



Vlaams
Parlement

vergadering **C67**
zittingsjaar 2014-2015

Handelingen

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 11 december 2014

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van mevrouw Ingrid Lieten tot de heer Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de noord-zuidverbinding (N715) en het SALK-project met betrekking tot tijdelijke maatregelen in afwachting van de Noord-Zuid Limburg – 361 (2014-2015)	
VRAAG OM UITLEG van de heer Marino Keulen tot de heer Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over beschikbare kredieten voor onteigeningen in het kader van de noord-zuidverbinding en het uitvoeren van leefbaarheidsmaatregelen in het centrum van Houthalen-Helchteren – 532 (2014-2015)	
VRAAG OM UITLEG van de heer Lode Ceysens tot de heer Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de onteigeningsprocedures van de noord-zuidverbinding in Houthalen-Helchteren – 547 (2014-2015)	3
VRAAG OM UITLEG van mevrouw Annick De Ridder tot de heer Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de studie betreffende park-and-ridezones in de regio Antwerpen – 558 (2014-2015)	11
VRAAG OM UITLEG van de heer Joris Vandenbroucke tot de heer Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de slecht functionerende realtime informatieborden van De Lijn – 517 (2014-2015)	
GEDACHTEWISSELING over de jaarlijkse evaluatie van de uitvoering van de beheersovereenkomst van de Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn 2011-2015 – 33 (2014-2015)	14

**VRAAG OM UITLEG van mevrouw Ingrid Lieten tot de heer Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de noord-zuidverbinding (N715) en het SALK-project met betrekking tot tijdelijke maatregelen in afwachting van de Noord-Zuid Limburg
– 361 (2014-2015)**

**VRAAG OM UITLEG van de heer Marino Keulen tot de heer Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over beschikbare kredieten voor onteigeningen in het kader van de noord-zuidverbinding en het uitvoeren van leefbaarheidsmaatregelen in het centrum van Houthalen-Helchteren
– 532 (2014-2015)**

**VRAAG OM UITLEG van de heer Lode Ceyskens tot de heer Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de onteigeningsprocedures van de noord-zuidverbinding in Houthalen-Helchteren
– 547 (2014-2015)**

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: Mevrouw Lieten heeft het woord.

Mevrouw Ingrid Lieten (sp·a): Voorzitter, wij hebben daarover wat gecommuniceerd. Mijn vraag werd eerst als een lokale vraag beschouwd, die ik dan schriftelijk moest stellen. Ik wil duidelijk weten hoe we daar in deze commissie in de toekomst verder mee zullen omgaan.

De voorzitter: Ik heb bij het begin van deze zittingsperiode enkele beleidslijnen in mijn werkwijze toegelicht. Het was de bedoeling om te komen tot grote voortgangsrapportages en gedachtewisselingen om de punctuele vragen over al dan niet lokale kwesties te kunnen bundelen. Ik heb deze keer gesteld dat ik de vragen over de noord-zuidverbinding in Limburg zou toelaten omdat er heel wat commotie over geweest is in de pers. Ik heb voorgesteld dat we gaan naar een rapportage over de missing links, niet alleen die in Limburg maar die in heel Vlaanderen. Zo kunnen we die concrete vragen bundelen met die rapportages. Dat is volgens mij een betere werkwijze. Zo kunnen we op een algemenere manier discussiëren over die infrastructuurwerken.

Mevrouw Ingrid Lieten (sp·a): Voorzitter, ik heb uiteraard geen enkel probleem met voortgangsrapportages, integendeel. Maar persoonlijk ben ik de mening toegedaan dat als het gaat over bijvoorbeeld de noord-zuidverbinding of over Spartacus, delen van een gewestelijk netwerk van wegverbindingen of tram- of spoorverbindingen, dat iets anders is dan een dossiertje over een parking in een stad. Ik begrijp absoluut dat u hier niet de gemeenteraden wilt overdoen. Ik ben echter van mening dat we hier over de onderdelen van gewestelijke netwerken wel punctuele vragen moeten kunnen stellen.

De voorzitter: We zullen daar dadelijk bij de regeling van de werkzaamheden verder over discussiëren. Zeker voor de projecten in Limburg hebben we ook de rapportage van het Strategisch Actieplan voor Limburg in het Kwadraat (SALK). Ik zou dan gaan naar een rapportage over de missing links. Dat zal op zeer regelmatige tijdstippen aan bod komen in de commissie.

Deze vragen, en in eerste instantie uw vraag, heb ik zo beoordeeld omdat u specifiek vroeg naar de tijdelijke maatregelen in Houthalen-Helchteren. Dat is zeer lokaal. Het ging niet over de algemene noord-zuidverbinding. Daarom heb ik die vraag onontvankelijk verklaard en nu meegenomen in de algemenere

discussie over de noord-zuidverbinding. We moeten straks in de regeling der werkzaamheden uitsluitel bieden over hoe we in onze commissie zullen werken.

Mevrouw Ingrid Lieten (sp-a): Voorzitter, u kent mijn mening. Ik vind dat wij die vragen punctueel moeten kunnen blijven stellen als het gaat over delen van netwerken. Maar ik wil het debat hier niet verder monopoliseren. Ik wil graag mijn vraag aan de minister stellen.

Minister, in het kader van het SALK is er in extra middelen voorzien specifiek om een aantal ontsluitingsprojecten voor Limburg mogelijk te maken. De regering was toch van oordeel dat de ontsluiting van de provincie een belangrijk element is in de reconversie, die nodig is om bedrijven aan te trekken en andere bedrijven te doen groeien. Mobiliteit is hierin een belangrijk onderdeel.

Bij de verdeling van de extra SALK-gelden die de Vlaamse Regering heeft vrijgemaakt, werd dan ook 20 miljoen euro van de 81 miljoen euro toegewezen aan mobiliteitsprojecten. In het SALK staat hierover een duidelijke passage: "Naar aanleiding van de uitspraak van de Raad van State bevestigden de sociale partners en de Vlaamse Regering de wens om de omleiding van de noord-zuidverbinding te realiseren via de meest rechtszekere en snelste wijze. (...) In afwachting van de start van de werken aan de omleiding, kwam vanuit de gemeente Houthalen-Helchteren de vraag om nu, na de herinrichting van zes knelpunten in de doortocht, bijkomende tijdelijke maatregelen te voorzien. Deze tijdelijke maatregelen zijn een mix van beperkte ingrepen, ze verhogen de verkeersveiligheid, verbeteren de doorstroming, zijn vrij vlot realiseerbaar, en leiden tot resultaat voor zowel de bewoners van de gemeente als de dagelijkse pendelaars en bedrijven (...) In het SALK werd van de 20 miljoen euro voor mobiliteit 10 miljoen euro voorzien om deze tijdelijke maatregelen mogelijk te maken."

Op 17 oktober 2014 kwam de taskforce van het SALK samen in Limburg. Minister, u was daar ook aanwezig en hebt toen een interview gegeven aan TV Limburg. U gaf aan dat alleen al voor de onteigeningen voor de noord-zuidverbinding 105 miljoen euro nodig is. U gaf aan dat er voor 2014 al 21 miljoen euro uitgetrokken was voor deze onteigeningen maar dat voor de volgende jaren de middelen nog gezocht moeten worden. Aangezien het dan alleen nog maar over de onteigeningen gaat en niet om de aanleg van de omleiding zelf, heb ik toen begrepen – maar misschien heb ik u verkeerd geïnterpreteerd – dat u het einddoel om de eerste spade in de grond te steken, eind december 2017, moeilijk achtte.

Het gaat niet alleen over timing, het gaat ook over geld. U weet dat er in de meerjarenplannen van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) in budgetten voorzien is per provincie. Voor Limburg gaat het om slechts 35 miljoen euro per jaar. Als de onteigeningskosten met dat budget betaald moeten worden, zullen we maar langzaam vooruitgaan en zal er zo goed als geen geld meer overschieten voor andere mobiliteitsprojecten in Limburg, bijvoorbeeld wegenwerken, onderhoudswerken, fietspaden en investeringen, die nu wel nog op de indicatieve jaarplanning staan.

Over de stand van zaken met betrekking tot de aanleg van de tijdelijke maatregelen hoorde ik u in het interview niets zeggen. Daarom had ik daarover een vraag ingediend, die ik nu meteen wil herhalen.

Minister, kunt u ons aangeven uit welke middelen u die onteigeningen zult betalen? Moet dat komen uit de reguliere enveloppe bij AWV, die volgens mij 35 miljoen euro per jaar bedraagt? Of zult u andere budgetten aansnijden of deze enveloppe verhogen? Hoe ziet u het verdere stappenplan wat de noord-zuidverbinding betreft? Wat is de stand van zaken met betrekking tot de uitvoering van de tijdelijke maatregelen? Zijn die wel allemaal gefinancierd? Kunnen die wel vooruitgaan?

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

De heer Marino Keulen (Open Vld): Voorzitter, dank u dat u het geduld had om te wachten op laatkomers.

Minister, collega's, u zult ondertussen wel al hebben begrepen dat er, als het gaat over Limburgse dossiers, geen partijen zijn, maar alleen maar Limburgers. Wat het SALK betreft, het reconversieprogramma, het noodprogramma om de sluiting van Ford op te vangen, bestaat er een brede consensus, ook vanuit de Vlaamse Regering zelf geïnitieerd. U weet dat het inspeelt op vele domeinen: economie en het aantrekken van investeerders, innovatie, maar net zo goed het bekampen van kinderarmoede, infrastructuurprojecten en het meer op export richten van de Limburgse bedrijven. Die domeinen zijn heel belangrijk.

Collega's, vandaag binnen een week sluit Ford de poorten. Binnen een week sluit in Limburg een tijdperk af. 6000 mensen worden werkloos. Als je alle jobs bij elkaar telt, dus ook van bedrijven die personeel moeten afdanken omdat ze in een of ander toeleveringstraject zaten richting Ford Genk, kom je op een verlies van 10.000 arbeidsplaatsen.

Het SALK is een actieprogramma met heel veel domeinen waarop wordt ingezet. Het sleuteldossier – en dat zal ook zo zijn voor de Limburgse publieke opinie waarop deze Vlaamse Regering zal worden afgerekend – is de realisatie van dat ontbrekende stuk noord-zuidverbinding. Daarmee wil ik de andere domeinen geen onrecht aandoen, maar voor dat dossier wordt nu ongeveer veertig à vijftig jaar geijverd. Minister, u kunt dus geschiedenis schrijven als u erin slaagt om dat omleidingstraject ter hoogte van Houthalen-Helchteren, het sluitstuk van de noord-zuidverbinding, te realiseren.

Op dit ogenblik bestaat er wat zorg. In Het Belang van Limburg, de krant die in Limburg allesbepalend is, zijn er een aantal artikelen verschenen, met name over de fondsen met betrekking tot de onteigeningen. Heel wat handelszaken zullen moeten worden geherlokaliseerd. Dat dossier loopt al jaren. Een aantal van die mensen ken ik ondertussen persoonlijk vrij goed. Zij zitten al vijf of zes jaar in onzekerheid en willen dringend investeren om hun bedrijf competitief te houden. Maar ze zeggen – ik zeg het op zijn Limburgs, maar dat verstaan ze in Vlaams-Brabant ook heel goed, minister –: "Ik wil niet investeren op een kerkhof, want als ik binnen twee jaar moet vertrekken, heb ik kapitaal geïnvesteerd in een zaak die twee jaar later elders moet worden heropgericht."

Er is dus grote onzekerheid. Het loopt ook al lang. Daaraan kunt u niets doen, maar u kunt er wel voor zorgen dat er snel duidelijkheid is. Aan de ene kant moet er dus duidelijkheid komen rond het traject, het programma met betrekking tot de onteigeningen en de communicatie daarover naar de getroffen handelaars.

Aan de andere kant is er het verhaal van de leefbaarheidsmaatregelen. Mevrouw Lieten heeft daarnaar al verwezen. Houthalen-Helchteren is de kern, de meest strategisch gelegen gemeente van heel de provincie Limburg, waar de verkeersstromen het drukst zijn en waar er op het vlak van leefbaarheid vandaag een megaprobleem bestaat. Los van de afwerking van de noord-zuid, die er absoluut moet komen, moeten er leefbaarheidsmaatregelen worden getroffen. Het is dus een en-enverhaal en geen of-ofverhaal. Het gaat dan over een rotonde en een brug. We hebben er ons over de partijgrenzen heen toe verbonden om daarvoor te gaan en duidelijkheid te scheppen over de stand van zaken op dat vlak.

Minister, ik zal niet herhalen wat mevrouw Lieten heeft gezegd. Ik zou graag wat duidelijkheid krijgen over de timing en over de kredieten. Het budget van AWW Limburg is 35 miljoen euro. Als alles moet gebeuren met die middelen, weten we dat het een mission impossible is. Op de een of andere manier, via het

Financieringsfonds voor Schuldafbouw en Eenmalige Investeringsuitgaven (FFEU), andere programma's of extra kredieten, moet ervoor worden gezorgd dat *pacta sunt servanda*, dat engagementen die zijn aangegaan, ook worden nagekomen en gerealiseerd.

De voorzitter: De heer Ceyskens heeft het woord.

De heer Lode Ceyskens (CD&V): Aangezien ik over de noord-zuid moet rijden, was ik veel vroeger vertrokken dan de heer Keulen en net op tijd hier om samen met hem – want hij heeft gelijk dat Limburg op dat vlak aan hetzelfde koord trekt – over een dossier te debatteren dat heel belangrijk is.

Voorzitter, om u ter wille te zijn, had ik de noord-zuid inderdaad verpakt in mijn vraag om uitleg over de missing links tijdens de beleidsnota. Ik wilde het daar ook bij laten, totdat ik het artikel las 'Voor Ben Weyts is Noord-Zuid geen prioriteit'. Ik las het op 28 november, net de dag dat er burgemeestersoverleg was in Noord-Limburg. Enkele dagen voordien hadden we dat afgeblazen door een aantal agendaproblemen. Diezelfde avond zat de mailbox vol met alle collega-burgemeesters uit Noord-Limburg die heel dringend wilden samenzitten naar aanleiding van wat ze allemaal hoorden. Dat was ook over de partijgrenzen heen.

Voorzitter, daarmee is nogmaals aangetoond dat de noord-zuid allesbehalve een lokaal dossier is. De noord-zuid is niet alleen de ontsluiting voor een hele regio van Limburg – Noord-Limburg heeft die ontsluiting nu meer dan nodig – maar zal op termijn ook een ontsluiting zijn van Midden-Limburg naar Eindhoven toe.

Zoals u weet, zijn wij in Limburg geen vergeten grensregio meer, maar liggen wij in het centrum van de Euregio. In de context van vandaag moeten we zeker alle troeven die dat met zich kan meebrengen, maximaal valoriseren. Die tijdelijke maatregelen zijn zeker niet lokaal. Vanuit Noord-Limburg was men vragende partij, omdat het in afwachting van de werken toch al een oplossing kan bieden aan de doorstromingsproblemen ter hoogte van Houthalen-Helchteren.

Jarenlang is er geïnvesteerd in een noord-zuid van de Nederlandse grens tot in Helchteren. Met dat laatste stuk, voorlopig met tijdelijke maatregelen en daarna met een definitieve oplossing, kunnen we een gigantische stap vooruit zetten in de ontsluiting. Ik ben verontrust als ik toch weer twijfels hoor bij die tijdelijke maatregelen, minister. Daar krijg ik graag verduidelijking over, en zeker ook over de onteigeningsplannen.

Er is een totale onteigeningskost van 105 miljoen euro. Daarvan gaat meer dan de helft naar de onteigening van de kmo-zone, een kleiner bedrag voor een tiental huizen en 35 miljoen euro voor zeventien onbebouwde percelen. De heer Keulen wijst erop dat daar bedrijven en investeerders zitten die duidelijkheid vragen. Er is prioriteit gegeven aan het uitwerken van een oplossing voor die zeven bedrijven. Er is onderhandeld. Volgens mij is er al 6 miljoen euro uitbetaald, aan twee bedrijven. Er zijn minnelijke akkoorden met vier bedrijven voor 46,5 miljoen euro, waarvan ik hoorde dat die nog niet tegengetekend zijn door Vlaanderen. Ten slotte zijn er nog twee bedrijven waarmee de onderhandelingen zouden moeten worden opgestart.

Ik dacht dat het jaarlijkse budget van AWV Limburg rond de 40 miljoen euro lag. Misschien kunt u dat verduidelijken. Daar zit 5,9 miljoen euro in voor onteigening, als ik me niet vergis.

Minister, ik heb begrepen dat er 10 miljoen euro gereserveerd zou zijn voor de hervestiging van één bedrijf dit jaar. Als ik die 10 miljoen euro en de 6 miljoen euro die al uitbetaald is, aftrek van de 105 miljoen euro, kom ik uit op 89 miljoen

euro. Als ik er de volgende drie jaar jaarlijks nog eens 6 miljoen euro aftrek, 18 miljoen euro dus, blijft er voor mij een openstaande vraag van 71 miljoen euro. Dat budget zou moeten worden uitgetrokken voor de onteigening voor de noord-zuid.

Daarover is in het verleden door een brede meerderheid beslist. Ondertussen is er ook hard aan gewerkt. Jammer genoeg zijn er ook tegenstanders, die zijn er voor alle projecten, en zij putten uiteraard hun rechten uit. Toch zijn we het er in Limburg breed over eens dat de omleiding rond de noord-zuid er dringend moet komen. Die is ook ingeschreven in het regeerakkoord.

Minister, wat is de stand van zaken van de tijdelijke maatregelen? Komt die brug er wel of niet? Hoe wilt u de onteigeningsprocedures voor de noord-zuid financieren?

De voorzitter: De heer Danen heeft het woord.

De heer Johan Danen (Groen): Collega's, minister, de noord-zuidverbinding beroert Limburg inderdaad al jaren. Ik hoor dat alle partijen eensgezind pleiten voor een omleidingsweg. Dat moet ik misschien toch tegenspreken. Wel is er eensgezindheid over dat er een oplossing moet komen voor de doorstroming, maar hoe dat moet gebeuren, daar denken wij anders over. Het is nu niet het moment om die discussie te voeren.

Ik wil u wel vragen naar enkele aspecten bij die tijdelijke maatregelen, die ons erg beroeren, minister. Hoe ziet u de timing van de leefbaarheidsmaatregelen, de zogenaamde quickwins? Tegelijk wil ik een oproep doen om te investeren in verkeerstechnologie. Zoals u wellicht weet, zijn er andere moderne regio's die tientallen meer ingenieurs hebben die bezig zijn met doorstroming en verkeersmodellen. In Vlaanderen loopt u op dat vlak toch wel wat achter. In Vlaanderen zijn er enkele mee bezig, in Nederland ongeveer duizend. Bent u bereid, als de quickwins zijn gerealiseerd, om tegelijk te investeren in moderne technologie? Politiek voeren is toch ook de toekomst voorbereiden en niet het verleden achterna hollen.

De definitieve oplossing, wat het ook wordt, omleiding of tunnel – ik begrijp dat de collega's voor een omleiding zijn, zoals het in het regeerakkoord staat, maar ik voel me daardoor niet gebonden – zal niet voor morgen zijn en misschien ook niet voor overmorgen. Minister, als die tijdelijke maatregelen wel snel kunnen worden gerealiseerd, waar wij absoluut voorstander van zijn, ook in de gemeenteraad van Houthalen-Helchteren, komen daar dan evaluaties van? Het zou misschien wel kunnen dat die tijdelijke maatregelen zo'n gunstig effect hebben dat de zogenaamde definitieve maatregelen niet meer nodig zijn. Wat denkt u daarover? Er zijn voorbeelden in het buitenland, waar tijdelijke maatregelen voor een brug of tunnel zorgen voor een heel gunstig effect. Bent u bereid om dat te bekijken?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Ik tracht te antwoorden in drie clusters: de onteigeningen, de mate waarin dat weegt op het budget van AWV en Houthalen-Helchteren.

Met betrekking tot de onteigeningen hoef ik u niet te zeggen dat deze noord-zuidverbinding in Limburg een belangrijk project is. Het is een van die zes missing links die oorspronkelijk door de Vlaamse Regering waren aangeduid en waarvoor ook Via-Invest is opgericht, in functie van een pps-contract. U weet dat er eerst een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP) is opgemaakt, dat de procedure loopt en dat die ondertussen ook haar einde nadert, zodat de Vlaamse Regering daadwerkelijk het GRUP zal kunnen vaststellen. Het GRUP is natuurlijk ook nodig om een effectief onteigeningsplan te kunnen opstellen en op basis daarvan een ministerieel besluit te kunnen uitvaardigen.

De grondinnames door het gewest werden door het aankoopcomité in 2011 al geschat op ongeveer 105 miljoen euro. Dat gaat inderdaad over zeven bedrijven, tien woningen en ongeveer zevenhonderd percelen langs het hele tracé van die noord-zuidverbinding. Die grondinnames dienen natuurlijk voltooid te zijn voor de werken kunnen beginnen. Aangezien het GRUP nog niet rond is, zijn de eigenlijke onteigeningen, dus de innames, natuurlijk nog niet mogelijk. Wel is natuurlijk reeds de opdracht gegeven aan het aankoopcomité om onderhandelingen op te starten met die zeven bedrijven, met het oog op een minnelijk akkoord voor de verwerving van de gronden en op het bieden van rechtszekerheid. Er is dus expliciet voor gekozen om de bedrijven prioriteit te geven, net met het oog op de rechtszekerheid en de werkzekerheid, met de herlokalisatie die hun dan te beurt zou vallen. Er wordt geschat dat het ongeveer twee à drie jaar zal duren om al die noodzakelijke gronden te verwerven voor het hele traject, nadat het GRUP definitief is vastgesteld. Voor alle duidelijkheid, die zevenhonderd percelen zijn daarbij inbegrepen. Ik heb het dan niet over de zeven bedrijven.

