



Vlaams  
Parlement

vergadering **C22 – OPE2**  
zittingsjaar 2013-2014

## Handelingen

### **Commissievergadering**

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 10 oktober 2013

## INHOUD

Interpellatie van de heer Filip Dewinter tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over reclame met Arabische opschriften op tramstellen van De Lijn in Antwerpen - 152 (2012-2013)	3
Gedachtewisseling met mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, en de heer Roger Kesteloot, directeur-generaal van De Lijn, over het ReTiBo-systeem Vraag om uitleg van mevrouw Lies Jans tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de vertraging van het ReTiBo-systeem bij De Lijn - 2295 (2012-2013)	7

■

**Voorzitter: de heer Dirk de Kort, ondervoorzitter**

**Interpellatie van de heer Filip Dewinter tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over reclame met Arabische opschriften op tramstellen van De Lijn in Antwerpen - 152 (2012-2013)**

**De voorzitter:** De heer Dewinter heeft het woord.

**De heer Filip Dewinter:** Minister, een tijdje geleden werden we in Antwerpen opgeschrikt door Arabische opschriften op de trams van De Lijn. We hebben al veel meegemaakt in Antwerpen, maar dit was nieuw. Ik heb u en uw voorganger al herhaaldelijk geïnterpelleerd over het gebruik van het Nederlands bij De Lijn, niet alleen door De Lijn zelf, maar ook door adverteerders allerhande.

De firma Family Food gebruikt Arabische opschriften voor halalproducten op voertuigen van De Lijn. In het verleden hebben ook andere firma's dit al gedaan op reclamedragers van De Lijn, in het Frans of het Engels, het maakt niet uit. De Lijn is als Vlaamse publiekrechtelijke rechtspersoon onderworpen is aan de taalwetgeving. Dat is niet zo voor de adverteerders die de reclameruimte van De Lijn gebruiken. Alhoewel, de statuten van LijnCom nv vermelden in artikel 3 dat bij de reclamevoering de Nederlandse taal de voertaal moet zijn.

In september 2011 hebt u in deze commissie naar aanleiding van een gedachtewisseling met de Vlaamse ombudsman verklaard dat u van mening was dat dit artikel 3 moest worden toegepast en dat de reclamevoering in het Nederlands moest gebeuren. We hadden toen een discussie over de vraag in hoeverre dat ook moest voor titels of de firmanaam en dergelijke. Er was een consensus dat strenger moest worden toegezien op de betreffende regelgeving. U hebt toen verklaard dat er een sluitend controlesysteem in de praktijk zou worden gebracht.

We zijn ondertussen meer dan een jaar verder. De feiten blijven zich voordoen. Ik heb een voorbeeld aangehaald uit Antwerpen, het is anekdotisch en uiteindelijk niet zo belangrijk, maar het staat symbool voor het feit dat er niet echt werk wordt gemaakt van dat sluitende controlesysteem.

Minister, welke initiatieven hebt u sinds die gedachtewisseling genomen? Werkt dat sluitend controlesysteem al? Hoe is het mogelijk dat anderstalige reclames nu ook al in het Arabisch de trams en bussen van De Lijn 'sieren'?

Welke initiatieven hebt u genomen en zult u nog nemen om het artikel 3 van de statuten van LijnCom nv daadwerkelijk te implementeren? Wat gaat u doen om ervoor te zorgen dat het artikel geen dode letter blijft?

**De voorzitter:** Mevrouw Bastiaens heeft het woord.

**Mevrouw Caroline Bastiaens:** Voorzitter, collega's, de vraag van de heer Dewinter bouwt inderdaad voort op een vorige discussie in deze commissie. Het is inderdaad belangrijk om de Nederlandse taal zoveel mogelijk te gebruiken, ook voor reclamevoering op de voertuigen van De Lijn.

Mijnheer Dewinter, toen ik uw interpellatie las, heb ik diep nagedacht en ik kon me de bewuste reclame niet voorstellen. Ik zie nochtans de trams en bussen rondrijden in Antwerpen, ik maak er ook regelmatig gebruik van. Het was me nog niet opgevallen. Ik ben de reclame gaan zoeken, ik heb ze dan ook gevonden. Ik zag een logo op een tram staan, het heeft me niet zozeer gestoord. Voor mij is het gewoon een logo zoals er zovele op onze trams en bussen staan. Veel bedrijven maken via de voertuigen van De Lijn reclame. Ze gebruiken daarvoor een logo of een afkorting, al dan niet in het Nederlands. Ik zie niet direct een reden tot commotie.

**De voorzitter:** Mevrouw Jans heeft het woord.

**Mevrouw Lies Jans:** Voorzitter, ik neem nooit de bus of de tram in Antwerpen. Ik heb dus niet gezien waarover het gaat. Maar de interpellatie is voor mij wel een aanleiding om eens terug te komen op de discussie over de anderstalige boodschappen op bussen en trams van De Lijn.

Minister, we hebben daarover al uitvoerig gediscussieerd. De conclusie was dat we de statuten van LijnCom verder zouden naleven en dat daarop zou worden toegezien. Ik heb begrepen van mevrouw Bastiaens dat het hier niet over een tekst gaat, maar over een logo. Mocht het hier over een tekst gaan, dan is er een overschrijding van de statuten geweest.

Minister, wordt er nu terdege een correcte opvolging gedaan van alle reclameboodschappen op de bussen en trams?

**De voorzitter:** De heer Reekmans heeft het woord.

Mijnheer Reekmans, wenst u er nog iets in het Arabisch aan toe te voegen?

**De heer Peter Reekmans:** Neen, en ook niet in het Antwerps, want dat wordt hier al genoeg gesproken.

Ik treed mevrouw Jans bij. We hebben hier een tijd geleden een debat gevoerd over de anderstalige boodschappen en reclames. De statuten zijn duidelijk. Met alle respect, mevrouw Bastiaens, u klinkt zeer 'enerzijds, anderzijds'. Wat is een logo en wat is een reclameboodschap? Ik wil alle reclamebureaus adviseren dat ze, als ze nog een slogan willen maken, een logo maken met alles in het Engels, en dan kan het wel op de bussen. Je kunt dan zeggen dat het geen reclameboodschap is maar een logo. Dit getuigt een klein beetje van verregaand rond de pot draaien om iets te zeggen.

De discussie is heel duidelijk. Ofwel laten we anderstalige reclame op bussen toe, ofwel niet. Ik denk dat de conclusie in deze commissie zeer duidelijk was: we volgen de statuten van LijnCom. Of dat nu vervat is in een logo of in een slogan, dat is voor mij hetzelfde. Ik denk dat 90 procent van de aanwezigen in deze zaal, buiten de 'enerzijds, anderzijdsers', dezelfde mening hebben als ik. *(Opmerkingen)*

**De voorzitter:** Mevrouw Brouwers heeft het woord.

**Mevrouw Karin Brouwers:** Mijnheer Reekmans, ik was hier op elke commissievergadering aanwezig toen het hierover ging. Ik denk niet dat dat de conclusie van de vergadering was.

Minister, ik denk dat tot nu toe niemand gevraagd heeft naar de stand van zaken. LijnCom beloofde een actieplan. Is dat er nu?

**De voorzitter:** De heer Reekmans heeft het woord.

**De heer Peter Reekmans:** Met alle respect, mevrouw Brouwers, voordat u het zelf zegt: ik ben niet elke keer trouw in de commissie, maar bij die discussie was ik er wel. Op het einde werd heel duidelijk gesteld dat de statuten van LijnCom de leidraad waren. Ik raad u aan ze eens te lezen.

**De voorzitter:** Minister Crevits heeft het woord

**Minister Hilde Crevits:** Ik zal proberen duidelijk te zijn, hoewel veel dingen genuanceerd zijn. De nuance zit diep in mij.

Ik start bij de statuten van LijnCom en de interpretatie daarvan. Dit thema is hier al twee of drie keer aan bod gekomen. In de discussie waren meerderheid en oppositie, maar ook de oppositie onder elkaar, het soms niet eens over hoe je een en ander moet interpreteren. *(Opmerkingen van de heer Jan Penris)*

Toch wel, mijnheer Penris, ik herinner mij de heer Keulen, die zich afvroeg hoe onnozel je kunt zijn. *(Opmerkingen van de heer Jan Penris)*

Ja, maar de heer Keulen maakt deel uit van Open Vld.

Er zijn veel meningen, en daar heb ik begrip voor, want het is niet zo makkelijk als de heer Reekmans stelt. In artikel 3 van de statuten van LijnCom staat dat men reclame mag voeren op de bussen “met dien verstande dat bij de reclamevoering de Nederlandse taal de voertaal moet zijn, met uitzondering van de merknamen”. Die specifieke problematiek is hier in de plenaire vergadering aan bod gekomen, en ik heb toen, naar aanleiding van een vraag van mevrouw Van den Eynde, gezegd dat de raad van bestuur van LijnCom zich daar toch eens over moet buigen. Ik gaf als voorbeeld een campagne van een radiozender – en dan zou ‘Music for Life’ of ‘Life for Music’ er ook niet meer op mogen staan. Dat is geen merk maar een campagne. We moeten goed weten waarmee we bezig zijn. Ik heb gesteld dat er voor mij drie niveaus zijn: het merk, de slogan en de uitleg. Ik heb daar geen problemen mee, maar de raad van bestuur moet dat bekijken.

De raden van bestuur van De Lijn en LijnCom zijn op 17 juli en 25 september 2013 samengekomen en hebben daarover het volgende beslist: “Met merknamen zoals bepaald in artikel 3 van de statuten van LijnCom worden door de raad van bestuur van De Lijn, hoofdaandeelhouder van LijnCom, naast de eigenlijke merknamen gelijkgesteld: de aan die merknamen verbonden en internationaal gebruikte onderschriften en webadressen; titels van films, evenementen, festivals, concerten en andere cultuuruitingen. Functioneel gebruik van een andere taal in campagnes die aanzetten tot het leren van de Nederlandse taal wordt eveneens aanvaard. In de toeristische centra wordt het taalgebruik in de reclamevoering afgestemd op het taalgebruik in bestuurszaken.” LijnCom zelf heeft aangegeven dat zij de toepassing van die nieuwe interpretatie strikt zal naleven en heeft hierover een communicatie gepland naar haar klanten en partners. LijnCom zal ook haar website aanpassen.

Met betrekking tot Family Food heeft LijnCom inderdaad, mijnheer Dewinter, naar aanleiding van uw vraag gesteld dat het contract waarover u een interpellatie tot mij hebt gericht, is afgesloten voor zes dakpanelen op de trams in Antwerpen. Op dit papier ziet u de reclame, ik kan het eens laten rondgaan. Het gaat om het bovenste deel van de tram. Je ziet een beest, een merk, dan Family Food. Het is niet zo duidelijk, ik had het ook iets groter, maar dan stond uw persartikel eronder, mijnheer Dewinter. Dat is een beetje vervelend, dat kon ik niet tonen. (*Gelach*)

De locatie van de winkel wordt aangegeven in het Nederlands. LijnCom stelt dat de reclameboodschap uit de naam van de winkel inderdaad is aangevuld met het symbool voor halal en effectief ook in Arabische tekens. LijnCom stelt dat zij het hebben gescreend en dat ze het hebben geïnterpreteerd als het internationaal gebruikte symbool voor halal. Daarover gaat het nu: is dat een juiste of een foute interpretatie? Ik ben mij ondertussen gaan verdiepen in hoe je dat moet interpreteren. Ze hebben het contract aanvaard. Ze hebben erbij stilgestaan en het aanvaard als een symbool, passend binnen de statuten.

