

vergadering **C74 – OPE5**

zittingsjaar 2011-2012

Handelingen

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 8 december 2011

INHOUD

Vraag om uitleg van mevrouw Marijke Dillen tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de stopzetting door De Lijn van het pilootproject 'Openbaar vervoer voor mensen met een mentale beperking'
- 325 (2011-2012) 3

Vraag om uitleg van de heer Sas van Rouveroy tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het gebrek aan inspraak van steden en gemeenten bij De Lijn
- 506 (2011-2012) 7

■

Voorzitter: de heer Jan Peumans

Vraag om uitleg van mevrouw Marijke Dillen tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de stopzetting door De Lijn van het pilootproject ‘Openbaar vervoer voor mensen met een mentale beperking’ - 325 (2011-2012)

De voorzitter: Mevrouw Dillen heeft het woord.

Mevrouw Marijke Dillen: Voorzitter, bedankt om deze vraag te agenderen. Het betreft geen lokale problematiek, maar iets dat alle personen met een mentale handicap in Vlaanderen aangaat.

Minister, collega's, kinderen en volwassenen met een mentale beperking schrikken ervoor terug om gebruik te maken van het openbaar vervoer. Het is voor hen door de talrijke hindernissen die ze ondervinden absoluut niet vanzelfsprekend. Het is niet evident om het juiste perron te vinden, de juiste dienstregeling te kunnen lezen, laat staan het onderscheid te maken tussen de weekregeling en de weekend- en vakantieregeling.

Minister, nochtans is de bekwaamheid om zelfstandig gebruik te kunnen maken van het openbaar vervoer bijzonder belangrijk voor deze mensen om zelfstandig te kunnen wonen en werken. Het is heel belangrijk dat kinderen en jongeren de mogelijkheid krijgen om te leren op een zelfstandige en vlotte wijze het openbaar vervoer te gebruiken.

Collega's, vorig schooljaar vond er in de provincie Antwerpen een bijzonder interessant proefproject plaats in de school Berkenbeek buso in Wuustwezel, speciaal gericht op jongeren met een mentale beperking. Het openbaar vervoer werd een heel jaar als hoofdthema naar voren geschoven. De jongeren kregen de gelegenheid om zelfstandig gebruik te maken van het openbaar vervoer, dit in de praktijk te oefenen en hierover een examen af te leggen. Dat gebeurde in samenwerking met De Lijn en de NMBS. De bedoeling was, dat had de NMBS uitdrukkelijk vooraf gesteld, dat dit project zou worden uitgebreid naar heel Vlaanderen.

Minister, ik neem aan dat u intussen de nodige informatie hebt opgevraagd. Ik kan u in elk geval zeggen dat het project een zeer groot succes was. De leerkrachten waren zeer enthousiast. Ook de leerlingen en de ouders waren heel positief en vragende partij om dit te verlengen. Ook niet onbelangrijk is dat de kostprijs bijzonder beperkt was. De kinderen moesten een treinticketje aanschaffen en daar zagezegd zelf geld voor meebrengen, maar dat werd door de NMBS en De Lijn achteraf terugbetaald.

Helaas wordt dit project dit jaar dus niet veralgemeend. Als ik mag voortgaan op de informatie van de NMBS, zal dat ook in de toekomst niet gebeuren. Kwatongen hebben mij gezegd, minister, al zult u dat niet bevestigen, dat er bij de NMBS van hogerhand geen interesse meer is omdat enkel Vlaanderen aandacht besteedt aan deze problematiek. Wallonië heeft er absoluut geen interesse in. Daarom heeft de NMBS beslist dit stop te zetten. Ik betreur dat, en ik hoop u samen met mij.