Met betrekking tot die zeven bedrijven heeft men gestreefd naar minnelijke akkoorden. Het resultaat is dat er met vier bedrijven een minnelijke schikking is bereikt. In die middelen is voorzien, voor drie bedrijven binnen de begroting 2013, voor het vierde binnen de begroting 2014. Er is ook een minnelijk akkoord met twee andere bedrijven. Dat zit ook in de administratieve pijplijn. De minnelijke akkoorden die reeds zijn afgesloten, zijn in het verleden vastgelegd en betaald met reguliere middelen, via het Vlaams Infrastructuurfonds (VIF). Binnen het VIF is nog steeds in budgetten voorzien voor onteigeningen. Daarnaast zal ik ook voorstellen om middelen van het FFEU te gebruiken, in het kader van een onteigeningsbudget voor grote infrastructuurprojecten. Dat geld komt er dus naast de budgetten die reeds voorhanden zijn binnen het VIF.

Dan is er het element van de impact op het budget van het AWV in Limburg. Dat investeringsbudget bedraagt ongeveer 35 miljoen euro. Daarin zijn ook steeds budgetten voor onteigeningen inbegrepen. Daarnaast zijn er echter ook nog de budgetten waarin specifiek voor Limburg is voorzien, namelijk die 20 miljoen euro extra in het kader van de SALK-projecten. Dat geld is toegewezen aan het VIF, maar kan via een begrotingsruiter ook in de volgende jaren, dus ook in 2015, worden aangewend. Voor de kosten van de onteigeningen wordt dus enerzijds naar middelen binnen het VIF gezocht, anderzijds is er ook de mogelijkheid om het FFEU te benutten met een bijkomend onteigeningsbudget voor grote infrastructuurprojecten, zoals ik al voorstelde.

Dan is er het punt van Houthalen-Helchteren en de problematiek van de tijdelijke brug en de rotonde. Die maatregelen zijn binnen het SALK overeengekomen. Ik wil die ook respecteren en honoreren. Na het afronden met het onteigeningen kan het contract met de aannemer worden gefinaliseerd en kunnen de werken starten. Volgens de prognoses zullen die werken drie jaar duren.

Binnen het SALK is dus voorzien in tijdelijke maatregelen in Houthalen-Helchteren. Met betrekking tot de rotonde met de tijdelijke brug is er eind november een aanbesteding in de markt gezet om een studiebureau een design-and-build dossier te laten opstellen. Volgens dat design-and-build dossier zou de aanbesteding van die werken medio 2015 gebeuren, met een start van de werken eind volgend jaar. Dat is de ideale planning die ter zake wordt gehanteerd.

Dan is er de aanpassing aan het kruispunt tussen de N715 en de N719 in Helchteren. Daarbij moet de weg worden ontdebeld over 200 meter. Ook wat dat betreft, werd op 28 november een aanbestedingsprocedure opgestart. De uitvoering van deze werken wordt voorzien in de vakantieperiode juli-augustus van volgend jaar, net wegens de verwachte ingrijpende hinder die zal worden veroorzaakt voor het verkeer. Ook de afslagstrook aan de Heidestraat wordt in 2015 aanbesteed.

Tot slot is er nog het gemeentelijke dossier van de ontsluiting van het Europark. Wat dat betreft, heeft het AWW nog geen dossier ontvangen van de gemeente. Het gaat over een subsidiedossier waarin de gemeente het initiatief moet nemen.

De kostprijs van die maatregelen wordt geraamd op 10 à 12 miljoen euro. Dat zal worden betaald met de SALK-middelen, die via een begrotingsruiter ook in 2015 nog beschikbaar zullen zijn. Met uitzondering van de tijdelijke brug, die dus zal worden afgebroken als de noord-zuidverbinding in Limburg eenmaal is gerealiseerd, hebben die maatregelen ook een blijvend nut op het vlak van de doorstroming en de verkeersveiligheid als heel die verbinding eenmaal is aangelegd. Dat is meteen een concreet antwoord op de laatste vragen.

Wat de tijdelijke brug betreft over de rotonde die wordt aangelegd, begrijp ik de discussie daarover. Dit past echter in de visie op de aanleg van het volledige project Noord-Zuid Limburg. Het huidige kruispunt dat met verkeerslichten wordt geregeld, volstaat niet om de problemen aan te pakken, noch op het vlak van doorstroming, noch op het vlak van verkeersveiligheid. Gezien de termijn die nodig is om de noord-zuidverbinding te realiseren, willen we daar een tijdelijke brug handhaven. Het huidige kruispunt is gewoon verzadigd: in tellingen is sprake van 50.000 voertuigen die van dat kruispunt gebruikmaken. Dat is heel veel. Ik weet dat niet iedereen voorstander is van die tijdelijke brug. Men vreest dat dit de noord-zuidverbinding op de lange baan zou schuiven. Of men veronderstelt dat een tijdelijke brug op termijn een permanente brug wordt. Dat is echter niet de bedoeling, de afspraak is dat de tijdelijke brug wordt afgebroken zodra de noord-zuidverbinding tot stand is gekomen. Die tijdelijke maatregel is nuttig en nodig voor de doorstroming en voor de verkeersveiligheid.

De voorzitter: Mevrouw Lieten heeft het woord.

Mevrouw Ingrid Lieten (sp.a): Minister, ik dank u voor de duidelijke informatie. Ik ben blij te horen dat u de steun hebt gekregen van de Vlaamse Regering om verder FFEU-middelen te blijven gebruiken om die mobiliteitsprojecten te financieren. Dat is een goede beslissing, die ons de zekerheid geeft dat er extra middelen worden vrijgemaakt om de onteigeningen te betalen. Ik hoop dat ik daaruit mag concluderen dat de twee extra dossiers waarover er in der minne een akkoord is gesloten maar die administratief nog moeten worden afgehandeld, hun verloop kunnen kennen en in 2015 kunnen worden afgerond. Als ik dat te optimistisch interpreteer, dan moet u dat maar corrigeren, minister.

Minister, u spreekt over aanbestedingen. Er zijn aanbestedingen voor studie-bureaus en aanbestedingen om werken op te starten. Begrijp ik het goed dat de werken voor die drie punten waarover u het hebt gehad, in 2015 zullen starten en dat u over het vierde punt nog niets kunt zeggen omdat u van de gemeente Houthalen nog geen dossier hebt ontvangen?

Minister, ik dank u dat u hier werk van maakt. U hebt daarvoor steun gezocht en gekregen binnen de regering, en dat verheugt me.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

De heer Marino Keulen (Open Vld): Minister, vragen zijn kansen voor een minister, zei ik vroeger altijd. Ik denk dat deze vragen duidelijk hebben gemaakt dat u de vaste wil hebt om dit dossier aan te pakken en zo goed mogelijk uit te voeren volgens de vooropgestelde timing. Dat is heel geruststellend. Minister, ik zou graag een kopie krijgen van uw antwoord.

Via de FFEU-middelen beschikken we over extra armslag. We weten nu ook dat uitspraken dat u de noord-zuidverbinding niet langer als een prioriteit zou zien, uit de lucht zijn gegrepen.

De voorzitter: De heer Ceyskens heeft het woord.

De heer Lode Ceyskens (CD&V): Minister, ik dank u voor uw duidelijk antwoord. Ik heb met genoeg drie zaken genoteerd. Voor de onteigening kunnen we beschikken over FFEU-middelen. De onteigeningen kunnen dus met zekerheid uitgevoerd worden en zullen geen vertragende factor zijn in dit dossier. Heb ik het goed begrepen dat die minnelijke aankoop niet mogelijk zou zijn door het ontbreken van een onteigeningsplan?

Ik heb ook vastgesteld dat de tijdelijke maatregelen volgend jaar allemaal minstens lopende zijn.

Tot slot ben ik tevreden dat de Korte Wapper een tijdelijke Wapper wordt. Die Korte Wapper is een doorstromingsmaatregel, maar die verandert niets aan de leefbaarheid van de twee centra waar al die voertuigen door razen. Het zou fout zijn vandaag te durven overwegen om van die tijdelijke maatregelen permanente maatregelen te maken. In dat geval zou het gemeentebestuur van Houthalen-Helchteren serieus op de rem gaan staan, en ze zouden groot gelijk hebben. De afspraak was vanaf het begin dat het om bijkomende maatregelen gaat. Ik ben blij dat u daar geen onduidelijkheid over laat bestaan.

De voorzitter: De heer Danen heeft het woord.

De heer Johan Danen (Groen): Alles hangt met alles samen. In het regeerakkoord is ook sprake van de tramlijn Spartacus 2 naar het noorden. Er staat niet in dat daar prioriteit aan wordt gegeven, maar wel dat dit wordt onderzocht. Ik zou het bijzonder jammer vinden indien lijn 2 zou worden gehypothecerd door de maatregelen die nu worden genomen op dat traject. Daar moet rekening mee worden gehouden. We moeten volop investeren in kwalitatief vervoer en niet in automobilititeit.

Mevrouw Lies Jans (N-VA): Minister, ik ben heel blij dat u vandaag hebt aangetoond dat de krantenartikelen en de titel van het bericht in Het Belang van Limburg uit de lucht gegrepen zijn en helaas zijn geïnspireerd op de uitspraken van de burgemeester van Houthalen-Helchteren.

Ik ben ook tevreden dat u zegt verder te gaan met de onteigeningen, dat daartoe wordt voorzien in middelen, zelfs in budgettaire krappe tijden en dat u de tijdelijke maatregelen in de loop van 2015 zult opstarten. Dat betekent dat u de noord-zuidverbinding wel als een prioriteit beschouwt en daar verdere stappen in zet.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Mijn voorstel is inderdaad een beroep te doen op FFEU-middelen. Ik heb geen indicaties dat de collega's van de Vlaamse Regering daarover zouden dwarsliggen.

Wat Houthalen-Helchteren betreft, wordt de afslagstrook ter hoogte van de Heidestraat aanbesteed in 2015. Maar ik kan niet garanderen dat de werken ook effectief starten in 2015.

De heer Keulen vroeg me om hem mijn antwoord te bezorgen, maar dat is vanuit de veronderstelling dat ik ook effectief antwoord wat op mijn papier staat en dat is eigenlijk nooit het geval. Ik zal u toch moeten verwijzen naar het verslag.

Men is nu sneller gegaan, net in functie van de rechtszekerheid voor de bedrijven. Het zijn natuurlijk minnelijke akkoorden, en de effectieve onteigeningen kunnen pas later gebeuren. Men loopt dus vooruit op het GRUP en op het effectieve onteigeningsplan. Het is de snelst mogelijke procedure die hier kan worden

gevolgd. Anders zou men moeten wachten tot de GRUP-procedure volledig is afgerond, waarna het onteigeningsplan volgt en pas daarna de onderhandelingen met diegenen die moeten worden onteigend. Dat zou nog een paar jaar duren.

De voorzitter: Mevrouw Lieten heeft het woord.

Mevrouw Ingrid Lieten (sp·a): Minister, u hebt iets gezegd waar ik ten onrechte misschien toch nog bezorgd om ben. U zegt: "Het zal mijn voorstel zijn aan de collega's om de FFEU-middelen daarvoor te gebruiken." Het is mijn ervaring dat bij de begrotingsopmaak er in de regering ook afspraken worden gemaakt over hoe de FFEU-middelen worden gebruikt. De FFEU-middelen zijn middelen die de voorbije jaren niet zijn opgebruikt en niet zijn vastgelegd en die men dan gebruikt voor investeringen in verschillende beleidsdomeinen. Minister, hebt u binnen de regering al afspraken gemaakt welk aandeel van de FFEU-middelen u mag gebruiken voor mobiliteitsprojecten?

De voorzitter: De heer Ceyssens heeft het woord.

De heer Lode Ceyssens (CD&V): Minister, ik denk dat het onteigeningsplan samen met het GRUP wordt vastgesteld. We hoeven daar dus niet op te wachten. Ik ga er toch van uit dat de mensen ten velde al starten met de onderhandelingen en dat men niet wacht op een definitief onteigeningsplan.

Mevrouw Ingrid Lieten (sp·a): Minister, kunt u antwoorden op mijn vraag?

Minister Ben Weyts: Ik stel voor dat u uw vraag aan de minister van Begroting stelt.

Mevrouw Ingrid Lieten (sp·a): Minister, het zou goed zijn als u antwoordt. Dan neemt u de ongerustheid weg.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van mevrouw Annick De Ridder tot de heer Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de studie betreffende park-and-ridezones in de regio Antwerpen – 558 (2014-2015)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder (N-VA): Voorzitter, minister, collega's, een aantal weken geleden communiceerden VAB en Test-Aankoop dat pendelaars onvoldoende zouden worden aangemoedigd om gebruik te maken van de park-and-ridezones (P+R) in en rond Antwerpen. Ze suggereerden dat P+R onderbenut zouden blijven en dat het nog altijd veel goedkoper en sneller zou zijn om met de wagen de stad in te rijden. Ze concludeerden dat pendelaars onvoldoende gestimuleerd worden tot combimobiliteit.

De conclusie van die studie leek me heel eigenaardig omdat men ook verwijst naar de eindhalte Groenplaats en er onmiddellijk de gratis parkeermogelijkheden in en rond de stad bij betreft. Goed, die zijn niet in de buurt van de Groenplaats. Dus dat is een beetje eigenaardig.

Minister, voor uzelf is de verknoping en de combimobiliteit natuurlijk enorm belangrijk. We zien dat dan ook als een rode – of beter een gele – draad doorheen uw beleidsnota lopen. U stuurt meer aan op gevarieerd en gecombineerd gebruik van de verschillende transportmodi. U wilt extra aandacht besteden aan

de knooppunten, overstapmogelijkheden. U gaat eerder kijken naar het totale traject waar een deel van moet worden gereden met alternatieve vervoersmiddelen of openbaar vervoer, eerder dan bepaald verkeer onmogelijk te maken.

Ik heb gezocht, maar ik heb de studie zelf nergens gevonden. Minister, ik had graag van u geweten of u de conclusies van VAB en Test-Aankoop al hebt kunnen doornemen. Hoe evalueert u die conclusies? Kunnen die studie en de conclusies ter beschikking gesteld worden van deze commissie? Ik heb er vele vragen bij en zou toch wel eens willen weten hoe die studie is opgebouwd.

Minister, welke conclusies trekt u hieruit met betrekking tot het huidige P+R-beleid? Kunt u al meer duiding geven bij de verdere visie die u daarop hebt en de verdere uitrol die u daarvoor nog mogelijk ziet?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Die studie is nog niet vrijgegeven. We hebben ze opgevraagd, maar we hebben ze niet gekregen. We moeten ons dus baseren op het persbericht om ze te evalueren. Dit betekent dat we geen uitspraken kunnen doen over het onderzoeksopzet, de gevolgde methodiek, de validiteit van de gehanteerde metingen, en ook niet over de onderzoeksresultaten op zich. Ik weet ook niet waarom er voor de specifieke locaties werd gekozen of wie van waar naar waar reed. Dat is allemaal niet duidelijk.

Wat ik vooral mis in die communicatie, is het feit dat een P+R met openbaarvervoersgebruik grote meerwaarde heeft voor het comfort voor de reiziger en uiteindelijk voor de totaliteit van de mobiliteits- en congestieproblematiek in zijn geheel. De maatschappelijke meerwaarde van de oplossing wordt in het persbericht niet meegenomen.

Ik las in de communicatie twee conclusies waarop ik wil focussen. Een eerste conclusie is: "Antwerps parkeerbeleid ondergraaft financiële stimulans om P+R te gebruiken". Wel, ik heb dat eens laten bekijken en laten berekenen, wat in ons geval toch altijd gevaarlijk is. Ik heb toch enkele bemerkingen op basis van die berekeningen. Voor de kostprijs van de auto is alleen het dieselverbruik meegenomen, zonder dat men de totale kost in rekening heeft gebracht. Een middenklassewagen diesel heeft een kilometerprijs van om en bij de halve euro. We hebben op basis daarvan wat berekeningen gemaakt, daarbij vaststellend dat de afstand van de P+R's tot aan de Groenplaats varieert. Voor langere afstanden, op basis van Melsele, 13 kilometer verwijderd van de Groenplaats, is berekend dat de kostprijs van de auto 6,5 euro bedraagt en de kostprijs van een tramrit 2 euro. Dat is een opmerkelijk verschil. Met mijn beperkte rekenkunde weet ik dat 6,5 euro meer is dan 2 euro.

Men heeft een test gedaan naar de Groenplaats en vervolgens hekelte men dat Antwerpen gratis parkings aanbiedt, maar de parking Groenplaats is niet gratis. Ook in de onmiddellijke omgeving van de Groenplaats kun je niet gratis parkeren. Je moet wel enige afstand afleggen. De parking Groenplaats kost trouwens 17,5 euro per dag. Wie de P+R neemt naar de Groenplaats, bespaart dus 17,5. Het is me niet duidelijk hoeveel tijd mensen die dan toch op een gratis parking zouden zijn gaan staan, nodig hadden om zich te voet naar de Groenplaats te begeven. Dat is ook niet in rekening gebracht. Mijn conclusie is in dezen dat P+R en tram naar de Groenplaats altijd goedkoper is dan de auto.

Een tweede conclusie was: "De auto was in onze steekproef sneller dan het alternatief waar de auto geparkeerd wordt op een P+R en de rit naar het stadscentrum verder gezet wordt met de tram." Ik heb in dezen het waarheidsgehalte van die stelling niet kunnen nalezen en narekenen op basis van de studie zelf, en ook niet of het totale tijdsgebruik werd gemeten, waarbij ik

opmerk dat je op de Groenplaats niet gratis kunt parkeren. Is bijvoorbeeld de hele tijdsduur genomen die iemand nodig heeft om de parking Groenplaats in te rijden? Maar we nemen aan dat er inderdaad een tijdsprobleem is voor de tram. Daar willen we ook iets aan doen. Dan gaat het over de doorstroming, en daar kom ik straks nog even op terug.

Uw tweede vraag betreft de conclusies ten aanzien van het huidige P+R-beleid. Ik lees in het persbericht op dat vlak een aantal opmerkingen en suggesties die goed stroken met onze ambities vervat in de beleidsnota, bijvoorbeeld: plan geen P+R-parkings voor langeafstandspendelaars binnen in een congestiegebied, maar plan ze voor het punt waar de files beginnen. Dat deel ik. Zo mogelijk dienen P+R's dicht bij de woonplaats van de gebruiker te worden ingericht. Net vanuit het principe van de combimobiliteit en de idee van de verkeerswisselaars, kunnen de gebruikers dan bijvoorbeeld fietsen tot aan de halte of alleszins gebruik maken van een locatie waar ze kunnen overstappen van de ene vervoersmodus naar de andere, en dat met comfort en een grote mate van snelheid.

VAB concludeert ook in het persbericht: "Een zo kort mogelijk voortransport tot de P+R-parking vergroot de wervende kracht bij automobilist en fietser: meer en verspreide P+R's zijn interessanter dan een grote in een regio. Het is voor fietsgebruikers ook belangrijk in beveiligde fietsstallingen te voorzien." Ik kan me daarbij aansluiten. Ik heb ondertussen verschillende locaties bezocht waar effectief een dergelijke verkeerswisselaar in de praktijk is gebracht. Ik verwijs naar Kampenhout waar ik met De Lijn ben geweest, maar ook naar Opwijk, waar je een vernieuwde stationsomgeving hebt met een doorgetrokken fietspad, beveiligde en overdekte fietsstallingen met een comfortabele halte van De Lijn en een zeer ruime maar ondertussen al bijna volledig gebruikte parkeerplaats voor iets meer dan 350 wagens. Dat zijn voorbeelden van dergelijke verkeerswisselaars. Dat steun ik vanzelfsprekend.

Een andere conclusie was dat de gemiddelde snelheid van de tram voldoende hoog moet zijn, dat niet enkel een vrije trambaan, maar ook een betere doorstroming noodzakelijk is. Ik deel die correcte analyse vanzelfsprekend. We hebben het er hier in de commissie al over gehad. Ik heb ook de taskforce 'doorstroming' opgestart zodat De Lijn en AWW samen de nodige maatregelen voor intelligente doorstromingsmaatregelen kunnen uitwerken. AWW werkt samen met het stadsbestuur aan een 'Antwerpse verkeerslichtencomputer'. Dat project zit tot mijn spijt op een iets langere baan, maar we weten dat de stad en De Lijn een studie lopen hebben om twintig stadskruispunten met hoofdtramassen te herbekijken in functie van de lichtenregeling. Ook dat sluit erbij aan vanuit de vaststelling, die al herhaaldelijk werd bevestigd, dat trams nog te veel stilstaan voor verkeerslichten. De bedoeling van de studie is om de lichtenregelingen aan te passen alsook om in detectielussen te voorzien zodat de tram bij voorkeur zonder te stoppen een kruispunt in één keer kan voorbijrijden.

De volgende conclusie van het persbericht luidt: "Op langere afstand is een IC-IR treinverbinding beter dan een tramverbinding, omdat de gemiddelde snelheid hoger zal zijn. Bekijk daarom de mogelijkheid om bij bepaalde IC-IR treinstations P&R-faciliteiten te voorzien." Ik verwees al naar Opwijk, maar er is ook het voorbeeld van Lier, waar de toepassing al bestaat.

Een laatste conclusie van het persbericht is: "Op langere afstand is een IC-IR treinverbinding beter dan een tramverbinding." Dat is de evidentie zelf, die stelling behoeft weinig bevestiging.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder (N-VA): Minister, ik dank u voor het antwoord, maar ik vind het heel lastig om op die manier te werken. U verwijst naar de

conclusies van het persbericht. Ik zou heel graag de studie zelf zien. U plaatst ook vraagtekens bij een aantal conclusies. Ik heb dezelfde vragen ook gesteld, net als andere collega's in de stad. Het is nogal gemakkelijk om conclusies de wereld in te sturen via een persbericht en om daarna de parameters niet te willen vrijgeven waarop de studie werd uitgevoerd. Ik weet dat u uiteraard niet mee aan het stuur zit bij de VAB of bij Test-Aankoop. Het zou me wel een plezier doen indien u er bij die organisaties op aandringt om de studie te krijgen. Nu voeren we een discussie in het ijl. Als een organisatie een studie naar buiten brengt, mag die zich niet beperken tot de conclusies, maar moet die bereid zijn om het hele verhaal te brengen.

De maatregelen die u opsomt, krijgen uiteraard onze volledige steun, ze passen perfect in de door u naar voren geschoven prioriteiten van de beleidsnota.

U had het over twintig kruispunten, dat is fantastisch nieuws! Ik dacht dat het er maar negentien waren, we krijgen er dus eentje extra. Ik zal dat onmiddellijk melden.