Ik begrijp dat daar vragen bij zijn. Er bestaan ook verschillende vormen van private certificaties, waarbij je een keurmerk of een specifiek logo afdrukt. Onder dat cirkeltje staat meestal het woord halal, dat is nu niet gebeurd. Die logo's of keurmerken zijn nationaal of internationaal gebruikte symbolen. Daarom heeft men geoordeeld dat het aanvaardbaar was.

Persoonlijk relativeer ik het. Ik denk niet dat het grote opzet was om de taalstatuten, zoals ze er nu uitzien, aan te vallen. Ik begrijp dat er vragen bij zijn, maar deze interpretatie is mij gegeven en die is dus gevolgd. Daardoor rijden er inderdaad zes trams rond met deze reclameboodschap of hebben ze zo rondgereden, ik weet niet hoe lang het contract loopt. Het contract is in elk geval op die manier afgesloten.

De statuten zijn ondertussen aangepast, na de debatten die wij hier hebben gehad. Ik heb ze u meegegeven, ze zijn ook beschikbaar als u die wilt kennen. Daardoor zijn er zaken uitgeklaard. Ik verwijs naar de filmtitel die aan bod is gekomen. We hebben hier al van alles de revue zien passeren. Dat is allemaal opgelost. Nu heb je de volgende discussie, hoe je dit moet interpreteren. Het is niet zo dat men er niet over heeft nagedacht. Men heeft het

aanvaard in een bepaalde interpretatie. Wat vind je ervan? Het contract is afgesloten, ik ga die mensen niet terugfluiten. Het is een interpretatie die toch wel aanvaard zou kunnen worden.

**De heer Filip Dewinter:** Minister, u hebt een papiertje getoond, ik toon een iPad. Hier ziet u het logo van De Lijn op de bewuste tram. Dit is het logo van de betrokken firma, even groot als het logo van De Lijn, vlak erboven. Nu, u kunt natuurlijk zeggen dat het een merknaam is, dat het niet zo erg is en dat het uiteindelijk voor interpretatie vatbaar is. Er wordt gesteld dat het artikel 3 correct is ingeschat, het betreft geen reclameslogan en dergelijke. Maar de reclameslogan op de hele tram van De Lijn bevat uiteindelijk maar vier woorden: Family Food, het gigantische logo in Arabische lettertekens halal en daarna de plaats waar het te doen is, Deurne. That's it. Het wordt wel heel moeilijk om artikel 3 correct te interpreteren, als het logo in het Arabisch is, even groot als het logo van De Lijn. Wat is de reclameboodschap? Wat is het logo?

Ik ben gecontacteerd door nogal wat Antwerpenaren die daar inderdaad aanstoot aan nemen, want het gaat natuurlijk altijd steeds verder. Het begint met een Franse tekst voor een of andere film, daarna een Engelstalige tekst voor een of ander programma op televisie of op de radio, uiteindelijk is het nu al een merknaam voor halal, het Arabische woord voor halal, even groot als het logo van De Lijn. Ik heb het nog eens bekeken intussen, het is 1,5 op 1 meter. Ik vind dat we te laks zijn in de interpretatie van artikel 3.

Ik weet wel dat het niet altijd even gemakkelijk is. Ik begrijp dat er voor bepaalde boodschappen, namen van programma's van televisie en radio, titels van films enzovoort een zekere interpretatie mogelijk moet zijn. Maar voor zaken als dit mag er geen interpretatie zijn. Het is meer dan een brug te ver. Het is vele stadia verder dan een titel van een film of een naam van een firma in het Engels of het Frans.

Dit is, hoe je het ook draait of keert, het symbool van de islamisering. Het Arabische woord voor halal staat 1,5 op 1 meter groot vlak boven het logo van De Lijn. Dat moeten uw diensten toch correct durven in te schatten. Ze moeten weten dat dit aanstootgevend is voor heel wat Antwerpenaren en bij uitbreiding Vlamingen. Daarom, omdat het weer een stap verder is, vraag ik u om er streng op toe te zien en artikel 3 op een limitatieve en strenge manier te willen interpreteren en dergelijke excessen in de toekomst te willen voorkomen.

**Mevrouw Lies Jans:** Minister, ik wil u bedanken voor de duidelijkheid die u vandaag hebt gecreëerd. We hebben inderdaad heel wat discussies gehad. Ik vind het zeer goed dat de raad van bestuur van LijnCom en die van De Lijn nu duidelijk hebben bepaald wat kan en wat niet. Zo zijn we eindelijk van die discussies verlost en kunnen ze geen eigen interpretaties meer doen van de statuten. Daar ben ik zeer tevreden mee.

Als ik kijk naar het geval dat vandaag wordt aangehaald, wil ik LijnCom toch aanmanen tot een zekere voorzichtigheid, om er toch voor te zorgen dat dergelijke gevallen, zoals nu Antwerpen, niet kunnen gebeuren. Er is discussie over of het een logo is of tekst. Eigenlijk zou die discussie op voorhand uitgeklaard moeten zijn, voor men zo'n campagne goedkeurt.

**De heer Peter Reekmans:** Minister, ik had de statuten gelezen. Wat mij betreft, is artikel 3 duidelijk. Als ik de campagne nu bekijk, is het logo voor mij Family Food en wat die firma verkoopt is halal. Je kan halal onmogelijk een logo noemen.

Bij mijn weten is Antwerpen nog altijd een Vlaamse stad waar Nederlands wordt gesproken. Ik moet natuurlijk de rekening van die firma niet maken, maar als die trams rondrijden in een stad waar toch nog heel veel Nederlandstaligen wonen, zou ik er ook bij zetten wat je doet. Ik denk dat je weinig klanten aantrekt in een taal die het grootste deel van de bevolking niet begrijpt.

LijnCom moet als leidraad nemen dat wie de tram ziet, minstens weet waarvoor de reclameboodschap staat. Dat is de basisregel van marketing, die een bedrijf zou moeten

begrijpen. Ik denk toch dat De Lijn moet kijken of wie Nederlands spreekt, kan begrijpen wat erop staat. Dat is toch een heel belangrijk punt.

**De heer Pieter Huybrechts:** Minister, de eerste klacht dateert ongeveer van maart 2011. De eerste belofte om de statuten toe te passen, dateert van augustus 2011. Wat zien we nu op het terrein? Er is nog niets veranderd, integendeel. Waar Cirque du Soleil een paar jaar geleden op de kusttram nog eentalig in het Nederlands reclame maakte, is dat nu veranderd in eentalige Engelse reclame.

**Minister Hilde Crevits:** U kunt de nieuwe statuten lezen. Er zijn natuurlijk veel meningen. Uiteraard moet het Nederlands de voertaal zijn, maar er is een correctie aangebracht, ook in de statuten, die vrij duidelijk is, in verband met slogans, ondertiteling en dergelijke. De heer Kesteloot is hier, al is LijnCom een zelfstandig vennootschap. U zegt dat we er zorgvuldig over moeten waken. Er moet minstens een goede motivering zijn waarom iets wordt doorgelaten of niet. Ik vind het helemaal vervelend als hier een opmerking komt over reclame op een tram en het een hele tijd duurt voor er een motivering voor komt. Dat lijkt me het minste, dat als een keuze wordt gemaakt en er interpretatie mogelijk is, er ook een duidelijke motivering is om het contract te aanvaarden en om aan te tonen op welke manier het aan de statuten voldoet.

Mijnheer Huybrechts, u zegt dat het van kwaad naar erger gaat. Ik denk dat niet. Ik meen dat de statuten en de realiteit, die veel ruimte lieten voor interpretatie, duidelijker geworden zijn. Ik sta er ook op dat de statuten toegepast worden. Als u nog vragen hebt of merkt dat het ergens niet goed is, dan ga ik ervan uit – en de heer Kesteloot is hier aanwezig, hij zal dit zeker aan de juiste instantie doorgeven – dat er per campagne een goede motivering is om die door te laten. Op die manier kunnen we bij vragen heel snel de motivering kennen. En als men het niet goed doet, dan moet daar verantwoording over worden afgelegd.

**De voorzitter:** De interpellatie is afgehandeld.

■

### **Gedachtewisseling met mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, en de heer Roger Kesteloot, directeur-generaal van De Lijn, over het ReTiBo-systeem**

#### **Vraag om uitleg van mevrouw Lies Jans tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de vertraging van het ReTiBo-systeem bij De Lijn - 2295 (2012-2013)**

– *Mevrouw Karin Brouwers wordt als verslaggever aangeduid.*

**De voorzitter:** Minister Crevits heeft het woord.

**Minister Hilde Crevits:** Collega's, mevrouw Jans heeft een vraag om uitleg ingediend over het ReTiBo-systeem (registratie, ticketing en boordcomputer). Ik verwijs ook naar vroegere vragen over het systeem. Er werden al veel vragen over gesteld. We hebben toen afgesproken dat de heer Kesteloot uitleg zou komen geven als er vooruitgang was in het dossier.

De laatste keer dat ReTiBo hier aan bod kwam, was op 7 maart naar aanleiding van een vraag om uitleg van de heer Keulen en op 20 juni tijdens de gedachtewisseling over de jaarlijkse evaluatie van de beheersovereenkomst. Tijdens die en vorige besprekingen in de commissie hebben meerdere leden, zowel van de meerderheid als van de oppositie, aangegeven dat het belangrijk was voor hen.

Op 7 maart en op 20 juni konden we over de timing, het uitstel en de onderhandelingen nog geen uitleg geven omdat de onderhandelingen dus nog liepen. De onderhandelingen zijn nu afgerond. De raad van bestuur heeft de nieuwe overeenkomst met de tijdelijke

handelsvennootschap Profa goedgekeurd op 5 juni. De Vlaamse Regering heeft deze beslissing op 19 juli bekrachtigd. De documenten van de Vlaamse Regering van 19 juli zijn sinds maandag ter inzage gelegd van het Vlaams Parlement.

De heer Kesteloot zal nu eerst wat duiding geven, en daarna staan wij paraat voor uw vragen.

**De heer Roger Kesteloot:** Voorzitter, leden van de commissie, het project ReTiBo is een van de strategische projecten die werden opgenomen in de beheersovereenkomst. De opdracht valt uiteen in twee hoofdstukken: registratie en ticketing aan de ene kant en boordcomputer aan de andere kant.

Zowel de reizigers met een occasioneel vervoerbewijs als de abonneementhouders worden geregistreerd. Er wordt een smartcard ingevoerd, de MOBIB-kaart. Die werkt onder dezelfde standaard als de kaart die in Brussel en bij de NMBS actief is. Daarvoor worden nieuwe kaartlezers geïnstalleerd.

De Lijn heeft ervoor gekozen om de registratie en ticketing te koppelen aan de installatie van een boordcomputer. Dat hadden we nog niet op onze voertuigen. De boordcomputer is een essentieel platform om heel het registratie- en ticketingsysteem te kunnen gebruiken. Daarnaast biedt hij mogelijkheden die veel verder gaan.

De voordelen van het registratie- en ticketingsysteem zitten onder meer vervat in de standaard waarmee we tot één kaart kunnen komen voor de vier openbaarvervoernetten, namelijk dat van De Lijn, de MIVB, de TEC en de NMBS. Bovendien zijn er andere toepassingen mogelijk in het kader van de mobiliteit zoals het autodeelsysteem cambio en de fietsdeelsystemen.

Een meer interne kwestie, maar in termen van bedrijfsvoering niet onbelangrijk, is dat het huidige systeem met magneetkaarten volledig aan het einde van zijn levensloop zit. We kunnen nauwelijks nog aan wisselstukken geraken. Momenteel kunnen we niet meer aan de datacassettes komen die het systeem draaiend houden. De onderhoudskosten daarvan lopen sterk op. Bovendien, en dat is een van de belangrijke elementen waarom het ook in onze beheersovereenkomst is opgenomen, zullen we veel betere en meer volledige beheersinformatie kunnen verzamelen, met gedetailleerde informatie over de reizigersstromen en de bezettingsgraden, waardoor we ons aanbod nog meer kunnen aanpassen aan de reële vraag. Het systeem is zo belangrijk omdat we aan u externe verantwoording moeten afleggen en omdat we interne beheersinformatie krijgen.