Ik weet dat de NMBS niet uw bevoegdheid is, minister, dat is een ander beleidsniveau, maar u bent wel bevoegd voor de mobiliteit in Vlaanderen. In het Vlaamse regeerakkoord staat dat alle ministers binnen hun bevoegdheid mee verantwoordelijk zijn voor het voeren van een gelijkekansenbeleid ten overstaan van personen met een handicap. Ik heb minister van Welzijn Vandeuren hierover ook al geïnterpelleerd. Hij heeft mij beloofd met u contact op te nemen. Ik hoop te mogen rekenen op uw sociale bewogenheid, minister. Ik hoop dat u de overtuigingskracht hebt om misschien de nieuwe minister bevoegd voor de NMBS te overtuigen. Mochten zij het been stijf houden, hoop ik dat er in Vlaanderen iets wordt opgezet, dan maar alleen met De Lijn.

De Lijn was een belangrijke deelnemer aan dit project. Mensen die dit project mee hebben georganiseerd, hebben mij verteld dat De Lijn met veel enthousiasme de schouders hieronder

heeft gezet en dat de samenwerking heel goed is verlopen. Ik heb al gevraagd om het voort te zetten, desnoods zonder de NMBS. Welke redenen kent u voor de stopzetting, minister? Waarom wordt dit project niet veralgemeend, in het belang van deze jongeren? Hebt u al een overleg gehad met De Lijn om initiatieven te nemen om dit project voort te zetten in Vlaanderen?

De voorzitter: De heer Van Der Taelen heeft het woord.

De heer Luckas Van Der Taelen: Ik sluit me graag aan. Ik vind het een zeer – vergeef me het woord – ‘ontroerend’ initiatief, omdat het gaat over een doelgroep die vaak in het verdomhoekje belandt bij publieke voorzieningen. Ik denk dat u niet kunt overschatten hoe groot de impact van een publiek statement daarover kan zijn.

Ik herinner me nog mijn tijd aan de universiteit, een paar decennia geleden. Ik moest leden van het rectoraat toen nog overtuigen van het nut om gebouwen van de campus te voorzien van een speciale ingang voor rolstoelpatiënten. Het vreselijke argument dat werd gebruikt, was dat er maar één rolstoelpatiënt op de campus was. Die verderfelijke argumentatie hoorde men helaas te vaak. Nu is het een evidentie. Nu zal niemand nog een dergelijke opmerking durven te maken. Bij het bouwen van een gebouw gaat men er meestal van uit dat het toegankelijk moet zijn voor mindervaliden.

Ik trek deze parallel omdat daar twintig, dertig jaar geleden niet over werd nagedacht, net zoals er nu een problematiek wordt aangebracht waarover nooit wordt gesproken, maar die wel belangrijk is.

Minister, ik meen dat het een goed idee zou zijn dat u hierover niet alleen praat met uw federale collega, maar dat u ter zake ook een publiek statement doet of dat Vlaanderen het signaal geeft via De Lijn dat wij daar wel degelijk belangstelling voor hebben.

De voorzitter: De heer Reekmans heeft het woord.

De heer Peter Reekmans: Minister, er zijn twee dingen die me opvallen. Als we het hier over De Lijn hebben, gaat het meestal over massa's geld. Het pilootproject dat nu wordt stopgezet, had slechts een beperkte kostprijs.

We hebben onlangs de discussie gevoerd in de plenaire vergadering. U hebt toen handig politiek getracht om te stellen dat ik ineens ook voor basismobiliteit bleek te zijn. Ik blijf bij de standpunten die ik altijd al heb ingenomen, maar ja, minister, ik ben voor basismobiliteit voor mensen met een handicap bij De Lijn en de NMBS.

De Lijn krijgt van Vlaanderen geld genoeg. Als ik de kostprijs van dit project bekijk, vind ik het cruciaal dat die mensen effectief gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer.

Ik wil ook even denken aan de belbus. Een tijdje geleden heb ik via een aantal schriftelijke vragen aan u gevraagd wat het gebruik van de belbus was. De percentages, het aantal kilometers en het aantal passagiers blijven heel laag. Ik heb een suggestie. Dit project is nu afgevoerd, maar misschien kunt u het initiatief nemen om een nieuw project op te starten waarbij de belbus effectief wordt ingepast in het aanbod voor personen met een handicap die het openbaar vervoer willen gebruiken. Op die manier zal de belbus misschien niet langer lucht vervoeren, maar reizigers. Het is maar een suggestie, maar het lijkt me een mogelijkheid.