De supercomputer, doorstroommaatregelen en park-and-ridezones zijn heel belangrijke zaken waar hopelijk verder in wordt geïnvesteerd. Ik hoop dat we zo kunnen aantonen dat dit beleid wel werkt en dat de park-and-ridezones een enorme succesfactor zijn, niet enkel in Antwerpen, maar ook in andere gebieden.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Of het nu over negentien of twintig kruispunten gaat, zal de heer Kesteloot u straks kunnen vertellen. Ik dacht dat het er twintig waren, maar het kunnen er evengoed negentien zijn. Ik zoek het nog uit, maar ik veronderstel dat u ook met negentien van die kruispunten tevreden bent.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van de heer Joris Vandenbroucke tot de heer Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de slecht functionerende realtime informatieborden van De Lijn
– 517 (2014-2015)

GEDACHTEWISSELING over de jaarlijkse evaluatie van de uitvoering van de beheersovereenkomst van de Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn 2011-2015
– 33 (2014-2015)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

De heer Dirk de Kort (CD&V): Voorzitter, we hadden eigenlijk verwacht, met het oog op een goede gedachtewisseling, dat we de documenten tijdig zouden ontvangen.

Ik weet niet wat de collega's ervan vinden, maar ik stel voor om vandaag te luisteren en om een volgende keer grondig van gedachten te wisselen over de beheersovereenkomst van De Lijn.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

De heer Marino Keulen (Open Vld): Voorzitter, ik wil me aansluiten bij het voorstel van de heer de Kort. Het is goed dat de directeur-generaal van De Lijn en zijn staf nu tekst en uitleg geven en dat we na de jaarwisseling opnieuw

samenkomen om inhoudelijke vragen te stellen en een fundamentele gedachtewisseling te houden.

Gisterenavond heb ik de documenten pas in mijn mailbox ontvangen. Dit is een belangrijk moment, een kantelmoment voor deze Vlaamse openbare instelling. We moeten de bespreking op een serieuze manier voeren. Het is goed om nu naar de uiteenzetting te luisteren, en om de vragen en het debat en alles wat daarbij hoort, in het begin van volgend jaar aan te pakken.

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

De heer Joris Vandenbroucke (sp.a): Ik neem aan dat ik mijn vraag om uitleg mag stellen? (*Instemming*)

De documenten zijn vrij laat gekomen, maar ik heb voldoende tijd gehad om ze door te nemen. Misschien niet grondig genoeg om een grondige bespreking te kunnen doen, maar ik wil u erop wijzen dat in de regeling van de werkzaamheden maar liefst tien gedachtewisselingen worden voorgesteld voor volgend jaar. Ik zou graag nog iets anders doen dan alleen maar van gedachten wisselen, en liefst niet maanden na de feiten. Het document waarvan u voorstelt om erover van gedachten te wisselen volgend jaar, dateert van maart 2014. Er zit bijna een jaar tussen. Hoe relevant wordt een en ander als we dat blijven vooruitschuiven? Ik leg me neer bij de meerderheid, maar ik wil er best vandaag over discussiëren.

De voorzitter: We hebben gevraagd om de documenten nog voor de commissievergadering te bezorgen. Dat is gisterenavond gebeurd. Ik heb dit in 2014 geagendeerd omdat ik een evaluatie van 2013 in 2015 bespreken vijgen na Pasen vind. Volgend jaar hebben we inderdaad al heel wat gedachtewisselingen gepland met De Lijn, een eerste al op 15 januari en daarna nog een in februari. Mijn aanvoelen is dat we dit best vandaag afronden, om dan vanaf volgend jaar over de beheersovereenkomst 2015 te discussiëren. Er komt ook nog een evaluatie van 2014. Ik weet niet wanneer die is gepland.

De heer Kesteloot heeft het woord.

De heer Roger Kesteloot, directeur-generaal De Lijn: Voorzitter, zoals in de beheersovereenkomst is aangegeven, wordt onze zelfevaluatie tegen einde maart op de raad van bestuur gebracht om daarna naar de minister te worden gestuurd.

De heer Björn Rzoska (Groen): Enerzijds ga ik akkoord met wat de heren de Kort en Keulen aangeven. Het is bizar dat we dit document erg laat hebben gekregen, zeker gezien de datum die erop staat. Ik begrijp dat dit via een raad van bestuur moet passeren, maar dit is toch al langer gepland. Toen ik het gisterenavond doornam, dacht ik ook dat het vrij laat aan ons bezorgd is. Anderzijds volg ik de voorzitter. Volgende week eindigen de parlementaire activiteiten. De consequentie is dat de bespreking dan pas terugkomt na nieuwjaar, en dan komen we erg dicht bij het nieuwe evaluatiemoment. Hoe denkt u dat we dit document dit jaar nog kunnen bespreken, tenzij u doorduwt en het vandaag laat doorgaan?

De voorzitter: Ik stel voor dat we vandaag de toelichting krijgen en dat de leden de vragen stellen die ze al kunnen stellen. Op 15 januari is er een gedachtewisseling over de vertramingsprojecten. Eventuele bijkomende vragen kunnen dan nog worden gesteld en beantwoord ofwel door de minister ofwel door de heer Kesteloot.

Mevrouw De Ridder wordt aangeduid als verslaggever.

De heer Kesteloot heeft het woord.

De heer Roger Kesteloot, directeur-generaal De Lijn: Voorzitter, minister, geachte leden van de commissie, wat de timing betreft, durf ik te veronderstellen dat dat een beetje het gevolg is van het feit dat vorig jaar een verkiezingsjaar was. De zelfevaluatie is in het voorjaar door De Lijn gepresenteerd. Het verdere proces is anders gelopen dan in andere jaren. De presentatie bevat een aantal hoofdpunten van de evaluatie van 2013. Als u vragen hebt, ben ik bereid om – waar de gegevens al beschikbaar zijn – de stand van zaken mee te geven.

De beheersovereenkomst 2011-2015 tussen de Vlaamse Regering en De Lijn loopt af op 31 december 2015. Dat betekent dat ze nog even doorloopt. Voor het uitvoeringsjaar 2014 willen we de evaluatie maken tegen einde maart.

In de beheersovereenkomst, en met name als het over de indicatoren gaat, wordt er een onderscheid gemaakt tussen kengetallen en streefwaarden. Dat is inhoudelijk een belangrijk onderscheid omdat streefwaarden betrekking hebben op doelstellingen waarvan de realisatie volledig of in heel grote mate bestuurbaar is door De Lijn zelf. Voor kengetallen hebben we te maken met indicatoren waarvan de realisatie in grote mate mee afhankelijk is van derden.

Wat ook nog altijd merkbaar is in deze beheersovereenkomst is dat een aantal indicatoren inzake meetbaarheid afhankelijk is van een betere registratie, met name van de volledige uitrol van het ReTiBo-systeem.

De rapportering gebeurt op twee vlakken. Aan de ene kant zijn er de resultaten met betrekking tot de operationele doelstellingen, die uitgedrukt zijn in een hele reeks indicatoren. Aan de andere kant is er de realisatie van een aantal strategische doelstellingen die in de beheersovereenkomst zijn opgenomen. De evaluatie is gebeurd einde maart. Formeel werd het document goedgekeurd door de raad van bestuur van 2 april 2014.

De operationele doelstellingen betreffen veel verschillende aspecten van onze activiteiten. Eentje gaat over de gewenste evolutie van de reizigersaantallen. In 2010, bij de voorbereiding van de beheersovereenkomst, werd vooropgesteld dat de reizigersgroei zou moeten aanhouden met een tempo van ongeveer 10,5 procent per jaar. Dat hebben wij niet kunnen realiseren. Het is u bekend dat wij in een periode zitten van stabilisatie tot lichte daling van het aantal reizigers. U weet ook dat de manier waarop die reizigersaantallen worden bepaald, verschilt naargelang van het type vervoersbewijs. Wat de tickets en de kaarten en de sms-tickets betreft, gaat het om registraties. Dat zijn tot op de eenheid meetbare gegevens. Wat de abonnementen betreft, wordt gebruik gemaakt van aannames. Deze zijn, per vervoerbewijs, opgenomen in een bijlage bij de beheersovereenkomst. Deze methodiek wordt onveranderd gebruikt sinds de eerste beheersovereenkomst van De Lijn. Er wordt hier tot op de eenheid gerapporteerd. Voor de absolute aantallen kan men wellicht afwijkingen verwachten. Maar voor wat betreft de trends, kan men, gezien de ongewijzigde methodiek, ervan op aan dat de aanduiding betrouwbaar is.

In 2013 was er een lichte daling van 0,83 procent. Dit werd sterk beïnvloed door een wijziging in de reglementering voor het DINA-abonnement (Dienst Inruilen Nummerplaat voor Abonnement), dat wordt uitgereikt aan mensen of gezinnen die hun nummerplaat inleveren in ruil voor een gratis abonnement. In het verleden was het zo dat wie de nummerplaat van de enige auto van het gezin inleverde, een gratis abonnement van De Lijn kreeg met een looptijd van drie jaar. We hebben dat teruggeschroefd naar een looptijd van één jaar. Aangezien niet iedereen na afloop van zo'n gratis abonnement een betalend abonnement koopt, zie je dat terugkeren in de cijfers van de reizigersaantallen. Dat merk je ook in de evolutie van het aantal gratis ritten ten opzichte van het aantal betaalde ritten. Ook hier gebeurt voor de abonnees de berekening op basis van

de aannames, opgenomen in de bijlage bij de beheersovereenkomst. Er zijn minder reizigersritten geregistreerd in 2013 ten opzichte van 2012, maar er zijn in 2013 meer betalende reizigers geweest ten opzichte van 2012. Dat wordt verklaard door de daling in het aantal DINA-abonnementen.

Een indicator voor het aanbod aan onze klanten is uitgedrukt in plaatskilometers. Dan is een van de indicatoren die is opgenomen in de beheersovereenkomst, namelijk het aantal plaatskilometers in voorstedelijke en stedelijke gebieden in Gent, Antwerpen en Vlaams-Brabant. Plaatskilometers, dat is de vermenigvuldiging van het aantal beschikbare plaatsen op tram en bus met het aantal kilometers dat die lijnen vertegenwoordigen. Het is op zich misschien een wat moeilijk interpreteerbare indicator, maar u ziet dat hij schommelt rond de 0,025 in 2013. Dat is een lichte daling ten opzichte van 2012. Nu zitten we opnieuw op het niveau van 2011. Dat is het gevolg van een daling van het aantal reizigersritten, gecombineerd met de uitbreiding van het aantal plaatskilometers. We hebben een lichte uitbreiding van het aantal aangeboden plaatskilometers. Dat geeft aanleiding tot een lichte daling van het gemiddelde voor die indicator.

We hebben een behoorlijk aantal projecten op stapel staan en uitgevoerd. In de beheersovereenkomst is opgenomen dat in elke entiteit minstens één project van hoogwaardig spoorgebonden openbaar vervoer moet worden gerealiseerd. Ik heb hier een overzicht van de projecten waaraan in 2013 is gewerkt. Dat is de stand van zaken per 31 december 2013. U zult ongetwijfeld begrijpen dat we in een aantal van deze projecten ondertussen al veel stappen verder hebben gezet. Maar goed, in het document zelf zijn de realisaties voor 2013 opgenomen.

Brabo 2 in Antwerpen is het project dat onder meer de tramontsluiting in de richting van Luchtbal tot aan de Havannasite betreft, en ook de bediening van 't Eilandje. De gunning werd eind 2013 voorbereid. De voorkeursbieder daarvoor is aangeduid. De drie andere bidders voor Brabo 2 bevinden zich, in aanbestedingstechnisch jargon, in de wachtkamer. We gaan dus met de voorkeursbieder praten.

Een van de projecten houdt in dat de premetrokoer onder de Turnhoutsebaan in gebruik wordt genomen en dat een tramlijn tot het rondpunt van Wommelgem wordt doorgetrokken. Dit is eind 2014 begonnen. De ingebruikname is gepland voor 2015. Daar wordt momenteel volop aan gewerkt. De eerste technische tests vinden nu plaats. Het is de bedoeling de officiële opening in april 2015 mee te maken.

Voor het overige werken we in het licht van het Masterplan 2020 nog een aantal andere projecten uit. Dit omvat de beoogde tramverlengingen vanuit Mortsel richting Kontich en vanuit Antwerpen-stad aan het Olympiadeplein richting Wilrijk. Die twee projecten worden momenteel bestudeerd. De MKBA's zijn in principe uitgevoerd. Verdere concrete studies worden momenteel uitgevoerd.

Met betrekking tot Limburg heeft de Vlaamse Regering op 11 september 2013 sneltramlijn 1 tussen Hasselt en Maastricht goedgekeurd. De gunningsprocedure loopt binnenkort af. We moeten de timing nog verder afstemmen op de timing van onze Nederlandse partners. Er zijn eveneens nog gesprekken met Infrabel aan de gang over de heraanleg van de spooroverwegen in de gemeenten Diepenbeek en Bilzen.

Sneltramlijn 2 loopt tussen Hasselt, Genk en Maasmechelen. Het milieueffectenrapport is in 2013 afgerond. De Vlaamse Regering heeft het voorkeustracé in april 2014 goedgekeurd.

Sneltramlijn 3 verbindt Noord-Limburg met Hasselt. De MKBA wordt momenteel voorbereid. We moeten nog een aantal gegevens van onze collega's van de NMBS ontvangen. Het alternatief van de treinbediening maakt immers deel uit van de studie.

Wat Oost-Vlaanderen betreft, wordt de tramverlenging naar Zwijnaarde-dorp volop uitgevoerd. Daar wordt hard aan gewerkt. Voor de tramverlenging naar het universitair ziekenhuis geldt hetzelfde. De project-MER in verband met de haalbaarheidsstudie over de vertramming van de lijnen 3 en 7 is in het voorjaar van 2014 afgerond. We zijn op dit ogenblik aan de slag met de resultaten van de MKBA. Op basis van de resultaten van de project-MER is het de bedoeling dit tegen de zomer van 2015 helemaal af te ronden.

Wat Vlaams-Brabant betreft, zijn de MKBA's afgerond. Het hele traject ter voorbereiding van de gunningsprocedures en de stedenbouwkundige uitwerking is van start gegaan. Er zijn al tal van infomomenten geweest voor de betrokken lokale besturen en voor de bevolking.

Wat West-Vlaanderen betreft, zijn de MKBA en de tracékeuze in verband met de verlenging van de kusttram naar Veurne en Koksijde afgerond. Met betrekking tot het Strategisch HavenInfrastructuurProject (SHIP) in Zeebrugge loopt de procedure. De Lijn is niet de trekker van dit project. We participeren aan de besluitvormingsprocedure, maar andere collega's binnen het beleidsdomeinen Mobiliteit en Openbare Werken fungeren als trekkers. De verbinding tussen Brugge en Zeebrugge is status quo gebleven. De gevraagde vergelijking tussen een trambediening en een treinbediening moet nog worden uitgevoerd.

De volgende slide toont de stand van zaken met betrekking tot de MKBA's. De uitvoering van MKBA's voor infrastructuurgebonden projecten is voor het eerst in de beheersovereenkomst 2011-2015 opgenomen. Dit is de stand van zaken op het einde van 2013. Ik heb daarnet al vermeld welke stappen we ondertussen hebben gezet.

Een van de objectieven in de beheersovereenkomst houdt in dat we moesten werken aan een nieuw concept met betrekking tot snelbussen, in het bijzonder voor het woon-werkverkeer. Dit concept is uitgewerkt. In de loop van de legislatuur is echter gebleken dat er niet voldoende budgetten beschikbaar waren om nog bijkomende projecten inzake netmanagement te financieren. Hierdoor zijn de snelbusconcepten de facto niet gerealiseerd. Het blijft echter de bedoeling om, waar dat mogelijk is, hoogwaardig openbaar vervoer per snelbus als een mogelijk alternatief voor een trambediening te blijven beschouwen.

Een punt dat hier onrechtstreeks al ter sprake is gekomen, is de stiptheid van het aangeboden openbaar vervoer. Een van de indicatoren die hiervoor worden gebruikt, is de commerciële snelheid. Die snelheid wordt gedefinieerd aan de hand van de wenssnelheden die zijn opgenomen in het besluit van de Vlaamse Regering betreffende het netmanagement uit 2002.

De wenssnelheden in de beheersovereenkomst zijn niet uitgedrukt in kilometer per uur, maar in uur per kilometer. Dat is wat moeilijker te interpreteren.

Er is een vergelijking gemaakt tussen de werkelijke snelheid en de wenssnelheid. Daaruit blijkt dat enkel in West-Vlaanderen de gemiddelde commerciële snelheid effectief wordt gehaald als maatgever van de stiptheid en de doorstroming van het openbaar vervoer. In de andere tramentiteiten is dat niet het geval. Dat is uiteraard het gevolg van het feit dat de Kusttram grotendeels op een eigen bedding kan rijden en dat het een heel mooi voorbeeld is – dat we willen uitbreiden naar de andere tramentiteiten – van de prioriteit die de tram krijgt aan de verkeerslichten. Het systeem is niet langer gebaseerd op in de weg ingeslepen lussen, maar op kortafstandsradio, wat veel minder kwetsbaar is.

U ziet hier de Vf-factor voor een aantal typerelaties van de bestaande snelbussen. De Vf-factor maakt de vergelijking tussen een verplaatsing met het openbaar vervoer en diezelfde verplaatsing met de auto, weliswaar op basis van

een routeplanner. Die Vf-factor kan uiteraard variëren naargelang het gebied waarin men de verplaatsing maakt. Van de onderzochte verbindingen wordt die Vf-factor het dichtst benaderd in West-Vlaanderen. Eigenlijk doet men het daar zelfs beter dan de vooropgestelde Vf-factor. In de andere entiteiten en provincies is dat minder goed.

Er worden daaraan acties gekoppeld. De minister heeft erop gewezen dat hij de taskforce Doorstroming opnieuw bijeenroept. Ik ben daar eerlijk gezegd zeer blij mee. Het is uiteraard de bedoeling dat we de goede samenwerking die we hebben opgezet met de collega's van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) voor de besteding van een jaarlijks budget van om en bij de 18 miljoen euro voor de bevordering van de doorstroming van het openbaar vervoer, opnieuw versterken. We hebben overleg gepleegd met de wegbeheerders, niet alleen met het AWV, maar ook met de lokale besturen. Die lokale besturen zijn voor ons namelijk ook heel belangrijke wegbeheerders. Er zijn belangrijke assen op de gewestwegen, maar uiteraard tellen die gewestwegen ook heel veel kruispunten met lokale wegen. Vandaar het belang van de lokale besturen.

Een van de dingen die er ook voor zorgt dat de Vf-factor negatief wordt beïnvloed, zijn de talloze omleidingen die er gebeuren in Vlaanderen, te wijten aan wegwerkzaamheden, maar ook aan evenementen en activiteiten. Uiteraard is het alleen maar toe te juichen dat er in Vlaanderen op het openbaar domein heel veel activiteiten en evenementen plaatsvinden, maar die veroorzaken niet zelden omleidingen voor het openbaar vervoer. Het is van belang dat we zo goed mogelijk proberen af te spreken met de lokale besturen wanneer en hoe dat wordt georganiseerd.

In verband met comodaliteit is een van de doelstellingen die is opgenomen in de huidige beheersovereenkomst, het aanleggen van fietsvoorzieningen, met andere woorden het voorzien in fietsstallingen aan de belangrijkste overstaphaltes van het openbaar vervoer. Daarop hebben we de laatste jaren heel actief ingezet. We zitten in een groeipad op dat vlak. De provincie Limburg scoort daarop het best. 84 procent van de hoofdhalthes daar zijn uitgerust met kwalitatieve fietsstallingen. Wat hier niet in zit, zijn de fietsstallingen in of aan NMBS-stations, waarvan de mensen die overstappen op de tram of bus, ook gebruikmaken. In die zin zijn de cijfers een onderschatting van het aantal fietsvoorzieningen die er in de realiteit zijn.

Een ander element van de combimobiliteit waarin De Lijn een rol speelt, is de verdere uitbouw van het autodeelsysteem van cambio. De Lijn is sinds 2004 hoofdaandeelhouder van cambio wat Vlaanderen betreft, samen met een aantal andere partners zoals de Vlaamse Automobilistenbond (VAB), Taxistop en de NMBS. Er was afgesproken dat we een groeipad zouden nastreven van 20 procent per jaar. Dat blijft ook in 2013 overeind. Ik kan al zeggen dat we dat voor 2014 ook zullen benaderen. Cambio heeft verleden week nog maar kunnen aankondigen dat over heel België het 20.000e lid is ingeschreven. Het blijkt dus toch een behoorlijk succes te boeken.

Vanuit De Lijn en cambio hebben we er van in het begin naar gestreefd er niet alleen voor te zorgen dat de keuze van de standplaatsen van die auto's is afgestemd op het openbaar vervoer, maar ook dat er een gecombineerd abonnement op de markt werd gebracht. De groei daarvan is weergegeven in een tabel.

Reizigersinformatie is een heel belangrijk element in de beheersovereenkomst en in alle klantentevredenheidsonderzoeken van De Lijn. Er was een streefwaarde vooropgesteld voor het aantal bezoeken aan de website, met een flink groeipad. Al sinds 2010 halen we dat vooropgestelde aantal hits, en dat aantal blijft stijgen, ook in 2014. Websitekenners vonden dat onze website, zeven jaar oud, dringend

aan vervanging toe was. Op dit ogenblik is er een compleet vernieuwde website, waardoor in 2015, daar gaan we van uit, het aantal bezoeken zal blijven toenemen.

Een ander belangrijk element in de informatie voor onze klanten, is hoe men omgaat met omleidingen. In 2011 zijn we gestart met het ter beschikking stellen van een omleidingsnieuwsbrief, waarop mensen kunnen intekenen. Klanten kunnen kiezen voor welke lijnen ze via e-mail op de hoogte willen worden gesteld van omleidingsberichten. In 2011 hadden we 26.000 van dergelijke geïnteresseerde klanten en in 2013 al 37.000.

Voor de halte-informatie, met name de statische halte-informatie, hadden we een investeringsprogramma opgezet, al in de vorige beheersovereenkomst. Het was de bedoeling om in de loop van de huidige beheersovereenkomst alle haltes uit te rusten met de vernieuwde halte-informatie. In 2013 is dat programma afgerond.