De voordelen van de boordcomputer zijn veelvoudig. De chauffeur krijgt betere informatie. Het gebruiksgemak ligt hoog door het aanraakscherm. Er zal informatie over omleidingen beschikbaar zijn. Een deel van het manuele werk zal worden vereenvoudigd door de automatisering: de dagverslagen zullen worden geautomatiseerd.

We zullen preventieve onderhoudsplanning kunnen organiseren. Dat heeft dan weer consequenties voor het voorraadbeheer van de wisselstukken. Bovendien is het een open platform dat ons zal toelaten om nieuwe ontwikkelingen te gebruiken zoals dynamische verkeerslichtenbeïnvloeding met als gevolg betere doorstroming, zoals dynamische reizigersinformatie. Het open platform zorgt voor een grotere beheersbaarheid van de positionering van de voertuigen zodat de dispatching vlotter verloopt, wat dan weer zijn consequenties heeft voor de veiligheid.

Het is dus een veelomvattend en complex project. We hebben het project aanbesteed. We hebben uiteraard verschillende offertes gekregen. Uiteindelijk heeft het afgesloten contract een waarde van 97 miljoen euro. De investeringswaarde draait rond de 75 miljoen euro. Dat omvat de ontwikkeling van de nodige software, de levering en installatie van apparatuur. U ziet hier de aantallen: 4500 boordcomputers, 4500 aanraakschermen, 12.000 validatietoestellen. Toen werd ook rekening gehouden met 65 verkoopautomaten. Eveneens



inbegrepen is de technische opleiding van het personeel van De Lijn. Daarnaast hebben we ook een onderhoudscontract afgesloten ter waarde van 2,1 miljoen euro.

Het contract is in augustus 2011 toegewezen aan de tijdelijke handelsvennootschap Profa. Die vennootschap bestaat uit drie partners: Prodata Systems, Prodata Mobility Systems en Fabricom GDF Suez. De oorspronkelijke doorlooptijd van het project voorzag het einde van de opleveringen tegen eind 2014. We hebben behoorlijk snel moeten vaststellen dat er vertragingen dreigden. Op het ogenblik dat wij begonnen met de onderhandelingen in de diepte te voeren, bleek dat we afstevenden op vertragingen van veertien tot achttien maanden. De veertien maanden betroffen vooral de voertuiginstallaties, de achttien maanden de software-oplevering.

Wat de software betreft, hebben wij moeten vaststellen dat er een veelheid van processen tot de vertraging heeft geleid. Er was om te beginnen het analyseproces zelf. Toen het contract getekend was en de mensen aan de slag waren gegaan, bleek het analyseproces met veel stakeholders te moeten gebeuren. Dat vergde veel tijd. Er waren een aantal evoluties in de bedrijfsprocessen en in de externe omgeving. Daardoor is het aantal functionaliteiten met 15 procent toegenomen. We hadden bij de toewijzing van het contract de afspraak gemaakt dat de standaardsoftware-oplossingen die de leverancier in huis had, zouden worden hergebruikt, en dat er maar in beperkte mate eigen programmeerwerk bij te pas zou komen. Uiteindelijk is gebleken dat dit toch niet zo eenvoudig was. Er moest veel meer geprogrammeerd worden dan oorspronkelijk was gepland, en dat geldt ook voor de standaarddocumentatie van de leverancier. Dat alles heeft tot gevolg gehad dat op het vlak van de software de werklast behoorlijk wat hoger is komen te liggen dan oorspronkelijk was begroot en dan oorspronkelijk was geoffreerd door de leveranciers.

Ook voor de vertraging met betrekking tot de hardware zijn een aantal redenen op te sommen. Vooral in het begin – nu is dat zeker niet meer het geval – zorgde de situatie op de arbeidsmarkt ervoor dat men moeilijk mensen vond om de ploegen volledig te bemannen. Maar de belangrijkste vertragingreden hier is toch het feit dat de diversiteit van de voertuigen, en dan vooral bij onze privé-exploitanten, veel groter was dan oorspronkelijk voorzien. Zo is gebleken dat zelfs voor voertuigen van hetzelfde merk, van hetzelfde type en soms zelfs van hetzelfde lot de bekabeling er toch helemaal anders bleek uit te zien. Dat had tot gevolg dat er voor de voertuigen van de exploitanten veel meer uitvoeringsdossiers moesten worden samengesteld dan oorspronkelijk ingeschat. Daarnaast moesten er ook meerwerken en aanpassingen na keuringen worden uitgevoerd. Dat betekent dat de doorlooptijd van één enkel voertuig ook weer dubbel zo groot was als oorspronkelijk begroot.

Op de slide ziet u een combinatie van de vertragingen die te wijten zijn aan wat men onvoorziene omstandigheden kan noemen en deze die te wijten zijn aan de werking van de leverancier zelf. Ik zal deze factoren niet herhalen. Het leert u wel dat het hier gaat om een gedeelde situatie. Ook de vertragingen door onvoorziene omstandigheden hebben contractueel consequenties. Ik heb er in dit gremium al een paar keer op kunnen wijzen hoe wij erachter zijn gekomen dat wij op vertragingen afstevenden. We zijn dan in onderhandeling getreden met onze leverancier. Maar we hebben eerst een aantal scenario's onderzocht van wat ons te doen kon staan om deze situatie het hoofd te bieden.

Het eerste hoofdsceario was het voortzetten van de opdracht met de leverancier en volgens de huidige scope, zij het dan dat hij op een aantal punten zou moeten worden bijgestuurd. Daarin overwogen wij een aantal mogelijkheden: ofwel een termijnverlenging met een gedeeltelijke financiële compensatie voor de tijdelijke handelsvennootschap, ofwel een termijnverlenging zonder financiële compensatie, ofwel het niet toestaan van een termijnverlenging. Elk van die scenario's werd afgewogen op zowel hun operationele, hun financiële als hun juridische consequenties. Als je kiest voor een scenario zonder financiële compensatie, kom je eerder in een conflictmodel met de leverancier terecht dan in een scenario met een minnelijke schikking.

Het tweede hoofdscenario bestond uit een stopzetting van de hoofdopdracht met de leverancier en volgens de huidige scope. Daar hebben we onderzocht wat het ons zou kosten op operationeel en financieel vlak, en welke juridische risico's het inhield om over te gaan tot een heraanbesteding van de ReTiBo-opdracht. Hier waren er twee mogelijkheden: een volledige heraanbesteding of een gedeeltelijke heraanbesteding, waarbij een deel van de installatiewerkzaamheden door De Lijn zelf zou worden uitgevoerd.

Na afweging van al die scenario's zijn we tot de vaststelling gekomen dat het scenario dat we uiteindelijk gekozen hebben, het scenario was met de snelste realisatie van de resultaten die we van het project verwachtten en met de laagste verwachte meerkosten. De stukken die ter beschikking staan, maken dat duidelijk. Dat scenario bestaat uit het aanvaarden van een termijnverlenging van achttien maanden plus een gedeeltelijke compensatie van de meerkosten.

Voor alle duidelijkheid: wij hebben zeker niet alle meerkosten gecompenseerd die door de tijdelijke handelsvennootschap naar ons toe werden geschoven bij het begin van de onderhandelingen.

Na langdurige en bijwijlen harde onderhandelingen is dat uitgemond in een herzieningsovereenkomst voor de voortzetting van de ReTiBo-hoofdopdracht, met een aangepast mijlpalenschema. De oorspronkelijke termijn wordt verlengd met achttien maanden in de totaliteit, maar met veertien maanden voor wat het hardwaregedeelte betreft. De tijdelijke handelsvennootschap is op basis van de contractuele bepalingen een verdragingsboete verschuldigd van 1,25 miljoen euro. Wij rekenen voor de meerkosten op een vergoeding van 8,7 miljoen euro, waarvan 3,3 miljoen euro werd betaald bij het afsluiten van de herzieningsovereenkomst, en waar de verwachte meerkosten voor nog uit te voeren meerwerken is geraamd op 5,4 miljoen euro. Dat bedrag is te betalen in functie van het vooruitgaan van het project.

Na het afsluiten van de herzieningsovereenkomst, de goedkeuring ervan door de regering en het opnieuw doorstarten van het hele project zijn er tastbare resultaten te melden. De volledige installatie van de voertuigen is gestart. In een eerste fase werd vooral de installatie van de bekabeling gedaan. Dan zouden bijvoorbeeld de validatoren achteraf worden aangehaakt aan dat hele systeem. Nu zitten we in de fase dat er al 600 voertuigen volledig zijn uitgerust, en 1200 voertuigen bekabeld. Daar worden de toestellen geïnstalleerd.

Het geplande pilootproject om de hardwaretests en andere technische tests te kunnen uitvoeren in de provincie Vlaams-Brabant, is behaald. Er zijn dus honderd voertuigen uitgerust en op dit ogenblik worden ze operationeel getest in exploitatie.

Met de vervanging van de oude 65+- abonnementen zijn we kunnen starten. We hadden eerder willen starten met de vervanging van die abonnementen door de MOBIB-kaarten. Nu zijn zowel de software opgeleverd, als de eerste kaarten de deur uit.

Er is een proefproject met verkeerslichtenbeïnvloeding. Voor ons is dat op het vlak van exploitatie een heel belangrijk onderdeel van het hele project. Nu wordt dit aan de kust al uitgevoerd met de Kustram op basis van kortereafstandsradio. Er wordt ook getest met de nieuwe boordcomputer. Daarvoor is een proefproject op stapel gezet tussen Leuven en Brussel met het Agentschap Wegen en Verkeer.

De tests voor de interoperabiliteit zijn in voorbereiding. Dat is het gezamenlijk kunnen gebruiken van de kaarten met de andere openbaarvervoermaatschappijen. In november zullen we de eerste tests kunnen doen. Na de doorstart van het hele project en volgens de mijlpalen die zijn afgesproken, zijn we met een aantal nieuwe realisaties kunnen beginnen.

Ik toon enkele beelden. Dit is bijvoorbeeld het testlaboratorium in Kessel-Lo waar vooral de software wordt getest. U ziet hier de validatoren, dat zijn de gele bakjes. De zwarte bakjes ernaast zijn de emulatoren van het huidige systeem voor de chauffeur. We hebben het toestel

op het dashboard van de chauffeur zo dicht mogelijk laten aansluiten bij wat hij of zij nu kent, met het grote verschil dat het nu gaat om aanraakschermen. In elk geval werken ze. Ze zijn al volop getest op de bussen die nu rondrijden.

U ziet enkele beelden van de installatie van dat toestel op een bus in het installatiecentrum in Duffel. Alle bussen worden naar Duffel gebracht om er te worden bekabeld en voorzien van de toestellen. U ziet wat daarbij komt kijken aan bekabeling en aan het zorgen voor de nodige schakelingen. We hebben vastgesteld dat er een grote diversiteit is aan voertuigen. U ziet ook een van de validatoren en een kaart die ervoor wordt gehouden, de chauffeursconsole en het aanraakscherm dat de chauffeur gebruikt, en dat als twee druppels water lijkt op het toetsenbord dat hij nu gebruikt op bus of tram.