De realtime informatie is een ander verhaal, waarnaar de leden van de commissie ook regelmatig informeren. In 2012 waren er 322 haltes geplaatst met realtime informatie, waarvan 241 operationeel. In 2013 is dat toegenomen tot 384 en 257 operationeel. Ik verahul niet dat we bij de installatie van de realtime informatieborden behoorlijk wat problemen hebben gekend en nog altijd kennen. Het verloop is absoluut niet wat we hadden vooropgesteld.

Er zijn verschillende problemen. Het type informatieborden, waarvoor de aanbesteding was gebeurd, moet worden aangesloten op het elektriciteitsnet, wat betekent dat we mee afhankelijk zijn van de planning van de elektriciteitsproviders. Verder hebben we een probleem van transmissiekwaliteit van de data. Op dit moment worden die data gecapteerd uit de gps-informatie van onze bussen en trams, maar de communicatie met de computers die die data moeten verwerken, verloopt via het bestaande en al redelijk bejaarde analoge radiosysteem, waardoor er maar heel kleine pakketjes informatie tegelijk heen en weer kunnen. Daarin hopen we binnenkort verandering te brengen, als we zouden kunnen overschakelen op een digitaal radiosysteem en op de boordcomputer, die volop in uitbouw is.

Tot slot zijn er technische problemen, die te maken hebben met het heropstarten van de realtime informatie op de borden. Indien zich daar een probleem voordeed, bijvoorbeeld door een korte stroomonderbreking, kwamen die in een eeuwige loop terecht. Aan dit dossier kleven zaken die we in de toekomst hopen te kunnen vermijden. Dat willen we onder andere doen door andere technologie aan te spreken. Er zijn nieuwe types van realtime informatieborden op de markt, die bijvoorbeeld al perfect kunnen werken op basis van individuele zonnecellen.

Verkeersveiligheid is uiteraard een van de basiselementen in de klantenzorg van De Lijn. De streefwaarde is om het aantal ongevallen met bus en tram per 100.000 kilometer jaarlijks te laten dalen met 2,5 procent. Het wisselt een beetje van jaar tot jaar, maar we slagen daar toch wel in. Via opleiding werken we daar hard aan. Het cijfer in de presentatie geeft het totale aantal ongevallen, ook ongevallen met derden waarvoor de verantwoordelijkheid voor het ongeval niet bij De Lijn ligt. Het volgende cijfer geeft de ongevallen met eigen verantwoordelijkheid. Die aantallen dalen ook flink.

Het aantal tramongevallen met eigen verantwoordelijkheid ligt lager dan het aantal busongevallen met eigen verantwoordelijkheid. Dat ligt altijd lager, omdat de voorrangsregels uiteraard anders zijn.

Er is ook een indicator met betrekking tot het aantal verkeersboetes. Op dit ogenblik is er sprake van een niveau van, alles bij elkaar genomen, één verkeersboete per 106.000 kilometer. In 2012 heeft De Lijn het beter gedaan

dan in 2013. Ook wat dat betreft, is het vooral een kwestie van via opleiding ervoor zorgen dat men steeds blijft verbeteren. In absolute termen was het aantal verkeersboetes in 2013 wel lager dan in 2012, maar het aantal buskilometers in exploitatie is in 2013 gedaald ten opzichte van 2012. U herinnert zich misschien dat we in 2012 een belangrijke besparingsoperatie hebben uitgevoerd, die zich ook heeft vertaald in een daling van het aantal kilometers in exploitatie.

De indicator voor de stiptheid is het percentage van de bussen en trams die op tijd aankomen, berekend tijdens de avondspits en op een dinsdag. Dinsdag is zowat een typedag voor de schoolperiodes wat drukte betreft. Dat blijft eigenlijk rond hetzelfde percentage schommelen: bij de helft van die ritten komt men op tijd aan. Op tijd betekent in dit geval: binnen de marge van 2 minuten te vroeg of 5 minuten te laat. Het is dus niet alleen te laat, ook te vroeg is erbij opgenomen. Er is zo'n beetje een adagium in de hele sector: er is één ding nog erger dan een bus die te laat komt, en dat is een bus die te vroeg vertrekt, terwijl de klant net aan de halte aankomt. Ook dat houden we in de gaten.

Wat de commerciële snelheid per lijn betreft, is er sprake van een aantal indicatoren, die eigenlijk variaties op hetzelfde thema zijn. Als men de totaliteit neemt, wordt in goed een derde van de gevallen de wenssnelheid echt gerealiseerd en wordt in ongeveer 40 procent die wenssnelheid benaderd, met tussen de 80 en de 100 procent. Toch moeten we vaststellen dat we in goed een kwart van de gevallen daar toch nog ver van blijven.

De indicator die is opgenomen met betrekking tot het capaciteitsbeheer, is een meting op basis van vaststellingen van onze medewerkers met betrekking tot het aantal lijnen met capaciteitsproblemen en het aantal ritten op die lijnen met capaciteitsproblemen. Het aantal lijnen vertoont een licht dalende trend. We moeten blijven inzetten op capaciteitsverhoging. De investeringen in rollend materieel zijn daar uiteraard de geschikte manier voor.

De sociale veiligheid is een belangrijk thema, waarover ook regelmatig in deze commissie wordt gerapporteerd. De indicator met betrekking tot het aantal aandachtsbuurten is ook opgenomen in onze beheersovereenkomst. Ik geef de trendlijn met betrekking tot de zogenaamde aandachtsbuurten, volgens de diverse fases. Fase 3 is de zwaarste fase, waarbij De Lijn bijvoorbeeld ook een beroep doet op structurele samenwerking met de politiediensten. Fase 2 is het type aandachtsbuurt waarin we permanent onze eigen middelen inzetten om de sociale veiligheid te verhogen. De bedoeling is uiteraard dat het aantal van die aandachtsbuurten zou gaan dalen via dat beleid. Uiteraard zijn er jaarlijks enkele schommelingen, maar u ziet dat die trendlijn de goede richting uitgaat voor alle fases.

Het volgende heeft niet alleen een effect op de sociale veiligheid, maar ook op het tegengaan van zwartrijden, om maar één ding te noemen. In de beheersovereenkomst is er ook een streefwaarde opgenomen met betrekking tot het aantal door lijncontroleurs gecontroleerde reizigers per jaar. Voor alle duidelijkheid, dan gaat het niet om de controle die bijvoorbeeld gebeurt door een chauffeur bij iemand die vooraan moet instappen en zijn abonnement moet tonen. Het gaat wel degelijk uitsluitend om de controles die gebeuren door de lijncontroleurs die daartoe speciaal zijn aangesteld. Dat aantal is intussen opgelopen van 1,4 miljoen reizigers in 2010 tot 1,86 miljoen reizigers in 2013. Dat is een groeitrend die we ook nog altijd voortzetten.

Toegankelijkheid is een belangrijk element voor de inclusiviteit van ons openbaar vervoer. Bij elke bestelling die wordt gedaan op het vlak van rollend materieel, zowel trams als bussen en belbussen, halen we nu volstrekt toegankelijk

materieel binnen van de markt. Als men echter de toegankelijkheid van de volledige vloot bekijkt, dan moet men nog altijd wel rekening houden met een vervangingsritme. In 2013 was er sprake van ongeveer 35 procent toegankelijke trams, dus met een lage vloer en de nodige voorzieningen voor rolstoelgebruikers. Wie de pers vandaag heeft gelezen en toevallig uit het Gentse afkomstig is, weet misschien dat deze nacht de nieuwste lange Flexity 2-tram in Gent is aangekomen.

Vanaf nu komen de nieuwe trams toe in Gent, en later ook in Antwerpen. Naarmate deze in gebruik worden genomen, zullen ze het percentage opkrikken. Het zijn wat betreft toegankelijkheid state-of-the-arttoestellen.

Voor de bussen zitten we op 70 procent. In 2014 zijn de leveringen begonnen van een hele serie nieuwe bussen, in 2015 komen de leveringen eraan van de nieuwste hybride bussen. Het aandeel van de meer toegankelijke bussen, de lagevloerbussen, zal toenemen dit en volgend jaar.

Een wat stugger onderdeel van dit thema zijn de toegankelijke haltes. Hier hebben we de wegbeheerder nodig om afspraken te maken, voor de gewestwegen zijn dat de collega's van Wegen en Verkeer. Bij elke heraanleg van een gewestweg worden alle openbaarvervoerhaltes meteen volgens een standaardhandboek heraangelegd met het oog op de toegankelijkheid ervan.

Wat de andere haltes betreft, zitten we nog altijd pijnlijk laag. Ik kan het niet anders zeggen. We moeten stappen vooruit kunnen zetten. We hebben daarover overleg gehad met de sector zelf, en met de minister en zijn kabinet. Momenteel willen we in plaats van te volgen waar er heraangelegd wordt, zelf een aantal corridors of lijnen identificeren samen met de sector van personen met een beperking, om prioritair die lijnen aan te pakken met het oog op een toegankelijkheidsverklaring. Die lijnen kunnen dan een label krijgen, en de doelgroep kan dan perfect weten waar ze gebruik kunnen maken van toegankelijk openbaar vervoer. Als een lijn dat label gekregen heeft, zullen we de reservatieplicht die nu geldt, kunnen opheffen.

Een van de indicatoren voor efficiëntieverhoging is het percentage dienstactiviteiten van de chauffeur op het voertuig zelf. Deze indicator komt uit de benchmark die in 2009 werd uitgevoerd door PriceWaterhouseCoopers (PwC) en de Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek (VITO). Activiteiten van de chauffeur kunnen ook in de stelplaats gebeuren. Uiteraard is het de bedoeling dat hij zoveel mogelijk doet waarvoor hij eigenlijk aangeworven is, namelijk met de bus of de tram rijden. Hier (slide 30) ziet u de evolutie van dat percentage dienstactiviteiten op het voertuig zelf. Dat ligt boven de 82 procent.

Het aantal voltijds equivalenten (vte) bij De Lijn is in de loop van de voorbije jaren gedaald. De daling werd ingezet in 2009, met opnieuw een lichte stijging in 2011. In 2012 en 2013 is het aantal vte's gedaald. In 2014 ging dat nog voort. 2013 werd op 31 december afgesloten op 7709,7 vte's.

Een andere indicator met een kengetal is het aantal vervoerbewijzen vanaf de benchmark in 2009 door PwC. Op dia 32 leest u de evolutie af van het aantal betaalde ritten op het totaal. U ziet een stijging van 83 procent in 2010 naar bijna 88 procent in 2013, weer met een verwijzing naar de gewijzigde reglementering voor de DINA-abonnementen. Het aandeel van betalende abonnementen, en het gaat hier om alle soorten, niet alleen die aan volle prijs maar ook die aan gereduceerde prijs, is om dezelfde reden en op dezelfde manier toegenomen tot 92 procent.

Een klassieker en belangrijke indicator die ook in de beheersovereenkomst is opgenomen, is de zogenaamde kostendekkingsgraad. Ik maak van de

gelegenheid gebruik om mijn mantra nog even te herhalen. Die kostendekkingsgraad is een indicator voor efficiëntieverhoging vanuit beleidsoogpunt; vanuit bedrijfsoogpunt is dat niet het geval, want de kostendekkingsgraad zegt eigenlijk niets over de bedrijfsefficiëntie, wel over wie wat betaalt.

In de klassieke berekeningsmethodiek van de kostendekkingsgraad, en die is wat Vlaanderen betreft in vergelijking met elders zeer streng, ziet men dat deze in de periode 2009-2013 is toegenomen van 14,28 naar 15,26 procent. Op 0,2 procent na zijn 2012 en 2013 gelijk.

We hebben in de afgelopen legislatuur een discussie gevoerd over de verschillende elementen van de kostendekkingsgraad, bijvoorbeeld het leerlingenvervoer dat De Lijn organiseert voor het buitengewoon onderwijs. Daarvan is de kostendekkingsgraad 0 omdat dat een volledig gesubsidieerde aparte opdracht is die zelfs in een apart decreet geregeld is.

Als men die neutraliseert, geeft de kostendekkingsgraad al een iets hoger cijfer, met een stijgende evolutie van 19,91 in 2009 naar 21,36 procent in 2013, met inbegrip van de afschrijvingen op kapitaalsubsidie, een niet onbelangrijk onderdeel. Een van de elementen die er mee voor heeft gezorgd dat er in 2013 geen verdere stijging is geweest van de kostendekkingsgraad, heeft te maken met het feit dat we toen in consensus met onze bedrijfsrevisoren een versneld afschrijvingstempo hebben ingevoerd voor een aantal van onze investeringen. Aangezien de afschrijvingen wel worden meegenomen aan de kostenzijde in de kostendekkingsgraad en niet aan de inkomstzijde, zie je hier het effect daarvan.

De leeftijd van de voertuigvloot is niet alleen een kwestie van efficiëntie, maar ook en vooral van de mate waarin we comfort bieden aan onze klanten. Daar hebben we te maken gehad met het effect van de vertraging die er is opgetreden in het bestelritme dat we hebben kunnen hanteren. In 2013 zijn geen nieuwe bussen in dienst gekomen. Dit jaar gebeurt dat wel. Er zijn ook geen nieuwe trams in dienst gekomen. Omwille van de benodigde capaciteit hebben we in 2010 geen oude trams uit dienst kunnen nemen. Dat betekent dat de gemiddelde leeftijd van onze vloot verhoogt. Het is zeer belangrijk, zowel in termen van klantentevredenheid als in termen van efficiëntieverhoging, dat die bestellingen van bussen en de trams nu binnenkomen, al was het maar voor de efficiëntie en effectiviteit, want daardoor kunnen de onderhoudskosten dalen. Uiteraard ligt de onderhoudskost en het uitvalpercentage van oudere bussen en trams een stuk hoger dan van het nieuwe materiaal.

Op de volgende dia staat de verdeling van de opbrengsten van de verschillende types vervoerbewijzen in 2013, van biljetten over sms-biljetten en kaarten tot de verschillende types abonnementen, in vergelijking met 2012. De indicator helemaal rechts geeft een idee van de gemiddelde opbrengst per reizigersrit voor de verschillende vervoerbewijzen. De totale gemiddelde opbrengst per reizigersrit in 2013 was 0,28 euro, en in 2012 was dat nog 0,26 euro.

Openbaar vervoer is een duurzaam vervoermiddel in vergelijking met een aantal andere gemotoriseerde manieren van zich verplaatsen. Dat niet alleen is belangrijk in termen van duurzaamheid, het is ook de bedoeling dat we zelf onze eigen exploitatie op een zo duurzaam mogelijke manier doen. Daarom zijn we in de afgelopen periode – de oefening is gestart in 2009 – begonnen met het berekenen van onze ecologische voetafdruk, uitgedrukt in gigahectare (gha). De bedoeling is dat die elk jaar daalt. De evolutie van 2011 tot 2012-2013 toont al een dalende trend. Dat is deels het gevolg van de afname van het aantal voertuigkilometers. Anderzijds zullen we in het afgelopen jaar en de komende jaren duidelijk het effect zien van de combinatie van het installeren van

rijstijlmeters in onze bussen, en de opleiding ecodriving die we aan onze chauffeurs hebben gegeven. Ook de belangrijke instroom van hybride bussen, waarvan het verbruik significant lager ligt dan van de klassieke dieselbussen, zal daaraan meehelpen. Ook de vertramming is een manier om de ecologische voetafdruk naar beneden te krijgen, aangezien we sinds enkele jaren voor onze tramexploitatie voor 100 procent gebruikmaken van groene stroom.

De doelstelling in verband met armoedebestrijding vindt voor De Lijn haar weerslag in het verstrekken van sociale abonnementen aan gereduceerd tarief. We zien de opdeling van abonnementen in omloop, zowel voor Jobpas, die het voorwerp uitmaakt van een contractuele overeenkomst met de VDAB, voor de vroegere Lijnpas 75%, die nu weliswaar is afgeschaft en opgenomen in andere vervoerbewijzen, als voor de vervoersgarantienetabonnementen.

Een belangrijke stijger in die periode zijn de Omnio-netabonnementen. Het zijn abonnementen aan een goedkoop tarief die beschikbaar zijn voor mensen wier gezinsinkomen de inkomensdrempel van het Omnio-statuuut niet overschrijdt. We hebben gemerkt dat dit in de loop der jaren een heel belangrijke groep is geworden in ons abonneebestand, onder meer doordat mensen zich bewust geworden zijn dat ze van dat recht gebruik konden maken, wat op zich weer een gevolg is van communicatiecampagnes, die bijvoorbeeld door de ziekenfondsen zijn gevoerd in diezelfde periode.

Dat betekent dat we zo inspelen op de doelstelling inzake armoedebestrijding. Anderzijds betekent het wel dat als die verschuiving gaat van bestaande duurdere abonnementen naar de Omnio-abonnementen, dit een gevolg heeft voor de nettovervoersontvangsten van De Lijn.

De reizigersontvangsten zijn in 2013 gestegen met ruim 6 miljoen euro ondanks het feit dat het aantal reizigersritten gedaald is. Het engagement om het ESR-vorderingensaldo te behalen, met andere woorden af te sluiten met een resultaat in evenwicht, is in 2013 eveneens behaald. De kostendekkingsgraad zoals die wordt uitgedrukt met de neutralisatie van het leerlingenvervoer is ook verhoogd.

Er zijn ook een aantal indicatoren die te maken hebben met onze interne organisatie. Wat het aantal opleidingsuren voor onze chauffeurs betreft, is het de bedoeling dat zij in de periode 2011-2015 minstens 35 uren voortgezette opleiding krijgen. De cijfers op dia 42 moeten worden gecumuleerd ten opzichte van het gewenste resultaat van 35 uren. We zijn goed op weg om die doelstelling in 2015 te halen. Dat is ook nodig omdat we moeten voldoen aan een Europese verplichting in verband met basisopleiding en voortgezette opleiding van onze chauffeurs.

Ik wil het nog hebben over enkele strategische projecten zoals het ReTiBo-project in verband met registratie, ticketing en boordcomputer. Daarin waren plannen en streefwaarden qua realisatie opgenomen die we niet hebben gehaald zoals ze oorspronkelijk werden vooropgesteld. In het begin zijn we erin geslaagd om op het vlak van de prototypes en proefprojecten wel de doelstellingen te halen, maar de uitrusting van de voertuigen en vooral de ontwikkeling van de software is nadien beginnen uit te lopen.

De uitrusting van de intussen meer dan 3500 voertuigen is intussen volledig in orde. Die cyclus is dus afgesloten zowel wat de installatie van de kabels betreft als wat de uitrusting met de uitleesapparatuur en de chauffeursconsole betreft. De softwareontwikkeling wordt voortgezet.

De uitrol van de kaarten voor 65-plussers is intussen ook gebeurd voor de bestaande groep 65-plussers. Het is de bedoeling om dat maandelijks op te volgen voor wat de nieuwe 65-plussers betreft. Voor de rest werken we met het

oog op de tariefhervorming volop aan het betalend maken van het 65-plusabonnement. In de loop van 2015-2016 volgen de andere types vervoersbewijzen. Bedoeling is dat we het oude systeem, de magneetkaartsystemen, eind 2016 kunnen decommissioneren.

Intussen wordt er geregistreerd. In 2014 hebben we de eerste proefregistraties gedaan. We beschikken echter nog niet over voldoende betrouwbaar statistisch materiaal om daar nu al conclusies aan te kunnen verbinden in verband met bijvoorbeeld reizigersaantallen en bezettingsgraad.

Een ander strategisch project uit de beheersovereenkomst is het reizigersinformatieproject RISE waar we in 2013 een nieuwe release hebben gekend van een aantal apps voor iPhone en Android. Daarna hebben we ook gewerkt aan andere besturingssystemen zoals Windows 8 en Windows Phone. We hebben ook heel uitdrukkelijk de keuze gemaakt om in 2013 een aantal licentieovereenkomsten te sluiten om vanuit De Lijn het opendatabeleid te stimuleren. Er zijn nogal wat privé-initiatieven die gebruikmaken van de reisinformatie die wij via onze open data ter beschikking stellen.

N1-berichten is jargon om duidelijk te maken dat we via de informatieborden nu ook informatie verspreiden over de verstoring van ons net. Er is ook gewerkt aan de nieuwe website waarvan in 2013 de gunning is gebeurd. Sinds 2014 is de uitrol aan de gang.

Dit waren de belangrijkste indicatoren uit onze beheersovereenkomst.

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

De heer Joris Vandenbroucke (sp-a): Ik heb getracht het document in sneltreintempo te doorworstelen. Daarbij zijn twee tabellen me heel erg in het oog gesprongen: de evolutie van de reizigersaantallen van de voorbije jaren en de evolutie van de algemene tevredenheid. De conclusie die ik daaruit trek, is dat u klanten verliest en dat de klanten die er zijn, steeds minder tevreden zijn over de geboden service.

Het is nog opmerkelijker dat u ook heel wat vaste klanten verliest. U schrijft letterlijk dat de grootste daling van de reizigersaantallen zich voordoet bij de Buzzy Pazz en de Omnipas. Het gaat dan over gezinnen met kinderen die voor het woon-werkverkeer regelmatig gebruik maken van bus en tram. Zij zijn blijkbaar de grootste afhakers.

Ik maak me er heel erg zorgen over wat de toekomst zal brengen voor die reizigers. Ze zijn al getrakteerd op een stevige tariefverhoging. De Gezinsbond heeft vorige vrijdag een analyse gemaakt en heeft berekend dat naargelang het gebruik van bus en tram, gezinnen 19 tot 250 procent meer zullen moeten betalen om van het openbaar vervoer gebruik te maken. Ik hoop dat het niet waar zal zijn, maar ik denk dat het risico groot is dat er zodanig veel reizigers zullen afhaken dat de ontvangsten gevoelig zullen dalen, ondanks het feit dat de tarieven gestegen zijn.

U moet ook nog duidelijkheid scheppen over hoe u een deel van de besparingen zult uitvoeren. Ik vrees dat het niet anders zal kunnen dan door te knippen in het aanbod. Het is in het verleden al gebeurd en dat is volgens mij ook de belangrijkste reden waarom de reizigersaantallen de voorbije drie jaar gedaald zijn.

Mijnheer Kesteloot, mijn eerste vraag is hoe u denkt de trend te kunnen keren in de context waarin u door de Vlaamse Regering verplicht bent uw bedrijf te leiden.