De timing dan van het hele project. In de zomer 2013 zijn we kunnen beginnen met de uitrol van alle apparatuur op bussen en trams, dus niet alleen de bekabeling, maar de volledige apparatuur. De 100 voertuigen van het pilootproject in Vlaams-Brabant zijn uitgerust, getest en ze werken. We zijn gestart met het verspreiden van de 65+-kaarten. Dat werkt anders dan vroeger. De 65-plussers worden per brief aangeschreven met de melding dat ze een MOBIB-kaart kunnen aanvragen. Daarvoor moeten ze een administratiekost van 5 euro betalen. Als ze dat hebben gedaan, krijgen ze hun MOBIB-kaart toegestuurd.

We zijn ook met de werken gestart van het pilootproject verkeerslichtenbeïnvloeding, samen met het Agentschap Wegen en Verkeer. Het testen van de interoperabiliteit is nu in volle voorbereiding. Tegen eind 2013 en de start van de proeftellingen begin 2014, kunnen we onze eerste registraties testen. Aangezien nog niet alle voertuigen zijn uitgerust, zullen we nog geen volledige cijfers kunnen geven. We zullen in elk geval het registratiesysteem en de manier waarop we daarmee omspringen in de backoffice, laten proefdraaien vanaf het voorjaar 2014.

In het najaar 2014 zullen we klaar zijn voor het gebruik van de interoperabele vervoerbewijzen in het kader van de afspraken met de MIVB, de TEC en de NMBS inzake JUMP-vervoerbewijzen in het Brusselse. De uitrol van de rest van de abonnementen gebeurt in het voorjaar van 2015. In de zomer van 2015 worden alle voertuigen uitgerust met de ReTiBo-apparatuur. We werken eerst aan het uitwerken van het nieuwe systeem voor al onze abonnees. Dat is van in het begin van dit project al zo.

Als laatste groep vervangen we de biljetten en de Lijnkaarten. De huidige magneetkaarten zullen worden vervangen door een MOBIB-oplossing. De verkoopautomaten worden ook in dienst gesteld. Voorjaar 2016 zijn we in staat om de volledige registratie te doen van alle reizigers.

Uiteraard zullen we ondertussen volop campagne voeren om hen ertoe aan te zetten zich te registreren als ze op bus en tram stappen. Vanaf dan kunnen we geleidelijk werken aan de verwijdering van de oude toestellen. Tegen het najaar van 2016 moet het hele ReTiBo-project, zowel registratie, ticketing als boordcomputer volledig zijn uitgerold.

Als je dit vergelijkt met de oorspronkelijke planning inzake registratie, ticketing en het hele softwaregedeelte, is er een vertraging van achttien maanden, en inzake de hardware een vertraging van veertien maanden.

Zoals de minister al zei, zijn ook de documenten ter beschikking gesteld op basis waarvan de regering haar beslissing heeft genomen nadat de raad van bestuur van De Lijn de onderhandelde herzieningsovereenkomst had goedgekeurd. En uiteraard zijn onze projectleider Erik Bulté en ikzelf bereid om te antwoorden op de vragen die u nog zou kunnen hebben.

**De voorzitter:** Mevrouw Jans heeft het woord.

**Mevrouw Lies Jans:** Ik wil de heer Kesteloot danken voor zijn uiteenzetting, die, zoals steeds, zeer duidelijk en volledig was.

Er was inderdaad afgesproken dat we regelmatig een rapportage zouden krijgen, maar aangezien de beslissing van de Vlaamse Regering in dit dossier dateert van 19 juli, wou ik het toch via een vraag om uitleg doen, zodat dit dossier al kort na de start van het parlementaire jaar aan bod zou kunnen komen.

We hebben gisteren het bericht gekregen dat we vanaf woensdag het dossier kunnen inkijken bij de griffier, waarvoor dank. Ik zal dat zeker doen.

Dit is voor iedereen, zowel meerderheid als oppositie, een heel belangrijk project. Het is ook een cruciaal strategisch project in de huidige beheersovereenkomst met De Lijn. Het is bovendien heel belangrijk om de cijfers van de reizigersaantallen te hebben, met het oog op de volgende beheersovereenkomst met De Lijn. We hebben al gemerkt dat we de concrete plusjes en minnetjes in de reizigersaantallen niet kunnen definiëren, doordat we de cijfers niet hebben. Onze hoop was en is dat we die cijfers zouden hebben tegen de nieuwe beheersovereenkomst.

U hebt nu een timing voorgesteld, mijnheer Kesteloot. De volledige uitrol is voorzien tegen het najaar van 2016. Dat betekent dan in de praktijk dat wij voor de opmaak van de nieuwe beheersovereenkomst nog niet zullen kunnen beschikken over nieuwe of volledige cijfers. Ik vind dat zeer spijtig en vraag me af hoe dat komt. U hebt een aantal oorzaken gegeven voor vertragingen in het project, die te maken hebben met software en hardware. Maar dan stel ik mij toch de vraag of wij dit niet hadden kunnen voorzien. Hebben wij niet te veel hooi op de vork genomen?

Ik verwijs vooral naar de koppeling van het registratie- en ticketingsysteem met de boordcomputer. Als ik het goed begrijp, zit daar de grote moeilijkheid in de hele opdracht. Er is ook het feit dat we naar een open platform willen gaan. Dat is een element dat bij andere busmaatschappijen niet geëist wordt. De MIVB heeft bijvoorbeeld alleen registratie en ticketing gedaan, en dat is vlot en snel verlopen en is nu al actief. Waarom hebben we niet – ook nu niet, bij het heronderhandelen van het contract – de optie bekeken om af te stappen van die koppeling tussen het registratie- en ticketingsysteem en de boordcomputer? Dan zouden we ten minste de registratie en ticketing hebben, zoals contractueel afgesproken was. Dat is een belangrijke vraag, want het is de basis voor onze volgende beheersovereenkomst.

Een andere vraag die niet volledig beantwoord is door de uiteenzetting die u hebt gegeven, betreft de meerkost van heel dit project voor de Vlaamse Regering. Ik lees dat er een schadevergoeding is voor de handelsvennootschap van 1,25 miljoen euro. Daarnaast is er een vergoeding van de meerkost van 8,7 miljoen euro. Dat wil zeggen dat Profa een bijkomende inkomst krijgt van 7,45 miljoen euro, hoewel ze geen goed werk geleverd hebben. Daar stel ik mij vragen bij. U hebt daarin onderhandeld. Ik had daar graag wat toelichting bij gekregen.

Is dit de enige meerkost? Of betekent dit intern ook een meerkost? Personeel moet immers langer ingezet worden, er moet langer een projectleider op gezet worden en zo meer. Daar zal ook wel een cijfer op te plakken zijn. Ik had graag de volledige meerkost van dit project voor de Vlaamse Regering gekend. En dan is de vraag voor de minister: kunnen we dat betalen? We hebben het budget voor De Lijn verminderd. Dit gaat over aanzienlijke bedragen. Kan dit allemaal zomaar, binnen de huidige budgettaire context?

Wij hebben een contract afgesloten met de tijdelijke handelsvennootschap Profa. Wij herzien die overeenkomst volledig, op het vlak van timing, op het vlak van betalingen. Kan dat zomaar binnen de huidige regelgeving? Is grondig onderzocht of we de andere kandidaatstellingen geen nadeel aandoen? Het zou goed kunnen dat een aantal kandidaatstellingen wel voldeed aan de voorwaarden en binnen het huidige budget dit project wel tijdig had kunnen realiseren. Dat is een belangrijke vraag met het oog op procedures die er eventueel nog tegen gevoerd kunnen worden.

Tot slot zou ik willen weten of we nu echt zeker zijn dat dit project tegen het najaar van 2016 gerealiseerd kan worden. De eerste timing was 2014. Dat is al twee jaar opgeschoven. Naar ik

vernomen heb, zijn er nog wat vraagtekens te plaatsen bij de financiële situatie van het bedrijf Prodata. Kunnen zij dit allemaal realiseren? Ik heb vernomen dat Prodata een tijd in de gevarenzone heeft verkeerd. Als wij nu nog geconfronteerd worden met het feit dat het bedrijf zelf de opdracht niet meer aankan, zijn we nog verder van huis dan nu. Daarom deze cruciale vraag: denkt u dat we deze timing effectief zullen halen?

**De voorzitter:** Mevrouw De Ridder heeft het woord.

**Mevrouw Annick De Ridder:** Voorzitter, minister, collega's, ik dank de heer Kesteloot voor de toelichting. En ik dank ook de voorzitter voor de agendering van dit onderwerp. Ik had immers een vraag ingediend die een deelvraag over ReTiBo bevatte, en daarom heeft de voorzitter van de commissie mijn inbreng mee opgenomen.

Ik wil toch even de historiek schetsen. Vaak wordt gesteld dat ReTiBo veel geld kost en neerkomt op pesterijen. Men vraagt zich af waarom dat noodzakelijk is. Wel, het is cruciaal: meten is weten. Het systeem is er ook gekomen vanwege de vaak heroïsche discussies in deze commissie, tijdens deze en vorige legislatuur. Ons kamerbreed gedragen standpunt kwam erop neer dat wij willen afstappen van een aanbodgestuurd beleid. Wij willen meer vraaggericht werken, om dat openbaar vervoer performanter te maken.

Tot op heden kunnen wij nog steeds geen kentering in het verplaatsingsgedrag van de Vlaming vaststellen. Af en toe vangen wij kritieken op, maar hun aantal neemt af. Ik ben ervan overtuigd dat ook bij De Lijn men ervan overtuigd is dat een aanbodgestuurd beleid nodig is om het openbaar vervoer performanter te maken, en dat deze ingreep meer is dan een frivoliteit.

Na 2009 kwam er een internationale benchmark. Een van de aanbevelingen was precies dat wij moeten meten. Pas dan kan worden beslist waar extra capaciteit nodig is en waar capaciteit kan worden weggenomen. Tot op heden werden abonnementen voor het stadsvervoer gelijkgesteld met 90 ritjes per maand. Voor streekvervoer ging men ervan uit dat per abonnement 52 ritjes per maand werden afgelegd. Wij kunnen ons vragen stellen over schattingen. Die ruwe schattingen zullen tot het verleden behoren.

Samen met de heer Keulen, die daarover al veel vragen heeft gesteld, betreur ik dat dit zo belangrijke project wegens omstandigheden op de lange baan is geschoven. Ik beluisterde de uitleg daarover. Ik blijf het betreuren, want de nieuwe aanpak van 2008-2009 had precies de bedoeling te meten om te weten, met het oog op de opmaak van de nieuwe beheersovereenkomst. Wij zijn niet in dat opzet geslaagd. Eind 2009 heeft De Lijn de beslissing al genomen. De aanbesteding, inclusief het bestek, dateert van augustus 2011. Bijzonder jammer is dan dat de aanvankelijke timing van 2012-2013 naar eind 2014 is verschoven. Als ik u goed heb beluisterd, mijnheer Kesteloot, dan zal de volledige uitrol, inclusief de verwijdering van de oude toestellen, pas eind 2016 zijn gebeurd.

Dat is dus meer dan drie jaar later dan oorspronkelijk gepland. Ik wijs erop dat u zelf spreekt over een start van de uitrol van de abonnementen in het voorjaar van 2015, maar dat de twitteraar van De Lijn – misschien bent u dat zelf – spreekt over een uitrol van de abonnementen “midden 2015”. Is er een vertraging van zes maanden? Uw slide is misschien al enkele dagen oud, en de tweet is zo-even verstuurd. Misschien moet dat toch even worden nagekeken, want daarover zullen in deze commissie zeker vragen worden gesteld.