Op pagina 8 wordt gesproken over lijn 7 in Gent, die in 2020 in gebruik zou worden genomen. Het zou bijzonder goed nieuws zijn. De project-MER wordt verwacht in de zomer van 2015. Als de einddatum 2020 is, op welk moment zullen de werken dan starten? Is dat dan nog steeds in het voorkeurscenario van De Lijn waarbij het kruispunt Heuvelpoort op de ring in Gent wordt ondertunneld?

Op pagina 12 gaat het over doorstroming. Meer dan een kwart van de ritten van De Lijn benadert zelfs niet de wensnelheid. Dat is zeer problematisch. Het is waarschijnlijk ook een van de verklaringen waarom de tevredenheid van de reizigers daalt. Terecht zegt u dat de evolutie van de effecten in de investeringen in doorstroming teleurstellend is. Er wordt al tien jaar aan een stuk geïnvesteerd in doorstroming, voor 18 miljoen euro per jaar. We weten dat dat budget niet structureel wordt verhoogd. De minister gaat wel een initiatief nemen in verband met de samenstelling en de werking van de taskforce. Ik hoop echt van harte dat dat een verschil kan maken. Ik vraag me af hoe het mogelijk is dat na tien jaar investeren in doorstromingsprojecten de commerciële snelheid van bussen en trams, zeker in de stedelijke context, blijft dalen. Zijn er gewoonweg te weinig middelen? Ondervindt u te veel tegenstand of is er te weinig medewerking van de wegbeheerders? Of weet u misschien niet goed wat de effecten zijn van de investeringen die al gebeurd zijn? Ik verklaar mij nader. Ik heb hierover eerder al een schriftelijke vraag gesteld en het is ook aan bod gekomen bij de bespreking van de beleidsnota. Er is blijkbaar nog geen grondige evaluatie gebeurd van de investeringen van de afgelopen tien jaar. Welke investeringen renderen het meest op het vlak van doorstroming? Er worden wel ad hoc metingen en steekproeven gedaan. Ik denk dat de tijd gekomen is voor een grondige evaluatie, gelet op de budgettaire context en het feit dat we zoveel mogelijk moeten halen uit elke beschikbare euro. Mijnheer Kesteloot, ik had graag uw visie gehoord.

Ik stel vast dat de campagnes van De Lijn een zeer groot bereik hebben. Ik vind ze zelf ook zeer goed geslaagd. Ik zou vragen om op het ingeslagen pad verder te gaan.

Cambio is een succesverhaal. Steeds meer Vlamingen zien in dat gedeelde mobiliteit mee een oplossing kan zijn voor het mobiliteitsprobleem. De participatie van De Lijn in cambio past in het beeld van De Lijn als een breed dienstverlenend mobiliteitsbedrijf. Ik zou willen oproepen om dat te blijven doen. Ik heb wel een vraag over de interoperabiliteit van de MOBIB-kaart. Vanaf wanneer zullen mensen hun MOBIB-kaart ook kunnen gebruiken om in Vlaanderen cambio-auto's te huren? Hoe zit het met andere vormen van transport zoals taxi's, fietsdelen, Blue-bike? Wanneer zal daarvoor de MOBIB-kaart kunnen worden aangewend?

Een project dat past in de brede dienstverlening waarvoor De Lijn moet staan, is beschreven op pagina 22. Het gaat over de website www.slimweg.be, waar bedrijven gratis een multimodale bereikbaarheidsfiche kunnen laten opmaken met rechtstreekse linken naar het aanbod van de NMBS en De Lijn. Ik vraag me af wat de toekomstplannen voor dat informatieplatform zijn.

De uitrol van de nieuwe halte-informatie is helemaal rond, maar ik denk dat er toch nog altijd één element ontbreekt aan de haltepalen in Vlaanderen. Welke informatie krijgt de reiziger nu aan een haltepaal? Aan een aantal haltes krijg je een overzicht met de kleurenspaghetti van de verschillende lijnen. Daarnaast heb je de ritnummers en de eindbestemming. Er zijn natuurlijk heel weinig mensen die op de bus stappen om naar de eindbestemming te rijden. Ze nemen de bus om onderweg af te stappen, maar het is bijzonder moeilijk voor mensen die geen gebruikmaken van de app, of voor mensen die niet dagelijks gebruikmaken van dezelfde lijn, om te weten waar die bussen overal stoppen. Ik stel voor dat u

eens kijkt naar Brussel: aan elke haltepaal in Brussel hangt een eenvoudig bordje waarop de verschillende haltes in een soort van visgraat zijn weergegeven. Ook als occasionele reiziger weet je zo wel een referentieh halte te vinden. In Vlaanderen bestaat dat niet. Ik denk dat dat soort van analoge informatie de occasionele reiziger zou kunnen helpen.

Dan kom ik aan mijn vraag om uitleg over de realtime informatieborden. Ik zie bevestigd wat ook in een antwoord van de minister op een schriftelijke vraag van mij werd aangegeven, namelijk dat de werking van de ongeveer 400 realtime informatieborden, waar toch een stevige investering van ruim 12.000 euro per bord mee gemoeid was, niet aan de verwachtingen voldoet. In 2013 zijn er 356 herstellingen gebeurd. Dat is bijna elke dag één. Halfweg 2014 stond de teller al op 252. Ondertussen begint de waarborgperiode voor heel wat van die borden af te lopen. Met andere woorden: De Lijn dreigt te worden opgezadeld met een stevige factuur voor het herstellen van die haperende borden en de reiziger heeft er niets aan.

Mijnheer Kesteloot, ik las in uw magazine 'Op 1 Lijn' dat zou worden gezocht naar alternatieven om realtime informatie aan te bieden, onder andere aan de middelgrote en kleinere haltes. Ik heb een aantal concrete vragen voor u en voor de minister over die realtime informatieborden.

In zijn schriftelijk antwoord werd meegegeven door de minister dat er intens overleg gebeurt met de leverancier. Wat heeft dat tot op vandaag opgeleverd? Is er verbetering in zicht? Welke stappen zullen nog worden ondernomen naar de leverancier?

In de beheersovereenkomst staat dat er 750 hoofdhalthes moeten worden uitgerust met deze realtime informatieborden. Zal dat alsnog gebeuren? Zullen dat borden zijn van dezelfde leverancier, met dezelfde technologie? Zo ja, tegen wanneer?

Wat moeten wij ons concreet voorstellen bij de in het De Lijn-magazine vermelde alternatieven om realtime info aan te bieden aan middelgrote en kleinere haltes? Hoeveel van die haltes zullen tegen wanneer worden uitgerust met realtime informatie?

Op pagina 35 gaat het over zwartrijden. In het regeerakkoord staat dat een van de manieren om meer inkomsten te genereren, verhoogde controles op zwartrijden is. Uit een antwoord op een recente schriftelijke vraag van mij daarover, blijkt dat – gelukkig maar – steeds meer mensen worden betrapt op zwartrijden. In 2008 was dat ruim 3 procent van de gecontroleerde reizigers. Nu is dat 2,5 procent. We zien dat er een knik is gekomen in 2013, en die zet zich door in 2014. Niettegenstaande er meer controles zijn, worden er steeds minder pv's uitgeschreven voor een steeds lager bedrag. Met andere woorden: de inkomsten uit die controles zijn aan het zakken. Nu, die controles lijken mij niet het meest geschikte middel te zijn om de inkomsten te verhogen, maar moeten vooral bedoeld zijn om mensen aan te sporen om een vervoersbewijs te kopen. Ik vraag me af wat u in de toekomst zult doen. Gaat u die controles nog verder opvoeren om daar meer inkomsten uit te genereren? Zullen eventueel de boetebedragen worden aangepast om de inkomsten daaruit te verhogen? Op welke manier zal men de in het regeerakkoord vooropgestelde doelstelling trachten te behalen?

Op pagina 36 gaat het over de tarieven. Hier heb ik een meer fundamentele opmerking. Het verbaast mij dat er in deze rapportage eigenlijk geen spoor te vinden is van de operationele doelstelling die men aan De Lijn oplegt om onderzoek te voeren naar de prijselasticiteit en de wijze waarop de prijszetting van de verschillende vervoersbewijzen het aankoop- en verplaatsingsgedrag van

de reizigers beïnvloedt. We weten dat u dat in 2011 hebt bestudeerd wat betreft de rittenkaarten en de biljetten. Het is niet onderzocht wat betreft de abonnementen. Er is wel literatuuronderzoek. Minister, ik denk dat nu toch wel het moment is gekomen, op het ogenblik dat de tarieven stevig de hoogte ingaan, om van zeer nabij te monitoren wat het effect is op het aankoop- en verplaatsingsgedrag van de reizigers, en deze operationele doelstelling uit de beheersovereenkomst meer ter harte te nemen. Is er eigenlijk sinds de fameuze studie van 2011 nog empirisch onderzoek gebeurd, nog concreet een monitoring gebeurd van eventueel een wijziging in het aankoop- en verplaatsingsgedrag bij De Lijn? Zo dat niet gebeurd zou zijn, is er dan een plan om daar in de toekomst meer op in te zetten? Het staat nog altijd in de beheersovereenkomst. Ik wijs op de context van stijgende prijzen en dalende reizigersaantallen, alsook een dalende reizigerstevredenheid. Is het de bedoeling om meer onderzoek te voeren naar prijselasticiteit?

Ik kom tot een merkwaardige passage op pagina 40 omtrent de toegankelijkheid. Daar wordt meer op ingezet. Dat is zeer goed. Maar ik lees dat sinds 2010 al een kwart van de bussen is uitgerust met de technologie voor auditieve en visuele halteaankondiging, maar dat in geen enkele bus die technologie in dienst genomen is. Wat is precies de reden daarvoor? Moeten we wachten tot de uitrol van het volledige ReTiBo-systeem? Is dat de reden of is er een andere reden waarom vier jaar nadat al een kwart van het voertuigenpark is uitgerust met die technologie, deze nog altijd niet wordt gebruikt?

Ik heb een vraag over de kostendekkingsgraad, op pagina 42. U hebt al terechte opmerkingen gemaakt over wat precies wordt gemeten met de kostendekkingsgraad en hoe die moet worden berekend. De berekeningswijze geeft uiteraard al een groot verschil op de uitkomst. Er wordt al eens gebenchmarkt met het buitenland, of ook met Brussel, waarbij wordt gewezen op de veel hogere kostendekkingsgraad van de MIVB. Mijnheer Kesteloot, als u de definitie die de MIVB toepast voor het berekenen van de kostendekkingsgraad, zou toepassen op De Lijn, wat is dan de uitkomst?

Ik verwijs naar de gevleugelde woorden van de vorige bevoegde minister, mevrouw Crevits, die zei dat we vooral geen appels met citroenen mogen vergelijken, want dat er bij de MIVB een andere definitie wordt gehanteerd. Ik zou graag weten wat de definitie van de MIVB, toegepast op De Lijn, oplevert qua kostendekkingsgraad, dan kunnen we de vergelijking wel maken.

Ik heb ook een vraag over het brandstofverbruik. Die vraag is eerder gelinkt aan de actualiteit dan aan de rapportering. De olieprijsen zijn stevig aan het dalen. De Lijn is een grootverbruiker van diesel. Hebt u enig idee wat de dalende olieprijsen aan besparing kunnen opleveren? En zo ja, kan dit worden opgenomen in de besparingsoefeningen?

Ik heb nog een open vraag. De Lijn bestaat ondertussen 23 jaar. Ook de structuren van De Lijn bestaan al 23 jaar: de centrale diensten, de entiteiten, de vervoersregio's. Heel wat centrumsteden, maar ook kleinere gemeenten in Vlaanderen willen echt inzetten op meer openbaar vervoer. Ze willen de modal shift realiseren. Ze willen graag meer inspraak hebben in de planning van De Lijn. Ze zien De Lijn als partner om de ambitieuze vervoersplannen waar te maken. Is het ogenblik niet gekomen om eens na te denken over de wijze waarop De Lijn gestructureerd is? Passen de verschillende, vrij autonoom werkende structuren van de entiteiten nog in de toekomstplannen en de ambities die we met zijn allen koesteren voor ons openbaarvervoersbedrijf?

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

De heer Marino Keulen (Open Vld): Voorzitter, collega's, de heer Vandenbroucke heeft heel snel de omslag gemaakt van meerderheidslid naar oppositielid. Ik kreeg de indruk dat hij al bezig was aan zijn 23e jaar oppositievoeren, zo fel en kritisch klonk zijn vraagstelling. Hij doet dat heel gedreven en heel origineel. Alle collega's zijn belangrijk en dus wordt ook collega Vandenbroucke hier gekoesterd. *(Gelach)*

Minister, mijnheer Kesteloot, ik wil graag een paar bedenkingen maken. Een eerste betreft het tramverhaal van Spartacus en sneltramlijn 1. We komen op een sleutelmoment. Soms dreigt er wegens de actualiteit 'collateral damage': burgemeester Onno Hoes van Maastricht heeft gisteren ontslag genomen. Hij was een van de grote pleitbezorgers, een van de advocaten van deze sneltramverbinding tussen Hasselt en Maastricht. Hij is er nu dus niet meer.

U kent de problematiek over de vermeende stabiliteit van de Maasbruggen, meer bepaald van de Wilhelminabrug. Is dit een strategie om een deel van de extra kosten nog in de bak van Vlaanderen te doen? We kunnen dat nooit helemaal uitsluiten. Ik heb u het aanbod gedaan, minister, naar aanleiding van een actuele vraag die ik u ongeveer twee weken geleden heb gesteld, om zo snel mogelijk met uw mensen van De Lijn op het terrein te komen en om met de mensen van Maastricht in onderhandeling te gaan.

Ik vertel u waarom. Over enkele dagen is er bij ons gemeenteraad. Bij ons in de gemeente worden een hele reeks buurtwegen afgeschaft naar aanleiding van het traject van deze sneltramlijn 1. Ook de andere steden en gemeenten aan de Belgische kant van het traject zijn al ver geëngageerd. Het gaat al over onteigeningen. Er is geen weg meer terug. We zijn hier nu drie tot vier jaar mee bezig, toen had het wel nog gekund, nu niet meer.

Minister, laat dit niet koud worden. Laat vooral zien aan Nederland dat we er gewoon resoluut mee doorgaan. Pacta sunt servanda, ze hebben handtekeningen geplaatst, ook dat doet men niet vrijblijvend.

Wat ook heel erg belangrijk is en blijft, is de hele ReTiBo. We hebben er met zijn allen al een hele boom over opgezet. Meten is weten. We krijgen op gezette tijdstippen mededelingen, vooral over het feit dat de timing niet echt spoort met de vooropgestelde doelstellingen. Voor de geloofwaardigheid van onze openbaarvervoersmaatschappij De Lijn is het absoluut een kardinaal punt een tand bij te steken. Dit betreft ook de transitie waar De Lijn nu voor staat, het loskomen van het decreet Basismobiliteit. U staat voor heel wat uitdagingen. Ook voor mijn fractie, of we nu deel uitmaken van de oppositie of van de meerderheid, is een performante openbaarvervoersmaatschappij voor een regio als Vlaanderen een *conditio sine qua non*. Net door goed te documenteren, kunt u misschien accenten leggen waar ze nu te weinig worden gelegd en wat minder accenten waar ze nu worden gelegd. Zo kan bijvoorbeeld meer worden ingezet op doorstroming. Dat is echt een van de kardinale punten.

Ik steek nu als burgemeester de hand in eigen boezem. Ik stel vast dat we in de steden en gemeenten zelf te weinig de reflex hebben om in contact te treden met De Lijn. Vaak doen ambtenaren het op een informele manier en dat draait goed, maar het werkt in de twee richtingen. Op die manier kan een stuk invulling worden gegeven aan het begrip basismobiliteit. We moeten niet alleen praten over doorstroming en grote wegeniswerken en andere projecten die op stapel staan en over de organisatie ervan. We moeten op het terrein gaan om goed de polsslagen te voelen van de steden en gemeenten en wat daar de openbaarvervoersbehoeften zijn.

Vlaanderen rekent op De Lijn. Het is een kans, een troef. Benut die goed en probeer om met de toch nog forse dotatie van de Vlaamse Regering, ook al is het

dan allemaal ietsje beperkter een maximale service te leveren aan de reizigers en aan de steden en gemeenten waar die reizigers wonen en worden geconfronteerd met onder meer doorstromingsproblemen.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder (N-VA): Voorzitter, mijnheer Kesteloot, dank voor uw aanwezigheid en uw toelichting. Ik zal beginnen met drie voorafgaande opmerkingen, om daarna een aantal vragen te stellen over de presentatie.

De bespreking komt redelijk laat, maar dat heeft te maken met de verkiezingsperiode. Het zou leuk zijn om te weten of u zelf al bijstellingen hebt gedaan. Er is de evaluatie van maart 2014, maar ik kan me inbeelden dat u ondertussen bijstellingen hebt gedaan in uw beleid, die dan hopelijk in maart volgend jaar tot een verbetering van bepaalde pijnpunten moeten leiden. Zijn er bijstellingen gebeurd die niet in deze presentatie te zien zijn?

Voorzitter, we moeten zo spoedig mogelijk de bespreking van de nieuwe evaluatie agenderen. Ik zou graag zien dat bepaalde zaken worden meegenomen in de nieuwe beheersovereenkomst. Eind 2015 moet die er liggen. We zullen daar dan ook vanaf midden volgend jaar heel actief over moeten communiceren en prioriteiten naar voren moeten schuiven. Ik vermoed dat de nieuwe beheersovereenkomst andere accenten zal kennen. We hebben een beleid gehad waaraan de minister nu belangrijke bijstellingen aanbrengt vanuit de meerderheid. Een aantal accenten zoals combimobiliteit, verknoping, basisbereikbaarheid in plaats van basismobiliteit, vraaggerichtheid, objectivering bij keuzes inzake investeringen enzovoort, zijn allemaal nieuwe richtingen die worden verdiept. Het is heel belangrijk dat we op basis van een spoedige evaluatie van dit jaar samen nadenken over de manier waarop de nieuwe beheersovereenkomst zal worden opgesteld.

Vorig jaar heeft onze fractie al aangedrongen op een verklarende woordenlijst. De Vf-factor, AS400-data enzovoort: ik ken het niet. Dat is heel eenvoudig op te lossen door een kleine verklarende woordenlijst toe te voegen. Dat verbetert de leesbaarheid.

Mijnheer Kesteloot, we blijven grote bedenkingen hebben bij de manier van tellen. U bent dezelfde manier van tellen blijven hanteren. Het zomaar toerekenen van 90 reizigers aan ieder abonnement als de abonnee in de stad woont, is niet realistisch en niet van deze tijd. De Lijn is ook gestopt met de jaarlijkse grote aankondiging over het aantal reizigers. Ik denk dat u zelf aanvoelt dat we met het ReTiBo-systeem een veel accuratere manier van tellen zullen hebben. Als u dezelfde telwijze wilt hanteren, is er geen andere manier om het te doen. Ik denk echter dat dit toch al wat had kunnen worden bijgestuurd. De scherpe kantjes konden er worden afgehaald. Op basis van werkelijke tellingen moeten de 90 of 52 toerekeningen naar beneden worden aangepast. In afwachting van ReTiBo zou al van realistischere parameters kunnen worden vertrokken. Ik betreur dat dit niet is gebeurd en hoop dat er snel een einde aan komt.

Ik lees dat eind 2013 maar 5 van de 21 geplande gebiedsevaluaties werden uitgevoerd. Dat is jammer, aangezien men zich juist daarop kan baseren om bijstellingen te doen aan het toekomstige beleid. Kunt u bevestigen dat er in 2014 nog een grote inhaalbeweging is gebeurd? Eind december zal u toch al weten of men er komt of niet? Op basis van gebiedsevaluaties kan men net heel bepalend bijsturen.

Inzake operationele doelstelling 7.2 'klant- en netmanagement' vraag ik welk groeipad en welke streefwaarden u zelf wenst op te leggen. Ook daar vertrekt u

voor reizigers per plaats/kilometer vanuit de tellingen die gebeuren op oude parameters. Het is niet bepalend op dit ogenblik, maar kunt u al zeggen waar u wilt eindigen? Er kan ook een vergelijking worden gemaakt met de omliggende regio's in hoeverre ze doelstellingen behalen. Ik hoor u af en toe zeggen dat u ergens niet meer op kunt inzetten aangezien dat budgettair niet mogelijk is. Bijvoorbeeld bij over- of ondercapaciteit van reizigers zegt u dat u daar niet extra op kunt inzetten omdat het budgettair niet wordt toegelaten.

Ik ben het daar niet helemaal mee eens. Als we meer vraaggestuurd werken, is het perfect mogelijk om te schuiven met vervoersmodi en om in te zetten op locaties waar een extra capaciteit noodzakelijk is, door over te stappen op andere modi wanneer er een heel lage vraag is. Het efficiënter benutten van voertuigen zou u al heel veel verder kunnen brengen.

U zegt dat het aantal ritten met capaciteitsproblemen gelinkt is aan de beschikbare middelen. Ik begrijp dat, maar ik ben het niet volledig met u eens. Ik denk dat u kunt verschuiven.

De vertramming, de investering in trams, dat is natuurlijk een goede zaak. Ik ben van Antwerpen en juich uiteraard de projecten toe die daar worden uitgerold.

De commerciële snelheid van trams en snelbussen vertoont een kleine positieve evolutie, maar we zijn er nog niet. Er is nog steeds behoefte aan bijkomende doorstromingsmaatregelen. Ik heb de afgelopen periode van de minister mogen vernemen dat dat een van zijn prioriteiten is. Ik juich dat uiteraard volledig toe. Ik zou u ook willen vragen om daar volledig op in te zetten. Ik denk dat het een verouderde visie is om ervan uit te gaan dat verkeerslichtenbeïnvloeding altijd in het nadeel is van een bepaalde modus. Wat mij betreft, mag u in heel Antwerpen automatisch de lichten op groen zetten voor aankomende trams en bussen. Dat zal ook de mobiliteit van de andere gebruikers ten goede komen: fietsers, regulier autoverkeer, voetgangers, enzovoort. Die zullen meer ruimte hebben wanneer heel efficiënt groen licht wordt gegeven als het openbaar vervoer ergens aan een kruispunt aankomt. U mag die uitspraak van mij gerust noteren, want ik sta er volledig achter.