Ik wil u ook enkele vragen stellen over uw presentatie. Een: zoals mevrouw Jans heb ik vragen over het financiële plaatje, en vooral over de meerkost ten gevolge van onvoorziene omstandigheden. Ik trok 1,25 miljoen euro van 8,7 miljoen euro af, wat 7,45 miljoen euro meerkost oplevert. Is dat correct? U zegt dat niet alle meerkosten zijn meegenomen. Ik vraag mij af welk bedrag u uit het geheel hebt kunnen wegonderhandelen. U noemt het bedrag van 8,7 miljoen euro. Wat was het initiële bedrag van de meerkost dat door de tijdelijke handelsvennootschap naar voren is geschoven? Tenzij u mij zegt dat dit bedrag in de

documenten zit die wij vertrouwelijk moeten houden, denk ik dat u dat bedrag hier aan de commissie moet meedelen.

Een andere, zeer pertinente vraag die al is gesteld en ook op mijn lijstje staat, betreft uw veranderde aanbesteding. Welke marge hebt u ten aanzien van de tweede in rij bij de toekenning van de aanbesteding? Voor andere dossiers wordt aan de Europese Commissie of aan het Directoraat-generaal Interne Markt en Diensten – al dan niet terecht – in dergelijke gevallen om advies gevraagd. Ik wil niet zeggen dat dit moet, maar ik denk toch dat het belangrijk is dat de Vlaamse Regering en ook u nagaan of dit kan. U wijzigt en cours de route een bestek. Is dat juridisch volkomen in orde?

U zegt dat dit het huidige plaatje is. Bepaalde zaken moeten in de toekomst nog worden uitgeklaard, zoals de afstemming met andere vervoersmaatschappijen. Het lijkt me niet ondenkbaar dat er ook op dit vlak plotseling door de tijdelijke handelsvennootschap meerkosten naar voren worden geschoven. Ik hoop dat de afspraken die recent door de Vlaamse Regering zijn gehomologeerd, het slot van alle rekeningen zijn en dat we hier over zes maanden niet opnieuw zitten met een vraag naar meerkost.

Een verdere bezorgdheid betreft de uiteindelijke gegevens. We zijn te laat om dit in de huidige beheersovereenkomst te stoppen. Hoe zit het met de nieuwe? Ik lees dat het volledig operationeel moet zijn tegen het najaar van 2016. Dat zal te laat zijn om over de gegevens te beschikken tegen de opmaak van de nieuwe beheersovereenkomst. Minister, er zullen startproeftellingen zijn. Er zullen waarschijnlijk ook gedeeltelijke tellingen zijn vooraleer de volledige uitrol een feit is. Kan ik daar meer duidelijkheid over krijgen? Zult u erop aansturen dat er deeltijdse resultaten komen waardoor we kunnen meten, weten en gewapend naar de onderhandelingen over de nieuwe beheersovereenkomst kunnen gaan? Op die manier kan er worden bijgestuurd in het aanbod en in de prijzen die gevraagd worden aan de gebruiker. Op dit moment weten we niet waardoor een gebruiker zich laat leiden en wat het effect van de prijs is. Voor de onderhandelingen over een nieuwe beheersovereenkomst is dit primordiaal.

**De voorzitter:** Mevrouw Brouwers heeft het woord.

**Mevrouw Karin Brouwers:** Voorzitter, ik dank de heer Kesteloot voor zijn heldere uiteenzetting. Het is erg belangrijk dat dit dossier eindelijk gedeblokkeerd is. Dit is een zeer belangrijk strategisch project van De Lijn waar we vrij unaniem achter staan. We hebben de gegevens nodig om de beheersovereenkomst goed te kunnen opvolgen. Voor de zomer hebben we de stand van zaken van de beheersovereenkomst besproken. Op een aantal punten bleven we echter op onze honger zitten omdat we moesten wachten tot het systeem van ReTiBo werkt.

Ik heb geen vraag ingediend omdat ik aan het wachten was op de documenten van de Vlaamse Regering. We hebben die proberen op te vragen, maar dat is niet gelukt. Ik wil de discussie van daarnet niet herhalen, maar het was moeilijk om vertrouwelijke documenten vast te krijgen. Gisteren pas hebben we van mevrouw Goossens, de griffier, een mail gekregen dat we het dossier konden komen inkijken. Ik heb dat deze middag nog snel gedaan. Na het lezen ervan heb ik me de bedenking gemaakt dat dit niet had hoeven. Het verslag aan de regering kon perfect digitaal ter beschikking worden gesteld, alsook de meeste bijlagen. Van zeker een bijlage begrijp ik de vertrouwelijkheid, maar waarom werd ons de rest van het dossier onthouden?

In de vertrouwelijkheidsclausule staat dat de herzieningsovereenkomst niet kan worden meegedeeld aan derden, tenzij in het kader van het politieke besluitvormingsproces. Het parlement besluit niets, maar we maken wel deel uit van de politiek. Moet niet eens worden herbekeken hoe we daar verder mee omgaan? Dit is geen goede manier van werken. Ik sluit me aan bij de collega's, maar niet in dezelfde bewoordingen.

Na het lezen van het verslag vind ik dat De Lijn en de regering dit goed hebben aangepakt. We stonden voor haast onoverkomelijke problemen. De MIVB heeft op een andere manier

gewerkt, maar de eerlijkheid gebiedt te zeggen dat er ook daar vertragingen zijn geweest. Met dit soort grote dossiers kan dat gebeuren, al moeten we wel toegeven dat de vertragingen hier aanzienlijk zijn opgelopen.

Er waren dus onvoorziene omstandigheden, onder andere de bekabeling. Ik vond het een indrukwekkende foto van die kabels. Dat kon men niet goed inschatten omdat er verschillende bussen zijn, maar we wisten natuurlijk op voorhand dat we verschillende soorten bussen hebben, ook bij de pachters en zo. Er wringt toch iets: had men dat niet beter kunnen aanpakken? Maar het is nu zo, blijkbaar is men op onvoorziene zaken gestoten.

De Lijn heeft het goed aangepakt in volgende zin. Bij de oorspronkelijke vragen over de verlenging van de termijn, waarbij er ook vragen waren om dat met 24 maanden uit te stellen, werd een meerkost gevraagd van meer dan 18 miljoen euro, dacht ik. Ik heb geprobeerd om het allemaal te noteren. *(Opmerkingen)*

Dat had de directeur-generaal perfect kunnen zeggen. Dat is niet vertrouwelijk, volgens mij. Maar goed, wie ben ik?

De Lijn heeft zowel de termijn als de gevraagde meerkost vanuit het privébedrijf goed kunnen inkorten. Dat is al bij al beperkt gebleven. In het dossier stond ook, en dat mag gezegd worden, dat als men helemaal opnieuw had moeten beginnen met een heraanbesteding, het ons meer dan 41 miljoen euro had gekost. Gezien alle omstandigheden heeft men het goed aangepakt. Natuurlijk is er nu veel meer dan een jaar vertraging, in de veronderstelling dat alles op wieltes blijft lopen. Laten we hopen dat er niet opnieuw onvoorziene omstandigheden opduiken, het is al een moeilijk project.

In het dossier stond dat er tot vandaag bijkomend onderzoek nodig is in het kader van de interoperabiliteit. U zegt dat dat zal worden getest en dat u ermee bezig bent. Maar kunnen we nu, als we al een MOBIB-kaart hebben van de MIVB of de NMBS, er bijvoorbeeld al een seniorenabonnement op zetten? Omgekeerd, wie nu een MOBIB-kaart krijgt van De Lijn, kan die daar meteen andere vervoerstittels van de NMBS en de MIVB op zetten? Moet dat nog worden getest? Hoe lang gaat dat duren?

Er stond ook in dat er bijkomend onderzoek nodig zou zijn in het kader van de verkeerslichtenbeïnvloeding. Er is het KAR-project tussen Leuven en Brussel, maar wat betekent 'nog verder onderzoek'? Verkeerslichtenbeïnvloeding is een heel belangrijke component van het ReTiBo-systeem. We kijken er allemaal naar uit dat dat vlot zou lopen in de toekomst.

Mijn laatste vraag is een lastige. In een van de bijlagen stond in een tabel, en u moet maar zeggen of het fout is of dat ik het verkeerd heb begrepen, bij volledige registratie reizigers: januari 2018. Wat is het nu? In de pers zie ik 2016. Misschien moeten we het document even halen bij de griffier, dan zal ik het u tonen. *(Opmerkingen)*

Ik denk niet dat dat vertrouwelijk is. Het heeft niets te maken met de privésector. Dank u wel.

**De voorzitter:** De heer D'Hulster heeft het woord.

**De heer Steve D'Hulster:** Ik hoop dat voorzitter Peumans de rechten van mevrouw Brouwers niet zal intrekken. Collega's, ik treed op als plaatsvervanger voor de heer Roegiers, die gemeenschapssenator is, en op die manier actief kan meewerken aan de palliatieve sedatie, niet van Jan Roegiers, maar wel van de Senaat. *(Gelach)*

Heel het dossier van ReTiBo doet me denken aan iemand die in de woestijn een oase ziet opduiken, maar op het moment dat hij aan de oase aankomt, blijkt hij nog altijd in het zand te staan en ziet hij aan de einder weer een oase verschijnen. Ik wil u hartelijk danken voor uw open communicatie en de duidelijke presentatie, mijnheer Kesteloot, ook over de verdragingsredenen in het dossier. Er bestaat op dit moment in elk geval een heel groot draagvlak voor ReTiBo in het parlement, zowel voor het bedrijf als voor de klanten. Dat is echt heel erg nodig.

Omdat de vrouwelijke parlementsleden voor mij de weg met vragen hebben geplaveid, heb ik enkel wat kleine en meer technische vragen. Hoe zit het met gsm-ticketing? Hoe wordt dat meegeteld? Wordt dat achteraf gedaan of hoe gebeurt dat? Het gaat misschien maar om een klein percentage.

Mevrouw Brouwers had het al over de intermodaliteit en de overstapmogelijkheden op NMBS en MIVB. Hoe zit het met de deelfietsen? Die heb ik ook in de presentatie gezien. Wordt daar onderzoek naar gedaan? Worden er nu al contacten gelegd? Hoe gaat men die systemen precies op elkaar afstemmen? Als elke stad een eigen fietsdeelsysteem heeft, wordt dat misschien toch ingewikkeld.

Minister, nog een vraag die u ongetwijfeld al in het verleden hebt beantwoord, maar ik heb het niet altijd gevolgd: worden de reizigers enkel geregistreerd bij het opstappen of ook bij het afstappen?

**De heer Marino Keulen:** Voorzitter, collega's, ik wilde opmerken dat als de uitrol volledig is gerealiseerd, we weer twee jaar later dan de verlate timing zijn, maar nu hoor ik van mevrouw Brouwers dat we niet over einde 2016 moeten spreken voor een volledige uitbouw van ReTiBo, maar dat het ook 2018 kan worden. Dat is iets waar u meteen duidelijkheid over moet scheppen.

Ik ben vragen beginnen te stellen omdat mensen in het opvolgingsteam en mensen die hiermee vertrouwd waren, mij al lang geleden hebben gesignaleerd dat men destijds al niet geloofde in 2014. Toen ik daarover vragen stelde, en dat heb ik meermaals gedaan, werd dat ontkend en geminimaliseerd. Er werd verwezen naar de openbare aanbesteding. Het was een vorm van struisvogelpolitiek, de vis werd verdrongen. Nu zou er sprake zijn van 2018.

Ik keer even terug naar het oorspronkelijke opzet van voormalig minister Kathleen Van Brempt. Zij stelde dat het systeem operationeel zou zijn tegen het einde van de vorige legislatuur of het begin van deze legislatuur. Ik fantaseer dit niet, u vindt dat ook terug in de documenten. Dat was toen de vooropstelling, de target. Als we nu spreken over einde 2016, dan zitten we al meer dan één legislatuur later. Als het 2018 wordt, dan spreekt dit boekdelen. U hebt hier ook wel een uitspraak van de Raad van State gehad, maar niet van het soort zoals bij de noord-zuidverbinding in Limburg, die meteen bij de uitrol voor vertragingen zorgt.