Ik zie dat er sinds 2011 geen imagometingen meer zijn gebeurd. Dat is openbare doelstelling 7.4, 'Klantenwerving-klantenbinding'. Ik weet niet of er in 2014 eentje heeft plaatsgevonden. Het is misschien goed om dat nog eens in te plannen in 2015-2016, om te onderzoeken wat de reiziger belangrijk vindt om de overstap naar het openbaar vervoer te maken. Volgens mijn fractie en deze meerderheid is dat: inzetten op doorstromen, kwaliteit, efficiëntie en vraaggerichtheid. Wij hopen uiteraard dat dit wordt bevestigd bij een reizigersbevraging.

Bij de doelstelling 7.5, 'Combimobiliteit en mobiliteitsmanagement', is er uiteraard veel aandacht voor de park-and-rides. Er is een zeer duidelijke groeitrend bij het aantal autoparkeerplaatsen. Ook daar vragen wij uw aandacht om zeer goed, samen met de lokale besturen en met de Vlaamse Regering, prioriteiten vast te stellen. De bezettingsgraden van sommige park-and-rides zijn schitterend, bijvoorbeeld Merksem en Linkeroever, maar bij andere zien we dat 25 procent van de capaciteit die er momenteel is in Vlaanderen maar staat voor 3 procent van de parkeerplaatsinvulling. Hoe is in het verleden de kosten-batenanalyse gebeurd? Ofwel heeft men daar met nattevingerwerk parkings willen installeren, zonder dat er vraag naar was, ofwel is er nadien iets grondigs misgelopen in de toeleiding of stimulans. Dat is toch niet houdbaar? Misschien kunt u verklaren waarom de resultaten van die parkings zo slecht zijn, en of dat afwijkt van ramingen die voorafgaand aan die investeringen werden gemaakt.

Ik dacht ergens te hebben gelezen dat het de hoofdbedoeling moet zijn dat mensen op zo'n park-and-rideparking de overstap maken naar openbaar vervoer.

Dat verklaart veel vanuit de visie van De Lijn. Maar ik wil ervoor pleiten om dat breder te bekijken. Zolang we in die aparte niches en kotjes blijven zitten, komen we niet tot de perfecte uitrol van combimobiliteit. We moeten in de evaluatie de volledige overstap bekijken. Als daar wagens parkeren om nadien te carpoolen of om over te stappen op een Velo-systeem of op tram of openbaar vervoer, dan is dat voor mij evenwaardig. Bij de evaluatie van parkings moet men het volledige plaatje bekijken. Pas dan kan dat tot echte combimobiliteit leiden.

U zegt met betrekking tot de hoofdhalttes met fietsvoorzieningen, dat dit in Vlaanderen van 63 naar 69 naar 74 procent evolueert. In uw begeleidende tekst zegt u dat, als men door een gericht actieplan de inspanningen aanhoudt, in 2015 de doelstelling zal bereikt zijn. Kunt u dit verduidelijken? Is ook voor dit jaar de doelstelling van plus 5 procent gehaald? En zal men in 2015 kunnen afklokken op 85 procent? Ook dat is in het kader van combimobiliteit enorm belangrijk.

Over de doorstroming zegt u dat congestie een negatieve impact op stiptheid blijft hebben. Dat kan ik mij indenken. Er zijn knooppunten waar, ook tot grote frustratie van de chauffeurs, maar zeer traag kan worden gereden. U vraagt om overleg met de lokale bestuurders en met de wegbeheerder. Is de bereidheid groter? Zijn er nog knelpunten in uw zoektocht naar oplossingen? Er moet met zeer veel mensen en instellingen samengewerkt worden. Ik hoop dat men aan hetzelfde zeel trekt en dat men allemaal samen naar meer doorstroming kan streven.

Doelstelling 7.13 betreft de sociale veiligheid. De minister heeft al laten weten dat de veiligheidsmonitor up-to-date zal worden gemaakt. Voor het overige zien we dat het aantal gecontroleerde reizigers jaarlijks stijgt. Dat is een goede zaak. Ik zou echter graag vernemen hoe zich dat tot het boeteverloop verhoudt. In het rapport wordt naar het aantal controles verwezen, maar ik zou graag het exacte bedrag van de geïnde boetes kennen. Dit zijn immers bijkomende ontvangsten voor De Lijn.

Doelstelling 7.16 heeft betrekking op een voor mijn fractie zeer belangrijk punt, namelijk het ontwaardingssysteem. De vertraging is in de tabellen terug te vinden. De verantwoordelijken beroepen zich op onvoorziene omstandigheden. Blijkbaar kon de producent niet voorzien dat bepaalde zaken nodig zouden zijn. We hebben hierover een aantal jaren geleden al een discussie gevoerd.

Het gevolg is twee jaar vertraging. Ik kan niet voldoende benadrukken hoe belangrijk het is dat in een nieuwe beheersovereenkomst met die resultaten rekening wordt gehouden. Ik zou niet graag een nieuwe beheersovereenkomst opstellen die niet op de resultaten van ReTiBo is geënt. Als we al over gedeeltelijke resultaten zouden beschikken voor de beheersovereenkomst finaal is, zouden we al stappen voorwaarts kunnen zetten. Bovendien zou het mogelijk moeten zijn gedurende de looptijd van de beheersovereenkomst bijstellingen door te voeren om het verband met ReTiBo te leggen.

We kunnen met de natte vinger meten wat we willen, maar we zullen een vraaggericht openbaar vervoer met een basisbereikbaarheid pas kunnen uitrollen op het ogenblik dat we de vraag kennen. Pas dan kunnen we dit in beleidsdaden omzetten. Hierover moeten nog gesprekken worden gevoerd. Het is voor ons heel belangrijk dat er vooruitgang wordt geboekt en dat de link met de beheersovereenkomst wordt gelegd.

Veel grote principes hangen natuurlijk samen met de kostendekkingsgraad. Indien we de basisbereikbaarheid kunnen uitrollen en het aanbod meer op de vraag kunnen enten, zal de kostendekkingsgraad automatisch ook stijgen. Waar mogelijk, zullen immers meer gevulde toestellen rijden.

Verder heb ik nog een vraag over het aantal betaalde ritten. Ik verwijs naar pagina 46 van de evaluatie. Ik kan uit de teksten niet goed afleiden of het enkel om dagtickets gaat. Zijn de zeer goedkope abonnementen hier bijgeteld? Gaat het enkel om de Omnio-abonnementen? Is er sprake van een stijging of een stagnatie van het aantal dagtickets? Dit kan het best wat gedetailleerder worden weergegeven.

De heer Vandenbroucke heeft daarnet ook al een vraag over de brandstofprijzen gesteld. We hebben hierover in het verleden al gedachtewisselingen gehouden. Aanvankelijk ging het om losse aankopen. Ik vrees dat we ervoor hebben gepleit dit op een gunstig moment vast te klikken. Indien dit is vastgeklikt, blijkt het nu niet om het gunstigste moment te gaan. Zijn die contracten vastgelegd? Wat zijn de opzeggmogelijkheden? Kan dit worden geoptimaliseerd?

Dit is geen verwijt. We moeten het brandstofverbruik als een goede huisvader beheren. Misschien zijn er nu al dan niet opportuniteiten. Volgens mij mag dit punt hier aan bod komen.

Tot slot wil ik nog even op doelstelling 8.1 ingaan. ReTiBo maakt deel uit van de strategische projecten. Dit moet zo snel mogelijk kunnen gebeuren. We moeten de eerste resultaten en de beheersovereenkomst op elkaar kunnen afstemmen. Zodra alle resultaten gekend zijn, moeten we kunnen bijsturen.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Mevrouw Karin Brouwers (CD&V): Mijnheer Kesteloot, ik wil u ook bedanken voor uw omstandige uitleg over de evaluatie van de beheersovereenkomst. Namens CD&V wil ik die evaluatie aangrijpen om onze visie op de nieuwe beheersovereenkomst al gedeeltelijk uit de doeken te doen.

Het eerste wat we moeten doen, is allicht lessen uit de vorige beheersovereenkomst trekken. Ik wil u even herinneren aan de bespreking van het vorige evaluatierapport in juni 2013. Dat was toen in volle examentijd. U zult zich misschien nog herinneren dat ik De Lijn toen enigszins een verwijt heb gemaakt. Ik heb toen gezegd dat het toch een beetje om een deliberatiegeval ging. Dat waren geen vriendelijke woorden.

Het probleem is dat ik dat opnieuw moet herhalen, maar dat de student in kwestie, De Lijn in dit geval, daar eigenlijk niet veel aan kan doen. Het is niet echt helemaal, maar slechts voor een deel, uw schuld. Als de vragen slecht gesteld zijn, de indicatoren waaraan u moet beantwoorden, kunnen de antwoorden ook moeilijk perfect zijn. Ik trek het misschien wat op flessen, maar ik denk echt dat we moeten nadenken over ons systeem van veelvuldige indicatoren. Ik verwijs naar de manier waarop de MIVB dat doet. Het is een dik boek, waarin het hele beleid van de MIVB staat, met concrete cijfers. Ik heb het bij me. Het is een andere manier van werken. Misschien moeten we toch eens evalueren op welke wijze we in de toekomst de beheersovereenkomst zullen aanpakken. Dat is voor volgend jaar.

ReTiBo is daarin hét punt. Het woord ReTiBo komt 27 keer voor in het evaluatiedocument. Het wordt rechtstreeks genoemd bij 6 operationele doelstellingen en onrechtstreeks bij 3 andere doelstellingen. Het lijkt de heilige graal, de *deux ex machina* van uw evaluatie. Indertijd is dat heel voluntaristisch opgesteld, met goede bedoelingen, maar we zijn nu bijna vijf jaar verder en ReTiBo is nog altijd niet wat het moet zijn. ReTiBo zou alles oplossen. We moeten daarvoor allemaal samen *mea culpa* slaan. Nochtans slaat deze evaluatie op het werkjaar 2013, ondertussen een jaar geleden.

ReTiBo is op dit moment eigenlijk maar een dom systeem, slimme toepassingen moeten softwarematig worden ontwikkeld. Hoe kunnen we die schijnbare tegenstrijdigheid rijmen met het feit dat een vergelijkbaar systeem bij de MIVB en de NMBS wel al jaren functioneert? Wanneer zullen we die NMBS-kaart ook kunnen gebruiken bij De Lijn? Het zijn altijd dezelfde vragen die terugkomen. De belangrijkste vraag die we ons moeten stellen is: zullen er bij de opmaak van de nieuwe beheersovereenkomst al voldoende gegevens zijn om van een echte nulmeting te kunnen vertrekken? Of blijven we eerst nog een paar jaar aanmodderen op dat vlak? Dat moet zo snel mogelijk worden uitgeklaard.

Het gaat niet alleen over ReTiBo. Bij een aantal van die doelstellingen in de beheersovereenkomst zijn we afhankelijk van anderen, bijvoorbeeld de wegbeheerders voor de doorstroming, maar evengoed voor de toegankelijkheid van haltes. U hebt zelf gezegd dat slechts 2,5 procent van de haltes op dit moment perfect toegankelijk is en dat pijnlijk laag is. Dat is ook zo. We willen dat verhogen, maar zijn daarvoor afhankelijk van anderen. Moeten we dat dan op die manier blijven meeslepen als indicator in beheersovereenkomsten of zullen we dat op een andere manier formuleren?

We proberen naar de toekomst te kijken. CD&V gaat uit van vijf belangrijke punten: de reiziger moet centraal blijven staan; kwaliteit; eerlijke en transparante tariefstructuren; de verhouding tussen De Lijn en derden en ten slotte De Lijn zelf als organisatie.

De reiziger moet centraal blijven staan. De klantvriendelijkheid bij De Lijn moet meer dan ooit vooropstaan. Uiteindelijk is De Lijn een vervoersorganisatie die collectief openbaar vervoer aanbiedt voor alle belastingbetalers in Vlaanderen. De burgers/reizigers zijn De Lijn, en zij moeten dus zeker centraler komen te staan in het beleid van De Lijn. Wij denken aan de duidelijke prioriteiten uit het regeerakkoord en de beleidsnota die wij hier onlangs bespraken, met onder andere het nieuwe woord 'combimobiliteit'. Daarnet werd er met dat woord gelachen en stelde men voor de combi's van de federale politie in te schakelen.

Het is zeer belangrijk om voluit te gaan voor woon-werkverkeer en woon-schoolverkeer. Belangrijk voor ons zijn ook de toegankelijkheidsbeloftes die de minister zelf heeft gedaan en die uitgebreid in de pers zijn gekomen na het toegankelijkheidscongres van Enter vzw.

Ik kom tot de evaluatie. De operationele doelstelling 7.4 rond klantenwerving en -binding is heel positief. Doe zo voort. Blijf het stressmannetje of een ander mannetje gebruiken. Jullie voeren heel leuke campagnes. Dat mag ook wel eens worden gezegd. Dat is positief om mensen op het openbaar vervoer te krijgen.

Rond klant- en netmanagement hebben wij ook altijd gezegd dat er een probleem is met de tellingswijze van het aantal reizigers bij De Lijn. Mevrouw De Ridder had het daar daarnet ook over. Nu wordt De Lijn eigenlijk voor een stuk bedrogen door dat eigen systeem. Het aantal betalende reizigers is gestegen gedurende de hele periode, al is de stijging in 2013 vrij klein. Het aantal niet-betalende reizigers daalde substantieel, met een totale daling van vermoede reizigerscijfers tot gevolg.

De doelstelling uit de huidige beheersovereenkomst lijkt dus weinig realistisch te zijn geweest. Ook daar speelt het verhaal ReTiBo. Hoe zullen we dat anders aanpakken?

Ik heb dezelfde vraag als mevrouw De Ridder over de gebiedsevaluaties. Ik meende dat er in het vorige rapport gesproken werd over in totaal 19 gebiedsevaluaties, waarvan er 6 zouden zijn gebeurd in 2013. Nu lezen we dat er eind 2013 5 van de 21 geplande gebiedsevaluaties voltooid zijn.

Waarom hecht ik daar veel belang aan? De gebiedsevaluaties zijn natuurlijk van cruciaal belang voor de verbetering van de dienstverlening van De Lijn in het woon-werkverkeer. Daarom moeten we dat niet zomaar onder de mat schuiven. 5 van de 21 is echt niet wat we wilden bereiken. Hoe zit het nu? Waarom variëren die cijfers? Of heb ik het verkeerd voor?

Hoeveel gebiedsevaluaties hebt u in 2014 gemaakt? Binnen twee weken is het jaar voorbij, u moet ons nu toch kunnen zeggen of de vorig jaar beloofde tien gebiedsevaluaties daadwerkelijk zijn gebeurd in 2014 of niet.

De doelstelling voor cambio is ruim gehaald, zijnde een stijging van 20 procent van het aantal cambioreizigers. Het is zelfs bijna 30 procent geworden. Hoe dan ook blijft het een vrij marginaal gegeven. Als Leuvenaar durf ik te pochen dat wij in Leuven het grootste aantal cambiodeelnemers hebben per honderd inwoners, namelijk 1,3. Dat is zeer hoog. Maar het kan ambitieuzer. In steden als Hamburg en Zürich gaat dat naar 5, 6 en 7 procent. Dat zou een ambitie kunnen zijn voor een volgende overeenkomst.

Ook interessant inzake comodaliteit zijn de park-and-ridezones. U geeft aan dat de indicator moeilijk kan worden toegepast, omdat je niet weet of die mensen nadien een bus of een tram nemen. Dat konden we natuurlijk ook weten bij het ontwerpen van de beheersovereenkomst. Daarom moeten we eens te meer de juiste indicatoren proberen te vinden.

Het valt me op dat er van de dertig park-and-ridezones maar twee in Vlaams-Brabant zijn, dat nochtans met de streek rond Brussel heel filegevoelig is. Zijn er plannen om dat aantal park-and-ridezones rond belangrijke haltes van De Lijn op te trekken, zeker in gebieden met veel files? Ook voor de fiets zou nog een tandje kunnen worden bijgestoken.

In verband met verkeersveiligheid geeft u heel mooie cijfers, zowel voor ongevallen als snelheidsovertredingen. Kunnen we die vergelijken met andere aanbieders van openbaar vervoer? Tellen enkel de bussen van De Lijn mee in die cijfers of ook die van de onderaannemers?

Toegankelijkheid is ook belangrijk als we de reiziger centraal willen stellen. Ik begrijp niet goed, bij de bussen met halteaanmelding, wat er staat: "De bescheiden toename is louter het gevolg van de uitdienstname van 52 oude bussen. Er zijn geen nieuwe bussen uitgerust of nieuwe bussen in dienst genomen. Het in gebruik nemen van het systeem is gebonden aan de uitrol van de wijzigingen in de bestaande ticketingsoftware."

Begrijp ik dan goed dat er maar zeer weinig vooruitgang is op dit terrein? Hangt de auditieve en visuele halteaanmelding op bussen nu ook al af van ReTiBo of gewoon van de aard van de bus?

Kwaliteit blijft primordiaal. Zoals gesteld bij de bespreking van de beleidsnota, is het de kwaliteit van het aanbod dat reizigers zal verleiden tot het gebruik van het openbaar vervoer. Kwaliteit komt in vele vormen: een vlotte doorstroming en stiptheid zijn de eerste bekommernissen van de reizigers. Een performant openbaar vervoer is een betrouwbaar openbaar vervoer. Een van de grote pluspunten van het openbaar vervoer tegenover het particulier vervoer moet net de voorspelbaarheid van de reistijden zijn.

Ook de beleving van de rit is een belangrijk aspect, los van de vraag of de zetels van leer moeten zijn, die zo niet was gesteld, maar waarover nogal wat pers aandacht is geweest. De MIVB leert ons toch dat aantrekkelijkere trams en bussen de aantrekkingskracht tout court verhogen. Dat leidt tot een hogere bezettingsgraad, betere kostenspreiding, meer draagvlak voor de beleidskeuzes.

Een laatste aspect van kwaliteit is de dichtheid van het netwerk. We moeten in eerste instantie investeren in nuttige lijnen, die de mobiliteit in zijn geheel bevorderen. Dat wil niet zeggen dat we de bewoners van minder dicht bevolkte gebieden in de kou laten staan. Wel moeten we out of the box durven te denken. Dat willen we graag mee doen, minister. Basisbereikbaarheid voor iedereen willen we een invulling geven, maar dat betekent niet noodzakelijk voor iedereen een halte op 750 meter.

De grootste kwaliteit hebben we bij de trams, behalve bij de oude trams. Zeker de nieuwe trams bieden enorm veel comfort. Voor de ambities inzake vertramming moet de volgende beheersovereenkomst de puntjes op de i zetten. Stroken die nog met de budgetten en het huidige regeerakkoord? Welke gevolgen heeft dat voor uw organisatie en uw ambities, mijnheer Kesteloot? De maatschappelijke kosten-batenanalyses (MKBA's) voor de trams vinden we belangrijk.

Die moeten echter toch ook dienen om het meest efficiënte project te bepalen, om prioriteiten te bepalen. Dat is ons niet altijd duidelijk. Bijvoorbeeld in Nederland is de helft van de MKBA's gewoon niet eens positief. Bij ons zijn die altijd positief. Men kan daar vragen bij hebben. Waarom zijn die altijd positief?

Begrijpen we het goed als we stellen dat de MKBA's altijd na de milieueffect-rapportage gebeuren? Dat is niet helemaal duidelijk gebleken uit de uitleg. Kunt u misschien toch even de procedurele volgorde uitleggen? U zegt dat MKBA's er enkel zijn voor dossiers die nog geen principiële goedkeuring hebben van de Vlaamse Regering, maar hoe zit het dan met de plan-MER, met de project-MER? U weet ook dat de bevoegde minister, minister Schauvliege, streeft naar een integratie van al die planningstrajecten, met ruimtelijke uitvoeringsplannen, de plan-MER enzovoort. Waar ziet u dan precies die MKBA? We hebben hier in de vorige legislatuur een ontwerp van decreet betreffende complexe projecten goedgekeurd. Zijn er intenties om dat daar ergens in onder te brengen? Wordt een MKBA ook al eens benut om plannen nog te herzien? Als men zich dan al bevindt in de fase van de andere plannen, dan wordt het misschien nog heel moeilijk om na een MKBA nog zo'n project te herzien. Dat was ons totaal niet duidelijk. Misschien is het goed dat u eens heel duidelijk zegt hoe die zaken elkaar opvolgen en hoe dat eventueel ook kan worden verbeterd.

Wat de doorstroming van trams betreft, haalt De Lijn enkel met de Kusttram de vooropgestelde ambities. In Antwerpen en Gent gaat de reële reistijd er zelfs nog op achteruit. Hoe verklaart u dat? Hoe verklaart u het verschil met de ambities en hoe ziet u dat op korte termijn evolueren? Wat is de reële snelheid op het premetronnetwerk in Antwerpen?

Ook de busdoorstroming blijft een probleem. We willen nogmaals vragen in welke mate er nog wordt voortgewerkt aan de mogelijkheid om bijvoorbeeld busbanen te delen met taxi's, autocars en andere systemen, om die busbanen wat meer aanvaardbaar te maken. Ik weet dat de federale overheid ter zake ook deels bevoegd is, maar zal men daar verder werk van kunnen maken door busbanen ook voor andere verkeersdeelnemers aantrekkelijker te maken?

Dan is er dat pijnlijke verhaal van die realtime borden, die aangeven wanneer de bus of de tram komt. De vraag van de heer Vandenbroucke lijkt me zeer terecht. U hebt ook toegegeven, in uw rapport en daarstraks ook nog bij uw voorstelling, dat u die doelstelling inderdaad niet haalt. De problemen zijn altijd een beetje de schuld geweest van de voeding, met de netspanning enzovoort, van de duurzaamheid van het systeem. Natuurlijk, bij het bestellen van dergelijke systemen zal men er toch ook goed op moeten toezien dat ook de aanbesteding op een zo goed mogelijke manier gebeurt, zodat we achteraf niet met problemen

zitten. Al in 2012 moest men een cijfer van 750 haltes halen, terwijl men 257 haltes haalt. U hebt het echter zelf toegegeven. Dit is geen verwijt, maar in de toekomst moet men bij aanbestedingsprocedures voor dit soort zaken heel goed uitkijken.

Dan is er de leeftijd van de vloot. Dat is natuurlijk ook een aspect van het comfort. Het is zeer belangrijk om daarop te blijven inzetten. Minister, u hebt er in het verleden ook al wel op gehamerd dat er nieuwe investeringen in nieuw materieel zullen komen. Dat is natuurlijk ook belangrijk voor de duurzaamheid. Die nieuwste bussen zijn natuurlijk veel beter dan die heel oude diesels. Voor de vergroening van ons wagenpark is dat toch van zeer groot belang. We zien echter dat de gemiddelde leeftijd van die bussen stijgt. We hopen dat die volgend jaar dan daalt. U zult dat misschien al kunnen zeggen voor 2014. U hebt ongetwijfeld die cijfers ook al in het achterhoofd. We moeten echt blijven investeren. Die oude trams zijn immers beperkt toegankelijk en vergen enorm veel onderhoud. Men kan daar waarschijnlijk ook die moderne halteaankondigingen niet goed aan koppelen. We staan er dus zeker achter dat daar blijvend in wordt geïnvesteerd.

Dan is er het punt van een eerlijke en transparante tariefstructuur. Daar zal ik het niet te lang over hebben, want dat is de jongste maanden al voldoende aan bod gekomen. Dat de tarieven eerlijk moeten zijn en als eerlijk moeten worden ervaren door de mensen, staat buiten kijf. Tegelijkertijd moet ook de kostendekkingsgraad omhoog. Daarover hebben we het al dikwijls gehad. We vinden dat er in die discussie geen taboes mogen zijn. We herhalen dat toch nog eens graag. We steunen ook de beslissing over de tariefhervormingen die de raad van bestuur onlangs heeft genomen. Er werd hier al een paar keer gevraagd om welke definitie van kostendekkingsgraad het nu gaat. Mijnheer Kesteloot, u doet ook ongelooflijk veel moeite in uw evaluatierapport, op pagina 43, denk ik, om te bewijzen dat er toch een stijging met 2,5 procent is geweest. Met een of andere berekening komt u daar wel toe. Maar eigenlijk gaat het maar om 1 procent. U verwijst altijd naar 2009, terwijl de overeenkomst eigenlijk in 2010 is afgesloten. We moeten daarover in de toekomst echt goede afspraken maken. We moeten een duidelijke definitie hebben en een duidelijk vertrekjaar als basis nemen, om daarop dan realistische verhogingen toe te passen. Ik neem immers aan dat de huidige meerderheid naar een verdere verhoging van die kostendekkingsgraad zal streven, maar men moet natuurlijk ook realistisch blijven. Daar pleit de CD&V-fractie toch voor.

De verhouding met derden blijft een werkpunt voor De Lijn. We moeten zeggen dat ter zake de afgelopen jaren toch ook vooruitgang is geboekt. Dan gaat het over andere aanbieders van collectief vervoer, zoals de NMBS en de MIVB, over andere vervoersmodi en over de onderaannemers, of de pachters, hoe men die ook noemt. Wat wij ook belangrijk vinden, is de verhouding met de lokale besturen. Er is ook sprake van een hele passage over de nauwere samenwerking die is opgezet met de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VVSG). We pleiten er in elk geval voor om die voort te zetten en te verbeteren waar mogelijk. De lokale besturen zijn immers echt onze partners in ons streven om de mobiliteit wat mobieler te maken.

De Lijn als organisatie is vandaag misschien niet het centrale thema, maar om al die doelstellingen te bereiken, moet de organisatiestructuur van De Lijn een beetje lichter worden. Dat betekent wat minder afdelingen en leidinggevenden. Ik ben geen specialist. Ik ga niet zeggen hoe u zich moet organiseren, maar het kan allicht wat lichter. Wij wachten uw bevindingen af.

Ik eindig graag met een compliment. We vinden het een krachttoer dat u met uw organisatie op zeer korte termijn al die uren van bussen en trams aan dat nieuwe rooster van de NMBS hebt gekoppeld. Proficiat daarmee. Volgende week gaat de

nieuwe dienstregeling in, en ook bij u zal er een en ander veranderen. Er was weinig overleg. Dat kwam hier al aan bod. Toch hebt u dat georganiseerd gekregen.

Toch moet ik vaststellen dat we intern over de kwaliteit van de afstemming van dienstregelingen tussen bussen onderling weer niet kunnen oordelen. Dat staat op pagina 67. De rapportering hierover zal mogelijk zijn na de invoering van het ReTiBo-systeem, en zo eindig ik waar ik begonnen ben.

De voorzitter: De heer Rzoska heeft het woord.

De heer Björn Rzoska (Groen): Voorzitter, collega's, ik heb net als u, mijnheer Keulen, eens gekeken naar de evaluatie van vorig jaar. Dit gaat natuurlijk over de beheersovereenkomst die onder de vorige regering werd afgesloten. Het gaat over het uitvoeringsjaar 2013. U was vorig jaar zeer scherp. Ik herinner het me nog goed. Net zoals u vaststelt dat de heer Vandenbroucke snel verveld is, stel ik vast dat u al milder bent geworden. *(Opmerkingen van de heer Marino Keulen)*

Het is u gegund, mijnheer Keulen. U hebt de vervelling ook zeer snel ingezet. U hebt toen een paar terechte punten aangehaald. Ik blijf daar toch ook enigszins op mijn honger zitten.

Mijnheer Kesteloot, dank u voor de evaluatie. Ik had ook gehoopt dat ze sneller klaar zou zijn. Ik hoop dat de volgende zeker en vast wat sneller komt. Er zitten ook positieve punten in de evaluatie. Op dat vlak moeten wij erkennen dat het autodeelsysteem, het cambiosysteem, dat in heel wat steden een vlucht neemt, nog veel groeipotentieel heeft. We kunnen er inderdaad voor zorgen dat meer mensen op een gecoördineerde en gedeelde manier hun mobiliteit organiseren.

Ik ga niet alle vragen herhalen. Dat zou het bijzonder saai maken, en dan haal ik mijn trein waarschijnlijk niet, die vermoedelijk toch niet rijdt, maar dat zien we straks wel. Ik ga enkele zaken bundelen.

We blijven discussiëren over die kostendekkingsgraad. We hebben dat nooit echt volledig helder gekregen. In een aantal passages van uw evaluatieverslag zegt u dat u wel op de kostendekkingsgraad kunt geraken als u enkele dingen wel incalculeert. Minister, eind 2015 moet er een nieuwe beheersovereenkomst liggen. Ik hoop dat u bereid bent om op dat vlak een transparante discussie aan te gaan met de commissie. Hoe gaan we die nieuwe kostendekkingsgraad omschrijven? Welke elementen moeten erin en welke niet?

Ik zit hier nog maar twee jaar, minister, maar af en toe lijkt het wel alsof ik naar een herhaling van FC De Kampioenen aan het kijken ben. Ik zie heel de tijd dezelfde vragen terugkeren. Op de duur begint dat wat te irriteren. Laat ons een duidelijke afspraak maken over de elementen van de kostendekkingsgraad: wat komt erin en wat niet?

Ik begrijp ten volle wat u in uw evaluatie meegeeft, mijnheer Kesteloot. Het is een pleidooi voor een transparant systeem, zodat we de komende jaren de kostendekkingsgraad zeer goed kunnen meten.

Mevrouw Brouwers, u had het eigenlijk over de zoektocht naar de graal. Ik had eerder de idee dat ReTiBo een monster van Loch Ness was. Af en toe zijn er mensen die het zien, maar dan blijkt dat toch niet echt zo te zijn. Ik hoop dat we tot duidelijke afspraken kunnen komen. Ik wil herinneren aan een uitspraak van onze huidige voorzitter, mevrouw Lies Jans, bij de evaluatie vorig jaar. Ze zei: als het ReTiBo er eind 2015 niet is, voor de nieuwe beheersovereenkomst, dan zitten we met een ernstig probleem. Ik denk dat ze daar een punt had. Als we meten om te weten, als we ten gronde willen discussiëren over De Lijn en de

performantie en het aantal reizigers en de soorten tickets, dan blijft dat een zeer belangrijk systeem.

Ik volg mevrouw Brouwers. Zij heeft de evaluatie gemaakt. Ik hoef ze niet over te doen, op een aantal punten in uw evaluatie verwijst u daarnaar. De vorige minister heeft bij de vorige evaluatie zeer duidelijk aangegeven: "Ik zit in de eindfase van de onderhandelingen met degene die het moet realiseren", en dat is juli 2013. Kunt u garanderen dat nog voor de nieuwe beheersovereenkomst moet worden onderhandeld en die elementen moeten worden vastgelegd, dat ReTiBo-systeem op een of andere manier toch operationeel is en vooral doet wat aangekondigd is?

Mijnheer Kesteloot, over de doorstroming heb ik een heel concrete vraag. Het filmpje dat u in Antwerpen hebt gelanceerd, was heel goed. Een van uw woordvoerders heeft toen vermeld dat als u die ene lijn extrapoleert naar een heel jaar, dat een kostenverlies betekent van 1 miljoen euro in dat jaar, gezien de obstakels op die lijn. Kunt u de totale kostprijs noemen van de problemen inzake doorstroming? Ik zou graag een zicht krijgen op de efficiëntiewinsten die mogelijks nog te boeken vallen in de komende jaren. Hebt u dat ook geëxtrapoleerd naar de andere lijnen en wat is daar de totale kostprijs van?

Dat is een heel belangrijke vraag, ik heb het er ook over gehad in het actualiteitsdebat, maar dat was een politieke vraag aan de nieuwe minister, die zegt dat doorstroming belangrijk is, maar dat de budgetten niet gunstig zijn.

Een kwestie die ik tot in den treure zal blijven herhalen is de volgende: in de beheersovereenkomst van De Lijn wordt terecht verwezen naar het pilootproject inzake de slimme kilometerheffing voor personenwagens. Ik hoop dat we dat rapport definitief in de commissie kunnen bespreken. Er zijn nu al dingen uitgelekt. Het staat op de planning, maar ik dring erop aan dat we heel snel van gedachten kunnen wisselen over de resultaten van dat pilootproject, gezien de toekomstige opties die in het beleidsdomein Mobiliteit worden genomen.

Minister, over de gebiedsevaluaties zal ik het niet meer hebben. Mevrouw Brouwers had het erover en het stond in uw evaluatie. Zitten we op schema? Gaan we het halen, ja of neen? Zo'n gebiedsevaluatie zal zeer veel relevante en bruikbare informatie opleveren. Minister, ik kijk naar welke accenten we in de nieuwe beheersovereenkomst zullen leggen. We zitten daar relatief dichtbij. Half 2015 moeten we daar toch stilaan zicht op krijgen, zodat De Lijn weet wat er de volgende jaren op haar afkomt.

Mijnheer Kesteloot, u hebt het besparingstraject voor 2015 gezien. Kunt u aangeven hoe u de toelage van de Vlaamse Regering denkt te realiseren? Wat zijn voor u de prioriteiten? Waar gaat u de inkomstenderving compenseren? Zal dat zijn in een lichtere structuur, zoals hier wordt gesuggereerd? De signalen vanuit uw organisatie zeggen dat u die oefening de afgelopen jaren al hebt moeten doen, en dat het nu niet anders zal kunnen dan in het aanbod te snijden.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Ik stel met genoeg vast dat de heer Kesteloot veel populairder is dan ikzelf. De uiteenzettingen waren inhoudelijk sterk, bevatten punctuele vragen, positieve en negatieve punten, maar ook veel enerzijds en anderzijds.

Mijnheer Vandenbroucke, u had het over de reizigersaantallen. De cijfers over de toename van de plaatskilometers zijn het bekijken waard. Ze verwijzen naar een toegenomen capaciteit. Inzake de dalende tevredenheid verwijst u naar een vorig

onderzoek, niet van 2013. Tevredenheidsonderzoeken worden maar om de twee jaar gevoerd. 2013 valt dan buiten de scope van deze voorstelling.

In 1999 zijn we vertrokken met een budget van 320 miljoen euro om in 2014 te eindigen rond 1 miljard euro. Dat is een systeem dat onbetaalbaar en onhoudbaar is. Daar is de meerderheid het over eens. Uiteindelijk is het de belastingbetaler die dat betaalt.

We moeten naar een duidelijker afgelijnde definitie van de kostendekkingsgraad. In het kader van de nieuwe beheersovereenkomst willen we duidelijke afspraken maken over de referentiepunten. De MIVB is op dat vlak als voorbeeld genoemd. Ik weet niet of een vergelijking met een beperkt stadsnetwerk de beste toetssteen is in de evaluatie van al wat we doen met De Lijn.

Op de vraag over de realtime info is al ten dele geantwoord. Ondertussen is er een overleg geweest met de leverancier, er zijn tests gedaan en het besluit is dat er een nieuwe hardwarecomponent wordt toegevoegd. Dat zou de euvelds moeten verhelpen. Desondanks wordt de nieuwe technologie herbekeken en dat kan mogelijks resulteren in het samengaan met een nieuwe leverancier.

Wat de opmerking over Spartacus betreft, zijn er tal van tegenkantingen geuit vanuit Nederlandse hoek, niet alleen op financieel vlak maar ook over de technische haalbaarheid en de termijnen. Ik heb ter zake trouwens nog geen formele vraag van Nederland gekregen om daarover samen te zitten. Ik zal dus zelf contact moeten leggen met de Nederlandse beleidsverantwoordelijke.

ReTiBo is de Heilige Graal, maar die hebben ze bij mijn weten niet gevonden. Loch Ness hebben ze op zijn minst af en toe eens gezien. Alle hardware is er nu. De software komt er in september 2015. Het is een duidelijk engagement van De Lijn om samen met de uitrol van de nieuwe regeling voor de 65-plussers, in september 2015 ook te starten met de uitrol van ReTiBo. De termijn van uitrollen wordt wel vrij ruim genomen. Misschien moet hier nog duidelijkheid komen over een meer specifieke timing.

Verder deel ik verschillende opmerkingen over doorstroming, nieuw materiaal, toegankelijkheid en de perspectieven die dat zou bieden.

De heer Marino Keulen (Open Vld): Wat Spartacus betreft, is hier nooit gezegd dat Nederland een vraag aan u zou richten. Men rekent erop dat Vlaanderen dat in handen neemt, gewoon om een doorbraak te realiseren. Ook in Nederland is men daar nu al jaren mee bezig, en nu, om één voor twaalf, komen ze met allerlei dingen op de proppen. We moeten vooral laten zien dat we niet met ons laten sollen. Pacta sunt servanda. We kunnen wel nagaan hoe we hier of daar een technische aanpassing kunnen doorvoeren, maar dit project, de sneltramverbinding tussen Hasselt en Maastricht, moet doorgang vinden. Punt aan de lijn.

De voorzitter: De heer Kesteloot heeft het woord.

De heer Roger Kesteloot, directeur-generaal De Lijn: Er zijn een aantal heel concrete vragen gesteld. Ik wil me graag wat nader informeren om daar een correct antwoord op te kunnen geven. Bijvoorbeeld op de vraag of het kruispunt aan de Heuvelpoort in Gent wordt ondertunneld kan ik niet vanuit mijn parate kennis antwoorden. Ik zal proberen achteraf een antwoord te geven op die vragen.

Wat de nettovervoerontvangsten betreft en de mogelijke ontwikkeling daarvan, hebben wij bij het voorstel van tariefhervorming dat naar de raad van bestuur is gegaan, een aantal simulaties en berekeningen gemaakt. Het is immers de

bedoeling dat de nettovervoersontvangsten stijgen. Die zijn gemaakt op basis van een aantal assumpties over verschuivingen die zouden kunnen optreden tussen verschillende soorten vervoersbewijzen en over eventuele afhakers.

Wat de elasticiteit van de prijzen betreft, is er behalve literatuurstudies één onderzoek geweest waar we op basis van de ondervraging van de betrokken doelgroep bij de 65-plussers zijn nagegaan wat de bereidheid is om voor een abonnement bij De Lijn te betalen en hoeveel men zou willen betalen. We hebben daarbij vastgesteld dat het prijsniveau dat op dit moment bepaald is voor het 65-plusabonnement zich bevindt in de ranch die de optimale verhouding uit dat onderzoek zou moeten aangeven tussen de prijs aan de ene kant en de opbrengst aan de andere kant. We moeten er rekening mee houden dat er vanaf een bepaald prijsniveau een aantal afhakers zijn. Dat moet nauwgezet worden gemonitord omdat het belangrijk is.

Wat doorstroming betreft, rekenen we er op het vlak van de niet-infrastructurele ingrepen, in eerste instantie de verkeerslichtenbeïnvloeding, op dat de toekomstige investeringen een fundamenteel groter positief effect hebben dan in het verleden. Iedereen in de sector is het daarover eens.

Dat heeft onder meer te maken met de technologie van de verkeerslichtenbeïnvloeding die op dit moment wordt gebruikt met een eigenlijk voorbijgestreefd systeem van lussen die in de weg worden ingeslepen en die niet toelaten om op een dynamische manier de verkeerslichten te beïnvloeden. Op dit moment is er een systeem dat onder meer in Brussel wordt gebruikt en dat gebaseerd is op radiogolven van korte-afstandsradio en dat toelaat om dynamischer en met minder kwetsbaarheid de verkeerslichten te beïnvloeden.

We zijn bezig met een aantal proeven op dat vlak. Wat op dit ogenblik in Antwerpen in ontwikkeling is rond de verkeerscomputer, moet ons soelaas bieden. Ik ga er ook van uit dat in heel wat gevallen een verbeterde doorstroming niet alleen het openbaar vervoer ten goede zal komen, maar ook andere zwakke weggebruikers en duurzame weggebruikers, en in een aantal gevallen simpelweg alle weggebruikers. Dat zal niet overal en altijd het geval kunnen zijn. Soms zullen er prioriteiten moeten worden gesteld. Ook wij zullen trouwens prioriteiten moeten stellen want er zijn nogal wat openbaarvervoersassen die elkaar kruisen. Je moet op een bepaald moment beslissen wie waar voorrang krijgt. Daar kunnen heel grote stappen vooruit worden gezet.

Ik kom tot de vragen in verband met de combimobiliteit en het omgaan met de MOBIB-kaart voor cambio. De MOBIB-kaart moet bruikbaar zijn voor het autodeelsysteem van cambio, wat in Brussel al zo is, maar bijvoorbeeld ook voor het fietsdeelsysteem in Antwerpen. Dat hebben we uitdrukkelijk afgesproken met de initiatiefnemers stad en de uitbater van het Velosysteem in Antwerpen. De MOBIB-kaart moet de functionaliteit kunnen bieden om precies dergelijke combinatie te kunnen maken om als mobiliteitskaart gebruikt te kunnen worden, anders hadden we ze zo niet moeten noemen.

Wat betreft de alternatieven voor de realtime informatie, is er door de minister al op gewezen dat wij in overleg met de leverancier proberen om de borden die er al staan, optimaal te benutten door onder andere een aantal ingrepen in de hardware en voor een deel ook in de software. We zijn aan het kijken in hoeverre we voor de resterende hoofdhalttes en voor een aantal kleinere haltes, naar een soort lightversie kunnen gaan die dezelfde functionaliteiten biedt. Ondertussen is de technologie ook verder ontwikkeld. Het zou bijvoorbeeld kunnen dat die versie onafhankelijk van het stroomnet zou kunnen functioneren. Zeker voor de kleine haltes zou het om kleinere borden gaan, waar minder lijnen op staan. Dat is niet onoverkomelijk aangezien aan de kleinere haltes over het algemeen minder lijnen

samenkomen. We zijn naar oplossingen aan het zoeken om vooruit te kunnen gaan. Je merkt in elke bevraging van de klanten, dat men vroeger misschien nog tevreden was met een doortochttabel aan een halte, maar dat de reiziger nu realtime informatie wil op het ogenblik dat hij die nodig heeft en op de plaats waar hij die nodig heeft. Daar blijven we aan werken.

We willen ook absoluut blijven inzetten op alles wat te maken heeft met mobiele applicaties en webgebaseerde toepassingen, waarbij we gebruik maken van de hardware die de klant zelf heeft. We willen ervoor zorgen dat, onafhankelijk van wat er aan de halte aan informatie beschikbaar is, de klant informatie krijgt op de smartphone, de iPad of welk toestel de klant ook bij zich heeft op het ogenblik dat hij wenst gebruik te maken van het openbaar vervoer.

Dat is trouwens ook een van de mogelijke kanalen waarlangs we de halte aankondiging kunnen doen. Dat hebben we pas deze maand gelanceerd. Op dit moment botsen we op de grenzen van het oude systeem voor de halte aankondiging op de voertuigen zelf. In afwachting van die boordcomputer willen we inzetten op halte aankondiging op de smartphone of de iPad van degene die op de bus of de tram zit. Als je dat combineert met het feit dat we serieus aan het inzetten zijn op het voorzien in wifi op tram en bus, zijn dat nieuwe mogelijkheden die we absoluut willen gebruiken om zoveel mogelijk de reizigersinformatie te optimaliseren.

Wat betreft het zwartrijden, kan ik ervoor zorgen dat wij de informatie verstrekken over wat de boeteopbrengsten zijn. Het is niet de hoofdbedoeling om boetegeld te innen, het is vooral de bedoeling om aan mensen duidelijk te maken dat ze moeten betalen voor hun vervoerbewijs. De opbrengst van dit soort controleactiviteiten is tweeërlei. Aan de ene kant is het een extra opbrengst in boetebedragen zelf, maar we rekenen er aan de andere kant vooral op dat het onze netto-vervoersopbrengsten zal doen stijgen omdat de fraudeaantallen dalen. We zijn een openbaarvervoerbedrijf dat heel veel abonnees telt.

De pv's die uitgeschreven worden, hebben over het algemeen alleen te maken met niet-abonnees. Een abonnee kan zijn abonnement al eens vergeten, maar dan is er een speciale regeling dat hij binnen de 14 dagen mag aantonen dat hij wel degelijk abonnee is. We kunnen hoe langer hoe meer zelf nagaan in onze eigen systemen of iemand bij ons abonnee is.

De fraude situeert zich vooral bij de gebruikers van biljetten, kaarten of sms-tickets. Het komende jaar willen we absoluut inzetten op het nog gericht controleren van de sms-tickets. Ze hebben de afgelopen jaren een geweldig succes gekend als vervoersbewijs. Ze worden fenomenaal veel gebruikt, maar ze kennen eigen soorten fraudegevoeligheid. We willen daar absoluut op inzetten.