Voor de openbare vervoersmaatschappij De Lijn, die toch op een omvangrijke dotatie kan terugvallen, is dit een punt van geloofwaardigheid. Wat is het draagvlak? Wat is het precieze aantal gebruikers? Een 'akte van geloof' heb ik dat genoemd in vorige vragen die ik heb gesteld. Het gaat niet langer over de discussie over de cijfers en over hoe de cijfers worden bepaald, maar letterlijk over 'meten is weten'.

Ik hoor spreken van 18 miljoen euro meerkosten, maar als we helemaal opnieuw hadden moeten beginnen met de aanbesteding, dan zou de factuur oplopen tot 41 miljoen euro. Uiteindelijk zit hier ook een zware verantwoordelijkheid. Uiteraard zullen daar oorzaken en redenen voor zijn, maar we kunnen hier toch niet om het tijdsverlies heen. Het gaat over een belangrijk beleidsinstrument, ReTiBo. En er is een belangrijke meerkost. Er moet duidelijkheid komen over de volledige uitrol en het volledig operationeel zijn van dit meetsysteem.

**De voorzitter:** Mevrouw Bastiaens heeft het woord.

**Mevrouw Caroline Bastiaens:** Mijnheer Kesteloot, tijdens uw uiteenzetting gaf u aan dat u in de loop van de komende tijd de reizigers van De Lijn ook zult aanzetten tot registratie, in voorbereiding van de uitrol van het systeem. Uiteraard kan ik dat heel goed begrijpen, want alle mensen die op dit moment een abonnement hebben, laten dat niet zien, ze hebben het op zak. Registreren is heel belangrijk om te weten hoeveel mensen het openbaar vervoer gebruiken.



Het feit dat niet moet worden geregistreerd, want mensen kunnen nog altijd op de tram stappen zonder dat er geregistreerd wordt, houdt een risico in op onvolledige registratie. Hoe gaan we daarmee om?

Ziet u geen opportuniteit om, zoals in heel wat andere steden, zeker voor de metro, maar ook voor de tram, toegangspoortjes te zetten in de stations? De MIVB heeft dat ook al gedaan. Ziet u er geen opportuniteit in in het licht van de veiligheid in de metro en op de tram?

**De voorzitter:** De heer Rzoska heeft het woord.

**De heer Björn Rzoska:** We zijn ondertussen opnieuw verzeild geraakt in de technische discussie en er worden weer heel wat bijkomende vragen gesteld. Ik wil de discussie terug naar het politieke niveau halen, wat ook de heer Keulen heeft gedaan. Ik kan achter alle opmerkingen staan die gemaakt zijn op het vlak van techniciteit, maar als ik dit op het politieke vlak bekijk, moet ik de heer Keulen toch gelijk geven.

Als we de geschiedenis van dit dossier bekijken, vraag ik me af hoe geloofwaardig het nog is om nu opnieuw, zoals u dat zegt, mijnheer Kesteloot, “mijlpalen neer te zetten”. Welke garantie hebben we dat u die nieuwe mijlpalen deze keer zult realiseren? Als we het hele dossier bekijken, werd geen enkele van de vorige timingen en mijlpalen gehaald.

Ondanks het feit dat dit een heel strategische doelstelling was, moet ik vaststellen dat we zo veel jaren later nog absoluut geen stappen vooruit hebben gezet. Er zijn al een aantal dingen geïmplementeerd. Als we nu zien dat de volledige uitrol pas midden of eind 2016 is of eventueel zelfs pas in 2018, dan is er toch wel heel veel tijd verloren gegaan in dit dossier.

Net zoals collega's De Ridder en Jans, stel ook ik me vragen bij het 'en cours de route' wijzigen van een overheidsopdracht. Ik denk dat u daar toch een bepaald risico mee neemt. Ik vermoed dat in het dossier, dat ik nog niet heb ingekeken wegens de laattijdige terbeschikkingstelling, het juridische aspect wordt onderbouwd. Ik zou er toch op aandringen om daar ook een antwoord op te krijgen, want ik kan me voorstellen dat eventuele andere kandidaten, die toen naast de opdracht hebben gegrepen, dit wel eens zouden kunnen aangrijpen om eventueel een procedure op te starten.

U hebt in uw presentatie een aantal zaken naar voren geschoven. Ik hoor bij mevrouw Brouwers een aantal andere elementen naar boven komen. Ik kan nu moeilijk beoordelen of het scenario dat u uiteindelijk hebt gekozen, eigenlijk het beste was. Ik zal de documenten daarover morgen inkijken. Wat dit dossier betreft, is de vertrouwelijkheid niet zo strikt als in een vorig dossier dat we hebben behandeld.

**De voorzitter:** Minister Crevits heeft het woord.

**Minister Hilde Crevits:** Wat de vertrouwelijkheid betreft, is met de secretaris van de voorzitter afgesproken om vanaf 7 oktober de dossiers onder vertrouwelijkheid ter inzage te leggen. Na deze commissievergadering is er één stuk dat absoluut vertrouwelijk moet blijven. Alle andere stukken kunnen worden ingekeken en gebruikt.

Die afspraak is gemaakt om de heer Kesteloot toe te laten om de toelichting hier te geven. Die is openbaar, dus u kunt daar gerust uit overschrijven. Ik zal ervoor zorgen dat dit morgen wordt geregeld.

**De voorzitter:** De heer Kesteloot heeft het woord.

**De heer Roger Kesteloot:** Wat de timing betreft die in de herzieningsovereenkomst staat, is 2018 een van de mogelijke scenario's die op een bepaald moment op tafel lagen. Dat is de timing waarbij rekening wordt gehouden met veertien maanden vertraging wat de hardware en de installatie betreft en achttien maanden vertraging wat de software betreft.

In het najaar van 2016 worden de oude toestellen verwijderd. Dat gebeurt natuurlijk op het laatste moment. Er moet een poosje dubbel worden gedraaid om zeker te zijn dat mogelijke

kinderziektes volledig verdwenen zijn voor de oude toestellen worden verwijderd. Het vraagt wel wat tijd om de oude toestellen van die 4500 voertuigen uit gebruik te nemen.

Dit is een zeer belangrijk strategisch project. Het afsluiten van de beheersovereenkomst was voor mij persoonlijk heel belangrijk om te kunnen zorgen voor onder andere een goede registratie van het gebruik van onze trams en bussen. In die zin betreur ook ik de opgelopen vertraging in afwijking van wat er in het bestek stond en uiteindelijk ook in het contract is terechtgekomen.

De registratie zoals daar nu in voorzien is, zal in haar volledigheid niet ter beschikking zijn in termen van een volledig jaar met complete registratie van alle doelgroepen tegen dat eind 2015 de huidige beheersovereenkomst afloopt. Dat betekent niet dat er tussentijds niet gerapporteerd kan worden.

Verskillende scenario's die zijn onderzocht, zouden een veel grotere meerkost hebben betekend. De vraag waarmee de leverancier naar ons is toegestapt op het moment dat we begonnen met de onderhandelingen over de meerkost, lag een flink stuk hoger dan waar we uiteindelijk zijn terechtgekomen. Die vraag bedroeg inzake meerkost 18,5 miljoen euro. Men vroeg ook de volledige kwijtschelding van alle tegen dan opgelopen boetes.

Uiteindelijk zijn we uitgekomen op een nettomeerkost van 7 miljoen euro, met andere woorden 8 miljoen meerkost min de boete die we sowieso aanrekenen van 1,25 miljoen euro over de opgelopen achterstand. Wij hebben alleen meerkosten aanvaard die te maken hebben met onvoorziene omstandigheden. We hebben geen meerkosten aanvaard van zaken waarvan naar ons oordeel aantoonbaar was dat de vertraging te maken had met bijvoorbeeld de werkwijze van de leverancier zelf.

**Mevrouw Annick De Ridder:** In de tabel staan soms twee kruisjes. Gaat het dan om een gedeelde verantwoordelijkheid?

**De heer Roger Kesteloot:** Wat bijvoorbeeld de aanpassingswerken na de keuring van de voertuigen betreft, gaat het om een vertraging die bij de tijdelijke handelsvereniging ligt. De doorlooptijd van de installatie van één voertuig heeft gedeeltelijk te maken met de processen die zijn gevolgd. Wij hebben echter geoordeeld dat de aanbieder een aantal van die complexiteiten bij de voertuigen zelf niet had kunnen inschatten op het ogenblik dat hij zijn offerte heeft ingediend. We hebben dit ook uitdrukkelijk aan een externe juridische toets laten onderwerpen. Het principe van de onvoorziene omstandigheden blijkt volgens de wet op de overheidsopdrachten de enige reden te zijn om dergelijke meerkosten te kunnen verantwoorden. Als ik me niet vergis, staat dit in artikel 16 van de wet op de overheidsopdrachten.

Dat betekent dat het uiteindelijk bedrag een flink stuk lager ligt dan het bedrag dat oorspronkelijk door de leverancier als meerkosten was ingediend. We hebben de validiteit van het principe van de onvoorziene omstandigheden en de verantwoording uitdrukkelijk extern juridisch laten toetsen. We hebben tijdens de onderhandelingen uitdrukkelijk laten weten dat geen enkele andere verantwoordingsreden voor ons aanvaardbaar zou zijn.

Er is gevraagd of we niet te veel hooi op onze vork hebben genomen. Gezien de omstandigheden waarin De Lijn aan het project moest beginnen, vormt het project in zijn huidige vorm het resultaat van een keuze. We hadden ook andere mogelijkheden.

We kunnen de vergelijking met de MIVB maken. De MIVB beschikte echter al over boordcomputers op al zijn voertuigen. Het hele registratie- en ticketingsysteem is nadien op dit voorafgaand project vastgeklikt. De MIVB werd bijgevolg niet met die complexiteit geconfronteerd. Voor ons was het project wel complex. We hebben dat trachten op te vangen.

De keuze voor een open systeem is het gevolg van een beslissing die we in de loop van de opbouw naar het hele besluitvormingstraject hebben genomen. Dit project moet ons in staat stellen het hele systeem gedurende lange jaren met kleine uitbreidingen en uitvoeringen van deelprojecten te laten draaien. Wat de boordcomputers betreft, willen we dan ook niet eeuwig

aan één enkele leverancier zijn gebonden. Op die manier zouden we immers nooit de nieuwe concurrentie kunnen laten spelen op het ogenblik dat we een nieuwe toepassing willen. Om die reden is gekozen voor een open platform, waarop ook andere zaken kunnen worden vastgehaakt.

We hebben een strategische keuze gemaakt. We hadden ook voor het alternatief van de volledige blackbox kunnen kiezen. Dit zou het voordeel hebben dat de ingebruikname van het systeem waarschijnlijk minder complex zou zijn. Zodra er iets zou worden veranderd of toegevoegd, zouden we echter afhankelijk zijn van de mensen die weten wat er in die blackbox zit.

De keuze die we toen hebben gemaakt, verhoogt enkel de complexiteit. Wij vertrouwen erop dat het systeem, zodra alles is geïnstalleerd, beheersbaarder zal zijn. Het zal ook gemakkelijker zijn om nieuwe ontwikkelingen toe te passen.

Er is tevens gevraagd of de leverancier wel in staat is de nieuwe engagementen die zijn aangegaan uit te voeren. We hebben de verschillende scenario's onderzocht. We hebben ons diezelfde vraag gesteld. Dat brengt ons bij het enige stuk in het dossier waarvoor de vertrouwelijkheid blijft gelden. We hebben getoetst of de leverancier dit project tot een goed einde kan brengen. We hebben de draagkracht van onze leverancier laten analyseren.