En dat lukt. Iedere keer als we een gerichte actie op touw zetten tegen sms-fraude, merken we de dagen daarna in heel Vlaanderen een piek voor sms-gebruik. We moeten dit dus voldoende herhalen.

In verband met de kostendekkingsgraad zijn we vanuit De Lijn absoluut vragende partij om in de nieuwe beheersovereenkomst heel duidelijke afspraken te maken over de definitie, over de vergelijkingsbasis. We kunnen dan de discussie richten op de juiste punten en niet langer op de definitie zelf.

Er werd verwezen naar de MIVB. Uit onze informatie over de methodiek bij de MIVB leiden we af dat we schommelen rond 36 of 37 procent. Dat heeft voormalig bevoegd minister Crevits ook al aan de commissie meegedeeld. Het heeft vooral met twee dingen te maken. Er is de mate waarin kosten voor afschrijvingen van infrastructuur worden meegenomen aan de kostenkant. Maar in hoofdzaak gaat het over de vraag of tariefcompensaties voor lagere tarieven

voor bepaalde doelgroepen worden ingeschreven als subsidie of als ontvangst. De MIVB schrijft het verschil tussen het vollepondtarief van een abonnement en bijvoorbeeld het sociale tarief voor 65-plussers in als een ontvangst. Bij ons is dat een subsidie. Dat is een hemelsbreed verschil.

Het is interessant om te weten dat de MIVB over haar definitie van de kostendekkingsgraad gesprekken heeft gevoerd met het Instituut voor de Nationale Rekeningen (INR). Daar is men tot de vaststelling gekomen dat de manier waarop de MIVB de berekeningen maakt, aanvaardbaar is voor het INR. Misschien is dat een van de punten waar we het over moeten hebben en dat we als basis kunnen gebruiken. Vandaaruit kunnen we dan redeneren wat de mogelijke verhoging van de kostendekkingsgraad kan zijn.

Er was een vraag over het dieselverbruik en de evolutie van de gasolieprijs. Het dalen van de gasolieprijs is goed nieuws voor het Vlaamse Gewest, maar is eigenlijk indifferent voor De Lijn. Volgens de huidige beheersovereenkomst worden de prijsevoluties voor de gasolieprijs of dieselprijs bij iedere begrotingsaanpassing verrekend. Zo werd bijvoorbeeld in 2013 bij de begrotingsopmaak rekening gehouden met de gasolieprijsparameter die werd opgegeven vanuit de begroting. Bij de begrotingsaanpassing werd dan bekeken wat de evolutie was, en op het einde van het jaar wordt dan bij de begrotingsaanpassing een verrekening gemaakt. Die zit er nu dus aan te komen. In 2014 hebben we een deel van wat we als dotatie hadden gekregen voor onze diesel, teruggegeven aan het Vlaamse Gewest omdat intussen de gasolieprijs was gedaald. Voor ons wordt dat verschil dus geneutraliseerd. Uiteraard is het een goede zaak voor de begroting als dit gebeurt. Er wordt niet gehedged.

Mevrouw Annick De Ridder (N-VA): Ik vroeg me af of er contracten worden vastgelegd voor afname van diesel.

De heer Roger Kesteloot, directeur-generaal De Lijn: We hebben een contract op middellange termijn dat wordt aanbesteed. Uiteraard wordt een basisprijs verrekend. Wat we niet doen, is hedgen. Tot nu bleek dat met de volumes die we afnemen, hedgen duurder is dan wat tot nu het effect is geweest van de prijsschommelingen van de markt.

In het licht van de besparingen die we volgend jaar moeten realiseren, hebben we contact opgenomen met het Vlaams EnergieBedrijf (VEB), maar dat heeft met de tramexploitatie te maken. Voor het elektriciteitsverbruik zullen we intekenen op de raamovereenkomst die het VEB heeft kunnen afsluiten. Dat is wegens de schaal voordeliger dan het contract dat we tot nu toe zelf hadden als De Lijn. Ons contract loopt af op 31 december. We tekenen nu in op de nieuwe raamovereenkomst.

Er waren vragen over de structuren van De Lijn. We willen absoluut inzetten op nog betere contacten met de lokale besturen. Daarom hebben we in 2014 een oefening gedaan over hoe we daarmee kunnen omspringen. Onze vaststelling is om de huidige entiteiten, op zijn minst het aantal, te behouden, maar dat we hun taken willen focussen op drie dingen.

Ten eerste willen we voor onze klanten zorgen dat de bussen rijden. Met andere woorden, exploitatie is heel belangrijk om vanuit de entiteiten georganiseerd te worden. Ten tweede moeten we ervoor zorgen dat de bussen ook kunnen rijden. Alles wat te maken heeft met onderhoud, techniek en garageactiviteiten wordt vanuit de entiteiten decentraal aangestuurd. Ten derde – en dat is een nieuwe focus – zijn de entiteiten verantwoordelijk voor stakeholdermanagement op het lokale niveau. Om te beginnen is dat sowieso iets dat vanop het terrein moet worden gevoed. Ik denk bijvoorbeeld aan de contacten met de lokale besturen. Dat is iets wat onmogelijk vanuit één centrale organisatie kan worden gedaan.

308 steden en gemeenten kunnen niet goed worden bediend in termen van dialoog en samenwerking vanuit een centrale organisatie. Dat moet lokaal gebeuren. Die drie kerntaken zijn uitdrukkelijk toegewezen aan de entiteiten.

Naast de vijf entiteiten telt De Lijn ook zestien regio's. Naast de entiteitsdirecties willen we ook de regiomanagers mee responsabiliseren en hen ook meer als taak geven de contacten met de lokale besturen te optimaliseren. Er zijn een aantal actieplannen afgesproken met de entiteiten waarmee systematisch is begonnen dit jaar. We moeten onder meer afstappen van onze 'oude cultuur' om ambtelijke brieven te schrijven naar burgemeesters en schepenen. Op zijn minst moeten we een keer per jaar met alle gemeenten een face-to-facecontact hebben. Voor de centrumsteden is dat veel te weinig en moet dat veel vaker gebeuren. Met de twee grootsteden zijn er periodieke contacten.

De entiteiten moeten zich dus richten op die drie kerntaken. Om hen de ruimte te geven om zich met dat beleid bezig te houden, hebben we een aantal transactionele, administratieve taken gecentraliseerd. Ik denk aan de boekhouding, de abonneeadministratie, de klantenreactiedienst, de financiële administratie enzovoort. Het is niet efficiënt om in elk van de vijf entiteiten een kleine boekhoudingsafdeling te hebben en nog een in het hoofdkantoor in Mechelen. Het is efficiënter om die samen te trekken en op een eenvormige manier te werken. Die hele reorganisatie heeft in 2014 plaatsgevonden. Ook de personeelsadministratie is daar een belangrijk element in. Het effect daarvan zal zich laten gevoelen in de komende jaren. Op het vlak van de ondersteunende diensten zal dit een efficiëntieverbetering opleveren die zich moet vertalen in het wegnemen van 45 tot 50 voltijdsequivalenten in de administratie.

We moeten ons blijven concentreren op het realiseren van schaalvoordelen met het oog op de besparingen, waar dat mogelijk is, en waar de klant niets van merkt, tenzij in een verbetering. De entiteiten moeten zich veel meer kunnen concentreren op de drie hoofdtaken.

Kan de organisatie nog lichter? Ongetwijfeld wel. We kijken op dit moment naar een aantal administratieve processen. Ik verbaas me er soms over dat er formulieren passeren waarop vier handtekeningen nodig zijn, terwijl twee meestal volstaan en in sommige gevallen zelfs een. Dat soort voortdurende verbeteringen realiseren we ook.

Ik wil erop wijzen dat De Lijn inzake managementondersteunende functies jaar na jaar bij de absolute lichtgewichten hoort van de hele Vlaamse overheid. Die berekening wordt gepubliceerd door Bestuurszaken. Op het vlak van managementondersteunende functies zitten we aan 3 procent. 7 procent is het streefcijfer voor de totaliteit van de administratie. Uiteraard zijn we een erg operationeel bedrijf. De meerderheid van onze medewerkers zijn chauffeurs.

De heer Keulen verwees naar de contracten met de lokale besturen. Ik heb daarop al kunnen antwoorden.

Er zijn sinds de evaluatie van maart 2013 uiteraard bijstellingen gebeurd. Het is de bedoeling dat je kijkt waar je het beter kunt doen. We hebben bijvoorbeeld een tandje bijgestoken in de real-time-informatie, met de ontwikkeling van mobiele applicaties. We vonden dat we daar echt aan moesten tegemoetkomen. Ook de efficiëntieslagen in de interne organisatie zijn daar een element in. De ervaringen die we hebben opgedaan in de voorbije jaren en de grote inspanningen die we hebben gedaan niet op het lokale niveau maar op het corporate-niveau en op het vlak van stakeholdermanagement, hebben geleid tot het memorandum dat voor de verkiezingen aan de partijen werd bezorgd.

Vanaf begin volgend jaar moet De Lijn zelf aan de slag met de nieuwe beheersovereenkomst. We zijn al gestart met het maken van een analyse van het nut en de haalbaarheid van de talloze indicatoren in de huidige beheersovereenkomst, zodat we met een voorstel op de proppen kunnen komen over waar we bij de volgende beheersovereenkomst naartoe kunnen. Ik denk dat we daar allemaal op dezelfde golflengte zitten.

Wat is de mogelijkheid om de assumpties bij de reizigerstellingen bij te sturen? Mevrouw De Ridder, wij hebben de keuze gemaakt om daar nu niet meer extra in te investeren omdat we rekening hadden gehouden met de oorspronkelijke timing van het ReTiBo-systeem. We weten allemaal dat deze zaak veel langer duurt dan iedereen had verwacht en gehoopt. Daarom hebben we dat niet gedaan. Je kon dat eventueel via tellingen aanpassen, maar we hebben dat inderdaad in de afgelopen periode niet gedaan.

Ik zal u de details over de gebiedsevaluaties bezorgen. Ik heb ze nu niet bij.

Het is absoluut de bedoeling om meer vraaggestuurd te werken. We hebben dat duidelijk gesteld in ons memorandum, en het staat ook in het regeerakkoord en in de beleidsnota. Dat zal zich uiteindelijk vertalen in het debat dat u allen zult voeren over hoe we het begrip basisbereikbaarheid zullen invullen, aangezien dat het nieuwe accent wordt van het beleid van de minister en in de beheersovereenkomst.

In 2013 is er geen grote imago- of klantentevredenheidsmeting geweest. Er zijn bij De Lijn twee soorten klantentevredenheidsmeting. Er is de tweejaarlijkse klantentevredenheidsmeting, die gepaard gaat met een intensieve bevraging van ruim drieduizend gebruikers over de tevredenheid over De Lijn in het afgelopen jaar. Er was er een in 2012 en een in 2014, waarvan we de resultaten al kennen. In 2013 was er geen, en die staat dus ook niet in de rapportering. Intussen zijn er wel de continue metingen. Dat zijn geen uitgebreide enquêtes, maar veel kleinere bevragingen op de bus en tram over de ervaring van de rit zelf, om de vinger aan de pols te kunnen houden. Daaruit kunnen wij heel wat nuttige informatie halen, om onze dienstverlening op af te stemmen.

We moeten inderdaad, in goede overeenstemming met steden en gemeenten, blijven inzetten op park-and-rides. Heel wat steden en gemeenten nemen in hun mobiliteitsplannen het gebruik van park-and-rides op. Zij willen dat uitbouwen. Wij moeten daar maximaal op inspelen. Ik kan nu niet onmiddellijk antwoorden op de vraag waarom sommige park-and-rides slecht presteren. Een van de elementen die daarin meespelen is dat je op een park-and-ride, waar je mensen vraagt om over te stappen, moet kunnen zorgen voor een voldoende hoge frequentie en snelheid in zowel de heenbeweging als de terugbeweging. Dat blijkt op een aantal punten een van de zwakke punten. We blijven daar in elk geval op inzetten. In die zin is het zeker ook iets wat wij zien in termen van de combimobiliteit met fietsvoorzieningen en eventueel zelfs met autodeelvoorzieningen. We bekijken in hoeverre we ook daarin met partnerschappen kunnen werken. We zijn er ons van bewust dat we dat niet alleen mogen interpreteren in termen van het aantal overstappers van de auto naar het openbaar vervoer, en vice versa in de terugbeweging.

Het is even belangrijk dat daar ook carpoolbewegingen ontstaan. Alternatieven zijn de overstap tussen fiets en openbaar vervoer of tussen openbaar vervoer en deelautosystemen.

Wat het fietsgebruik betreft, zijn we in 2014 een samenwerking met het deelfietsensysteem Velo in Antwerpen gestart. De Lijn is tevens in het Bluebikesysteem gestapt. Tot nu toe was dit systeem enkel van de NMBS en concentreerde het zich rond de treinstations. Om het deelfietsensysteem ook elders

te kunnen gebruiken, participeren we nu ook in het Blue-bikesysteem. We willen dat, bijvoorbeeld, in park-and-ridezones propageren.

De doorstroming is een heel belangrijk element. We beschikken momenteel niet over een globale berekening van de mogelijke opbrengst van een betere doorstroming. We kunnen bij benadering een aantal financiële parameters berekenen.

Het filmpje is een van de manieren waarom we aanschouwelijk maken op welke wijze een betere doorstroming veel tegelijkertijd kan opleveren. De belastingbetaler wordt er beter van omdat we met dezelfde middelen meer kunnen doen. Onze chauffeurs worden er beter van omdat een goede doorstroming minder stresserend is dan voortdurend in het verkeer vast te zitten. Ook voor onze klanten is het belangrijk. Dit zou immers de betrouwbaarheid van het systeem sterk verbeteren.

Ik heb onlangs de eer en het genoegen gehad samen met de minister over de langste busbaan in Vlaanderen te rijden. Dit heeft absoluut de voordelen aangetoond. De kosten die we hierdoor uit onze exploitatie hebben kunnen halen, zijn geherinvesteerd in een van de startlijnen die nu Zaventem bedienen. Het gaat om mogelijkheden om binnen ons eigen exploitatiebudget verschuivingen te genereren.

De goedkope abonnementen zijn in de betalende ritten opgenomen. De betalende ritten omvatten alles wat op een of andere wijze een betaling vereist.

Wat de gebiedsevaluatie betreft, zullen we een stand van zaken geven.

Het is uiteraard de bedoeling dat we onze goede campagnes voortzetten. Ik heb van mensen uit de reclamebusiness wel vernomen dat het Stressmannetje zijn beste tijd heeft gehad. We zullen die campagne met gepaste trots afsluiten. Blijkbaar worden de mensen zoiets na 2 tot 2,5 jaar beu. Ik vind dit een van de zaken waarover ik met het meeste plezier mijn ongelijk toegeef. Toen onze medewerkers me dat ventje voor het eerst toonden, vroeg ik me af waarmee ze nu weer afkwamen. Wat campagnes betreft, blijkt het echter een van onze beste succesnummers ooit te zijn. Ik laat campagnes dan ook aan de specialisten over. Wie er geen verstand van heeft, kan er zich beter niet mee moeien.

Wat de MKBA's betreft, gaan we ervan uit dat we er belang bij hebben op zijn minst al een idee te hebben van welke tracés uit de MER-procedure kunnen komen. Op die manier kunnen we vermijden heel veel MKBA's uit te voeren voor trajecten die er uiteindelijk toch niet komen.

Het is voor discussie vatbaar of we eventueel op voorhand een lichte versie kunnen uitvoeren en nadien, zodra een voorkeurstracé vastligt, een meer uitgezuiverde MKBA kunnen maken.

Het is niet onlogisch dat een MKBA op dat ogenblik meestal vrij positief zal zijn. Er is dan immers al heel wat onderzoek naar het potentieel en de optimalisatie van het tracé uitgevoerd. Het zou spijtig zijn indien we dan nog een negatieve MKBA zouden krijgen. Helemaal vooraan in het traject is die kans uiteraard groter.

We houden hierbij overigens rekening met een suggestie die deze commissie bij een vorige gelegenheid naar voren heeft geschoven. In de MKBA's kijken we ook naar alternatieven buiten de tram. We gaan na of hoogwaardig busvervoer een mogelijkheid is om een hoogkwalitatief openbaar vervoer uit te tekenen.

Zo maken we, bijvoorbeeld, momenteel een MKBA voor een verbinding tussen het station van Kortrijk en het stadsgedeelte met de universiteitscampus en het

grote ziekenhuis. We houden rekening met de mogelijkheid een hoogwaardig busvervoer in te leggen. Dit kan misschien met dubbelgelede bussen. Die bussen hebben wel een vrije bedding nodig. Voor een aantal bedieningen zou dit een lagere infrastructuurkost dan een tramlijn betekenen. We moeten die vergelijking dan ook maken. We kijken naar de haalbaarheid van de alternatieven voor een vertramming op die plaatsen waar de capaciteit van een tram misschien het doel voorbij zou schieten.

De verslechtering van de commerciële snelheid, ondanks de investeringen die er effectief gebeurd zijn in doorstroming, heeft, hoe je het ook draait of keert, voor een deel te maken met de blijvende toename van het verkeer, ook in onze steden en voorstedelijke gebieden. We zullen nog een tandje bij moeten steken om vooruitgang te boeken op dat vlak.

Wij hebben gemengde gevoelens over het delen van busbanen. Aan de ene kant kan dat inderdaad bijdragen tot het vergroten van het draagvlak om infrastructuuringrepen, zoals busbanen, te kunnen realiseren. Er zijn heel goede voorbeelden van samengebruik. Zo verloopt het samengebruik met taxi's redelijk vlekkeloos. Het samengebruik met het georganiseerde bedrijfsvervoer kan ook. Leerlingenvervoer is trouwens opgenomen in de reglementering. Waar we het moeilijker mee hebben, onder andere door veiligheidsproblematieken, is samengebruik met motorrijders. We zien bijvoorbeeld dat er hier en daar ongevallen gebeuren doordat motorrijders, ondanks het feit dat ze het niet mogen, de busbaan gebruiken en dan in de knoei geraken wanneer een auto van zijn rijstrook afrijdt.

Een ander belangrijk punt van discussie is het al dan niet samengebruik door touringcars. Een van de elementen die daarbij spelen, is de combinatie van verkeersinfrastructuur met verkeerslichtenbeïnvloeding. Het kan niet de bedoeling zijn dat de verkeerslichtenbeïnvloeding onbruikbaar wordt doordat gebruikers met niet-beïnvloedende systemen daar in de weg rijden. Zulke zaken moeten worden bekeken.

We moeten absoluut inzetten op goede relaties met de lokale besturen. Het ligt trouwens in onze bedoeling om de tevredenheidsenquête die we in 2012 samen met de VVSG hebben georganiseerd met de lokale besturen in de loop van 2015 of 2016 te herhalen. We hebben een nulmeting gehouden in 2012, op een moment waarop we heel veel in het aanbod aan het veranderen waren. Dat proberen we in ieder geval te herhalen om te zien of onze inspanningen effectief hebben geleid tot een grotere tevredenheid van lokale besturen.

Een belangrijke vraag is uiteraard hoe we ons besparingstraject zullen realiseren. Het besparingstraject waar we voor staan, is omvangrijk. Sta me toe de primeur aan onze raad van bestuur te geven. Volgende week, op 17 december, brengen wij onze begroting voor 2015 naar onze raad van bestuur. Daarin zit ook het onderdeel besparingen. Ik kan wel al zeggen dat wij het idee gestand doen om, wat 2015 betreft, de hele oefening die we moeten doen, voor de helft te realiseren via bijkomende ontvangsten. Sinds de besparingsoperatie van 2011 heb ik zelfs systematisch de boodschap naar buiten gebracht dat er niet zal kunnen worden bespaard bij De Lijn als men niet ook iets doet aan de kant van de ontvangsten. De andere helft moet worden gehaald uit besparingen in de uitgaven, waarbij we vooral, in de allereerste plaats, kijken naar onze interne werking. Sta me toe om de primeur aan onze raad van bestuur te geven om de details van onze besparingen te verduidelijken.

Ik denk dat ik op de meeste van de iets globalere zaken die van eerder technische aard zijn, heb kunnen antwoorden. Het antwoord op een aantal meer concrete vragen zal ik aan de commissie bezorgen.

De voorzitter: Mijnheer Kesteloot, ik dank u hartelijk voor uw punctuele antwoorden op alle vragen. We zullen de bijkomende informatie via de commissie aan de leden bezorgen.

Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder (N-VA): Mijnheer Kesteloot, u hebt zo goed als alle vragen beantwoord. Ik heb één ding gemist: hebt u in 2014 bijsturingen gedaan naar aanleiding van de evaluatie die we nu laat krijgen?

De heer Roger Kesteloot, directeur-generaal De Lijn: Er zijn effectief bijsturingen gebeurd. Op vlak van reizigersinformatie hebben we bijvoorbeeld, naar aanleiding van wat we vaststelden rond die realtime borden, gezegd dat we echt een tandje bij moesten steken in mobiele applicaties, die we dan versneld hebben ingevoerd. Zo zijn er nog een aantal dingen. Naar aanleiding van vaststellingen rond klantentevredenheidsonderzoek in 2012 zijn er in 2013 en 2014 nog een aantal actieplannen opgezet om ervoor te kunnen zorgen dat die klantentevredenheid op zijn minst zou worden gestabiliseerd en opnieuw de hoogte in zou kunnen gaan.

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

De heer Joris Vandenbroucke (sp.a): Ik heb nog één concrete vraag. Misschien behoort die tot de vragen waarop u later een antwoord zou geven. Ik had u gevraagd naar de toekomst van Slimweg.

De heer Roger Kesteloot, directeur-generaal De Lijn: We bekijken op dit moment, op basis van het gebruik dat ervan wordt gemaakt, of Slimweg al dan niet in zijn huidige vorm moet worden behouden. We bieden die dienstverlening inderdaad nog altijd aan. De vraag is of we dat al dan niet in dezelfde vorm moeten blijven doen.

De voorzitter: Mijnheer Kesteloot, ik dank u voor de vele uren die u al hebt gespendeerd in deze commissie.

De vraag om uitleg en de gedachtewisseling zijn afgehandeld.