De situatie is natuurlijk anders indien het om een consortium gaat. Het gaat om een combinatie van een grote groep die voor de technische bekabeling en installatie instaat en om een in Vlaanderen verankerde groep die voor de soft- en hardware instaat. Dat is een iets andere situatie, die beter goed wordt onderzocht. We hebben ook aandacht besteed aan een vergelijking met de grote internationale groepen die dergelijke zaken aanpakken. Al die informatie is in het dossier terug te vinden.

Over het belang van het project om tot een vraaggerichte werking te komen, heb ik het al gehad. Ik wil in dit verband even refereren aan de belangrijke besparingsoperatie in 2012. Als het erop aankomt, kunnen we uiteraard wel gerichte tellingen uitvoeren. Uit metingen van de bezettingsgraden kan blijken dat we de middelen misschien beter op een andere manier spreiden. Ik herhaal dat dit ook voor ons een belangrijk instrument is om beheersinformatie te verzamelen. Dit instrument moet ons toelaten sneller op de bal te spelen.

We hebben onderzocht wat dit scenario, deze herzieningsovereenkomst en de afspraken op het vlak van timing en financiering die ermee verbonden zijn, betekenen ten opzicht van de oorspronkelijke gunning. Op basis van al die gegevens hebben we berekend dat de huidige leverancier, met wie we blijven samenwerken, ook na een herberekening nog steeds als eerste uit de bus zou zijn gekomen. We houden hierbij ook rekening met het feit dat we enkel onvoorziene omstandigheden als een verantwoordingsbron aanvaarden.

De afstemming met de andere vervoersmaatschappijen regelen we onderling. De vier vervoersmaatschappijen hebben hiervoor een aparte vennootschap opgericht, genaamd de Belgian Mobility Card nv. Om neutraliteitsredenen heeft men dat ook een Engelse naam gegeven. Daarin zitten alle partners die daarbij betrokken zijn samen, en daar worden ook de nodige afspraken gemaakt, zowel qua strategie als qua technische aspecten van de interoperabiliteit van de diverse systemen. Zoals gezegd is het nu de bedoeling dat wij nog dit jaar beginnen met het testen van de interoperabiliteit. Dat betekent dat de volledige interoperabiliteit, het kunnen opladen van de abonnementen en de vervoerbewijzen van de anderen, iets is dat ook gefaseerd zal verlopen. Dat zal natuurlijk niet allemaal van de eerste keer kunnen.

Bovendien moet zeker de nodige aandacht worden besteed aan het volgende. Als de vervoerbewijzen van de andere partners mee op de eigen kaart worden opgeladen, dan moet men later ook in staat kunnen zijn om dat te reconstrueren als bijvoorbeeld die klant zijn kaart verliest of in de wasmachine laat meedraaien. Ook in die nazorg moeten we kunnen voorzien. Precies daaraan wordt ook nog gewerkt.

Er is dan ook nog het ontwikkelen van de goede software voor bijvoorbeeld JUMP. Dat kunnen gebruiken van de JUMP-functionaliteit in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest zal eigenlijk de allereerste grote stap zijn in de interoperabiliteit. Daar moeten ook de nodige technische specificaties voor worden doorgegeven, zodat onze leverancier van de software op basis daarvan die software kan ontwikkelen. Binnen BMC worden daarover dus de nodige afspraken gemaakt. Maar goed, het is in elk geval zo dat de MIVB en de NMBS twee partners zijn die ter zake nu al grotere stappen hebben kunnen zetten dan wij. Dat is op het terrein merkbaar. Daar wordt echter in goed overleg gewerkt. We hebben ook afgesproken in welke laboratoria die tests zullen gebeuren. Dat alles is het voorwerp van overleg tussen de vier betrokken partijen.

Mochten er nieuwe vertragingen zijn, dan is er in de herzieningsovereenkomst opnieuw sprake van boeteclausules. Met de nieuwe mijlpalen hangen absoluut ook weer boeteclausules samen. Het is dus niet zo dat men nu carte blanche zou hebben op het vlak van die nieuwe mijlpalen. Worden die niet gehaald, dan kan dat worden aangerekend. Belangrijker dan dat heel repressieve element dat er eventueel in kan zitten, is echter misschien het feit dat in ieder geval na de doorstart zeer systematisch alle samenwerkingsprocessen en alle processen die bij de ene of bij de andere zitten, met een heel nauwgezette microplanning worden opgevolgd. Er is wekelijks overleg over de vorderingen van het hele project, over het verdere verloop.

Wat de tussentijdse registratie betreft, heb ik al gezegd dat we uiteraard kunnen rapporteren over de vorderingen op het vlak van wat we kunnen doen.

Dan is er het kunnen voorzien van de diversiteit van de bussen. We hadden er bij het opmaken van het bestek rekening mee gehouden dat, gezien het aantal merken en types waarover het gaat, het nodig zou zijn om een vijftigtal to-builddossiers op te maken. Dat zijn een vijftigtal opgelegde bussen in technische tekeningen, om duidelijk te maken hoe de bekabeling zou moeten gebeuren en waar mogelijkheden bestonden om die boordcomputer en de voeding in te bouwen. Uiteindelijk zijn het er flink wat meer geworden. We hebben immers moeten vaststellen – vooral bij de bussen van de exploitanten, bij onze eigen bussen hebben we dat behoorlijk in de hand – dat de aard van de bekabeling zelfs bij dezelfde exploitant en bij hetzelfde type bus van dezelfde bestelling in de loop der jaren veranderd kan zijn. In ons technisch centrum in Duffel, waar de bekabeling gebeurt, blijkt dat het altijd uitkijken is met hoe dat precies in elkaar zit. Er is uiteraard ook een behoorlijk groot verschil tussen de oudere bussen en de nieuwe bussen wat de bereikbaarheid van de bekabeling betreft. Ik heb dat zelf moeten vaststellen toen we vorige week nog eens op bezoek zijn geweest in Duffel. Toen bleek dat bij sommige types bussen de bekabeling pas bereikbaar is als men een stuk van de dakronde eruit slijpt. In de nieuwe bussen is daarvoor in luiken voorzien, in die oude is dat niet het geval. Die diversiteit is dus inderdaad groter dan we hadden kunnen inschatten. Dat was dan ook een van die onvoorzienbare omstandigheden die we hebben aanvaard in de verantwoording van mogelijke meerkosten.

Dan zijn er de onderzoeken die bezig zijn op het vlak van de verkeerslichtenbeïnvloeding. Dit wordt momenteel inderdaad opnieuw getest. Een van de dingen die absoluut moeten worden onderzocht, is niet alleen het samenspel tussen onze boordcomputers en de computer en de software voor het aansturen van de verkeerslichten, waarvoor onze collega's van Wegen en Verkeer bevoegd zijn. We kunnen echter ook meteen de geschiktheid testen van wat wij doen om de verkeerslichten in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest aan te sturen. Dat is een van de redenen waarom we ervoor hebben gekozen om de proef in Vlaams-Brabant te doen. We hebben daar ook afspraken over met de collega's van de MIVB. Het is wel degelijk de bedoeling dat wij met onze bussen ook in Brussel op basis van dat KAR-systeem de Brusselse verkeerslichtenbeïnvloeding mee kunnen aansturen. Dat moet uiteraard ook worden getest. Dat staat op stapel.

Mijnheer D'Hulster, de sms-ticketing is een aparte registratie die nu al gebeurt en gewoon gerapporteerd wordt door de providers die bij ons onder contract zijn. Het blijft ook een

aparte registratie. Dat is één op één geregistreerd. Daar moeten we op dit ogenblik dus niet veel aan veranderen.

De collega's van de MIVB zijn nu al bezig met de deelfietsensystemen. In het contract met de stad Antwerpen of in dit geval het parkeerbedrijf en de privépartner in het project, hebben we bepaald dat die interoperabiliteit er ook moet zijn. Het komt er eigenlijk op neer dat zij ook een standaard gebruiken die interoperabiliteit toelaat en niet op basis van een compleet andere technische standaard gaan werken die die zaak op voorhand al onmogelijk zou moeten maken. Van in het begin, bij het afsluiten van het contract, waarmee wij ook een zekere inbreng hebben gedaan in het Antwerpse project, hebben we ervoor gezorgd dat dat een van de contractuele clausules was. Wij hebben gekozen voor een systeem waarbij we alleen inchecken en niet uitchecken. Dat hangt onder andere samen met ons tariefsysteem. Het zogenaamde check-in-check-outsysteem is absoluut noodzakelijk als je, zoals in Nederland het geval is, een tarief hebt dat niet zonaal bepaald is, maar per kilometer. Men maakt dan dus exact de berekening hoeveel kilometer een reiziger op een bepaalde bus- of tramverplaatsing heeft gemaakt. Dan moet je dus ook een check-outsysteem hebben.

We hebben overwogen om dat te doen. Daar hing een belangrijke meerkost aan vast. Qua investering alleen kwamen we toen uit op een meerkost van minstens 18 miljoen euro. We hebben er toen voor gekozen dat niet te doen omdat het ook mogelijk is om op basis van algoritmen die de verplaatsingen van de mensen kunnen voorspellen, die registratie even weinig of even nauwkeurig te doen als wanneer men met een volledig check-in-check-outsysteem zou werken.

Jullie hebben ook gevraagd of er, naast de meerkost die het voorwerp uitmaakt van de herzieningsovereenkomst, ook een meerkost is voor De Lijn en de Vlaamse Regering. De meerkost voor De Lijn bestaat er aan directe kosten hoofdzakelijk in dat het projectteam langer bij elkaar zal moeten worden gehouden. Er zijn ook een aantal andere kosten. Wat de directe kosten betreft, houden wij op dit moment rekening met een meerkost aan onze kant van rond de 9 miljoen euro. Kunnen we dat betalen? Het betekent – daar is het project van voldoende groot strategisch belang voor – dat we keuzes moeten maken en dat we, in het kader van de investeringssubsidie die De Lijn van u allen ontvangt, daar rekening mee moeten houden. We moeten keuzes maken en andere dingen verschuiven binnen het bestaande budget. *(Opmerkingen van minister Hilde Crevits)*

Het is inderdaad de moeite waard om dat te herhalen. De besparingsoperaties die we hebben uitgevoerd tussen 2010 en nu zijn besparingen geweest op het vlak van de werkingssubsidie – de exploitatiesubsidie – en niet op het vlak van de investeringssubsidie. Behalve voor de interne mensen die aan het project meewerken – hun loonkost wordt namelijk gedragen in de exploitatie – weegt dit hele project op de investeringssubsidie. Ook de kost van de externe mensen die meewerken aan het project, bijvoorbeeld op het vlak van kwaliteitsbewaking of software, wordt volledig gedragen via de exploitatiesubsidie.

Sensibilisering is inderdaad nodig, we moeten daar oog voor hebben. We hebben geen vertraging opgelopen, maar zijn later gestart dan de collega's. Een van de weinige voordelen daarvan is dat we kunnen leren uit de ervaringen die onder andere de collega's van de MIVB al hebben opgedaan. Uit hun ervaring blijkt dat je mensen moet sensibiliseren. Het is niet eenvoudig om mensen die jaren niet moesten registreren, er nu toe aan te zetten dat wel te doen. Uiteraard zal daaraan worden gewerkt.

Mevrouw Bastiaens vraagt of we niet beter overgaan naar een gesloten systeem. Dat hebben we ook onderzocht. Er zijn echter twee grote tegenindicaties voor. Als het de voertuigen zelf betreft, zit je met een problematiek van doorstroming op het voertuig zelf. Het gebruiken van poorten in de metro is iets dat internationaal als positief wordt ervaren op het vlak van veiligheid, als het gaat over metrosystemen die een behoorlijk gesloten karakter hebben. De metro van Antwerpen kan slechts voor een beperkt gedeelte onder de grond en met afsluitbare systemen werken, terwijl de rest bovengronds en absoluut niet afsluitbaar is.

Tenzij je het op de voertuigen gaat doen, maar daar zit je toch wel met een belangrijk doorstromingsprobleem dat ons ertoe heeft gebracht die keuze niet te maken.

Er waren wat meer strategische vragen in verband met de nieuwe mijlpalen. Welke garanties heb je? Er is inderdaad de garantie dat er boetes verbonden zijn aan die mijlpalen en dat de bedrijven in kwestie – dat blijkt ook uit de onderhandelingen – verschrikkelijk zenuwachtig worden wanneer daarover wordt gepraat. Het ene moet rapporteren aan het Franse hoofdhuis en het andere is een Vlaams bedrijf, dat hier zijn sporen wil verdienen en dat bovendien op zijn thuismarkt een project wil realiseren waarmee het elders kan uitpakken. Dat is een van de mogelijke garanties.

Mijns inziens zijn de gemaakte afspraken inzake de werk- en samenwerkingsprocessen belangrijker. Dat wordt zeer nauwlettend in de gaten gehouden. Er zijn nieuwe overlegstructuren in het leven geroepen waarmee wij van nabij alles kunnen opvolgen. In de herzieningsovereenkomst zelf – ik weet niet meer welk nummer die bijlage heeft – zijn zeer uitvoerige planningsdocumenten opgenomen die ons op dat vlak het nodige comfort moeten geven. Al is het natuurlijk zo dat wij dat in de gaten moeten houden. Over de juridische risico's heb ik het al gehad: zij zijn afgetoetst. Op dat vlak zijn wij gerust dat dit een externe toets moet kunnen doorstaan.

**De voorzitter:** Mevrouw Jans heeft het woord.

**Mevrouw Lies Jans:** Ik dank u voor uw erg nuttige bijkomende toelichting. Ik zal zeker dat vertrouwelijk stuk inkijken, want de financiële analyse over het draagvlak van het bedrijf interesseert mij. De belangrijkste conclusie van deze bijeenkomst lijkt mij dat iedereen echt wil dat dit project slaagt. Wij hebben zo snel mogelijk de gegevens nodig die ReTiBo zal genereren, met het oog op de opmaak van de nieuwe beheersovereenkomst. Wij weten dat dit niet mogelijk is, maar wij zullen aandringen op het verkrijgen van tussentijdse cijfers over reizigersaantallen. U geeft ons het gevoel dat er nu echte garanties zijn dat het project in 2016 kan worden gerealiseerd. Dat lijkt mij belangrijk. Ik hoop dat u dat kunt hard maken. Het wordt een belangrijke opvolgingstaak van de commissie.

Ik vroeg u of u het denkspoor hebt onderzocht om het contract op te splitsen: de registratie en de ticketing enerzijds en de boordcomputer anderzijds. U hebt gezegd dat dit niet mogelijk was, of niet te overwegen was. Heb ik dat goed begrepen? Er is een meerkost van 7,45 miljoen euro, plus een interne meerkost voor personeel van 9 miljoen euro. Dat is toch zeer aanzienlijk. Dat zijn uitgaven voor exploitatie die worden betaald met de investeringssubsidie.

**De heer Roger Kesteloot:** Dat zijn de personeelskosten.

**Mevrouw Lies Jans:** Ik wil daar duidelijkheid over: wat is de impact op de exploitatie, en wat is de impact op de investeringssubsidie? Er moeten duidelijke keuzes in het budget worden gemaakt om die extra kosten te dragen, en op dat punt wil ik de minister steunen. Ik ben er voorstander van dat het geld naar het project ReTiBo gaat, en dat andere projecten even on hold worden gezet.

**De voorzitter:** Minister Crevits heeft het woord.

**Minister Hilde Crevits:** Ik heb die vragen natuurlijk ook allemaal gesteld. Het personeel dat nu op het project werkt, zit mee in de investeringssubsidie. Als ze langer blijven werken, zijn dat wel extra uitgaven maar die zullen niet op de exploitatie drukken.

Er zijn een aantal strategische projecten. Men zet heel veel in op ReTiBO. Dat brengt een meerkost mee die volgt uit de onvoorziene omstandigheden en uit de boetes voor vertragingen. Dat drukt dan de meerkost. Het is kiezen, ofwel doorgaan ofwel stoppen. De keuze is nu gemaakt. Dat heeft een invloed op de andere strategische projecten. Dat heeft geen invloed op de investeringen in de bussen, want die liggen al vast, de bestellingen en een aantal aanbestedingen lopen volop. Het gaat niet om andere strategische projecten. U kunt dat zien in de evaluatie van de beheersovereenkomst. Dat is de keuze.

Hoe gaan we in de toekomst registreren? De heer Kesteloot zei het al. Tegen het einde van de legislatuur kunnen we nog registratiecijfers krijgen. We hebben daar nog geen harde afspraken over gemaakt omdat we eerst de uitrol op het terrein willen zien. Dat is hoopgevend. Er is een goede boost. De uitrol loopt volop. De mensen stellen vragen, senioren beginnen zich vragen te stellen.

Het bedrijf probeert nuttig gebruik te maken van de vertraging. Ik vind dat een bijzonder spijtige zaak. De registratie van opstappers is nuttig, mevrouw De Ridder, niet alleen omwille van de discussie over de cijfers maar vooral omdat we daar het beleid mee kunnen sturen. De discussie over de meting van de opstappers zonder dat men alle afstapplaatsen kent, is allang gevoerd. Als we de opstappers kennen, weten we al bijzonder veel.

Ik heb veel moeite gehad om akkoord te gaan met de onderhandelingen, niet vanwege de onderhandelingen zelf, maar vanwege de manier waarop ze werden gevoerd. Ik stel vast dat er erg hard en minutieus onderhandeld is om tot klare afspraken te komen. Dat is goed geweest. De uitrol verloopt goed, tegen het jaareinde zullen we zicht krijgen op de meetresultaten, wat mij betreft zo snel mogelijk.

Een nieuwe beheersovereenkomst, mevrouw De Ridder, zal uiteraard rekening houden met de registratie. Anders zou die investering niet gebeuren. Mijnheer Kesteloot, hebt u al verwezen naar de MIVB en de doorlooptijd daar?

**De heer Roger Kesteloot:** Ik heb er niet naar verwezen, maar het wordt uiteindelijk een doorlooptijd die ongeveer gelijkaardig is.

**Minister Hilde Crevits:** We hebben het dossier bij de MIVB inderdaad eens bekeken, en we zien dat daar gelijkaardige problemen geweest zijn. Je zou denken dat je iets wat een ander al gedaan heeft, gewoon kunt overnemen. Maar dat blijkt zeer moeilijk te zijn.

We hebben trouwens nog een interessant artikel gevonden uit 2010 over ‘Smart card ticketing on public transport’, waarin men concludeert dat elk systeem bij de installatie een aantal moeilijkheden heeft en dat het onmogelijk is om die systemen zomaar over te zetten op andere.

Wat nu bij De Lijn gebeurt, is dus niet zo atypisch voor dergelijke dossiers. Het is vooral belangrijk om daar nu zeer alert mee om te gaan. Dat blijkt ook uit de onderhandelingen die gevoerd zijn. Dat moet allemaal op de bussen van de pachters gezet worden. Zij zijn ook vrij in het aankopen van hun bussen en zo meer. Er zijn dus een aantal onvoorziene zaken die erbij gekomen zijn.

Ik vind de vertraging spijtig, maar heb wel vertrouwen in de manier waarop onderhandeld is. Er is juridisch advies gevraagd of het wel kan. Het gaat hier niet over een wijziging in de aanbesteding. We hebben onvoorziene omstandigheden en hebben een stuk vertraging. Die vertraging, dat is een boete die opgelegd wordt. De onvoorziene omstandigheden zijn het enige wat aanvaard is. Er zijn geen wijzigingen aanvaard aan het bestek. Elke meeruitgave wordt verantwoord vanuit de onvoorziene omstandigheid. Of dat nu voorzien of onvoorzien is, daarover kun je discussiëren, maar het was op die manier onderhandelen of het risico lopen dat het hele contract ontplofte.

De heer Kesteloot heeft er al op gewezen: het gaat om een jong Vlaams bedrijf, dat zich echt wil manifesteren. De vertraging is inderdaad spijtig, maar de manier waarop men nu aan het werken is, is goed, en ik heb er vertrouwen in dat het op een goede manier verder zal lopen.

**De voorzitter:** Mevrouw De Ridder heeft het woord.

**Mevrouw Annick De Ridder:** Bedankt voor de toelichting en de antwoorden. Mijnheer Kesteloot, u zei dat u op eventuele toekomstige vertragingen opnieuw een boetesysteem hebt bedongen. Hebt u eventuele toekomstige meerkosten op een duidelijke manier uitgesloten? Dat zijn immers twee aspecten. U sprak onder meer over het afstemmen tussen verschillende vervoersmaatschappijen. Ik zou niet willen dat er een nieuwe discussie begint en dat de

nieuwe overeenkomst opnieuw wordt opengebroken. Kunt u daar enige duidelijkheid over geven?

Minister, we hebben uiteraard dezelfde spijtgevoelens. Ik heb bij aanvang gezegd dat het niet om een cijferfetisj gaat, maar dat de cijfers een middel zijn om tot de doelstelling te komen: beter kunnen meten om dan ook het beleid beter te kunnen uitrollen en meer mensen richting openbaar vervoer te krijgen omdat het vraaggerichter en efficiënter is. Maar ik stel vast dat u voor de nieuwe beheersovereenkomst rekening zult houden met de ReTiBo-resultaten. Maar hoe zult u dat hard maken? Zult u de heer Kesteloot een beetje achter de veren zitten om voor die nieuwe beheersovereenkomst minstens deelresultaten te hebben, en zult u er ook op hameren dat u ze hebt? Anders, minister, hebben we een volledige beheersovereenkomstcyclus verloren. In de vorige was het moeilijk om er rekening mee te houden, maar in de volgende moet het er mee in zitten. Ik reken op u als bevoegd minister om de heer Kesteloot achter de veren te zitten.

**De heer Roger Kesteloot:** Mevrouw Jans vraagt naar de mogelijke splitsing van de twee onderdelen, de boordcomputer enerzijds en de registratie en ticketing anderzijds. We hebben dat bekeken. Maar we konden dat niet doen zonder heraanbesteding omdat het door Profa aangeboden systeem er precies op gebouwd was om die integratie te hebben. Als je die twee dingen uit elkaar zou hebben gehaald, zat je de facto met de verplichting om de zaak opnieuw aan te besteden. Tenzij je het een of het ander compleet in eigen beheer zou hebben gedaan, maar dat was niet realistisch.

Mevrouw De Ridder, op dit ogenblik, met wat wij binnen BMC aan afspraken hebben – en binnen de verschillende scenario's is dat redelijk ver bekeken –, verwachten wij niet dat er meerkosten zouden kunnen zijn. Maar stel dat wij tot de vaststelling zouden komen dat er een opportuniteit is om een functionaliteit die niet in het bestek is voorzien te vragen, dan zit je natuurlijk in een andere situatie waarbij je wel degelijk met een wijzigingsvoorstel en een meerkost te maken zou kunnen hebben. Maar met wat dit ogenblik te verwachten valt in verband met de interoperabiliteit, rekenen wij niet op het genereren van meerkosten.

**De voorzitter:** De gedachtewisseling en de vraag om uitleg zijn afgehandeld.

■