Ik vind het schrappen van het project heel spijtig en ik moet de collega's bijtreden. Dat we ondanks de lage kostprijs heel die doelgroep in de kou laten staan, vind ik ongehoord. Men heeft het hier dikwijls over “de warme samenleving”, maar van zulke maatregelen krijg ik het koud.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Voorzitter, dames en heren, ik zal proberen om de problematiek een beetje open te trekken. Elk initiatief dat wordt genomen en dat ervoor zorgt dat een bepaalde

doelgroep het openbaar vervoer gaat gebruiken, vind ik heel waardevol. We proberen om hier samen met de mensen van De Lijn werk van te maken.

Mevrouw Dillen, u hebt het heel juist geschetst: De Lijn was geen initiator van het proefproject, maar is wel onmiddellijk en heel enthousiast mee op de kar gesprongen om er medewerking aan te verlenen. De heer Reekmans stelt dat De Lijn geld genoeg krijgt, maar het was dus een project dat niet van De Lijn uitging, maar waar De Lijn echt wel goede punten in zag en waaraan ze graag meedeed.

Het was een testproject dat opgezet was door het lerarenkorps van het buitengewoon secundair onderwijs Berkenbeek. In 2010 werd het testproject gepatroneerd door de provincie Antwerpen. Er was financiële inbreng van de provincie Antwerpen. De deelnemers kregen vervoerbewijzen van de NMBS en een reiszakje van De Lijn. De provincie Antwerpen was in dit project een belangrijke financiële partner, maar de sponsoring bleef eenmalig. Dat is spijtig, maar het is zo, en als partners afhaken, kan De Lijn onmogelijk zomaar alle kosten overnemen.

Ik geef graag ook een appreciatie mee van De Lijn om een en ander in een duidelijke context te plaatsen. Voor De Lijn heeft het testproject aangetoond dat er heel wat flankerende activiteiten noodzakelijk waren. Dat is wellicht logisch, maar door aan het project deel te nemen, heeft De Lijn een goed zicht gekregen op de problematiek. Er was extra begeleiding nodig door controleurs, een bijkomende briefing van chauffeurs, er dienden badges opgemaakt te worden, er was veel overleg en debriefing met de school en zo meer. De NMBS is daar zelfs heel ver in gegaan en heeft bijvoorbeeld een geleid bezoek gebracht aan het Centraal Station.

Het is evident dat dit project niet tot hogere inkomsten heeft geleid. Het was daar ook niet voor gemaakt. Aan de kostenzijde bleek dat het project aanleiding heeft gegeven tot de inzet van meer middelen dan aanvankelijk werd gedacht.

Het lijkt me heel waardevol om samen met ministers Vandeuren en Smet te bekijken of we samen iets gelijkaardigs kunnen opzetten, al dan niet met inbreng van de NMBS. Openbaar vervoer is openbaar vervoer en moet zich niet noodzakelijk beperken tot de bus en de tram. Dat was ook het mooie aan het oorspronkelijke project.

Ik wil me er niet achter verstoppen, maar we zitten natuurlijk ook midden in de discussie over het verhogen van de kostendeckingsgraad. We weten dat er geen impact is op de inkomsten, maar wel op de uitgaven. We moeten het debat met een open vizier durven te bekijken. Zulke zaken zitten niet mee in de kostendeckingsgraad, want als we dergelijke zaken doen, kunnen we de kostendeckingsgraad niet verhogen. Dat is onmogelijk. We moeten dit op een eerlijke manier durven te bekijken. Ik begrijp dat hier vandaag voor wordt gepleit, maar u weet dat er sowieso een impact is.

Anderzijds wil ik wijzen op iets met een enorm groot potentieel. Dat is het project BlueAssist, de BlueCall Phone. Via De Lijn ondersteun ik de promotie daarvan. Het is een softwaretoepassing voor smartphones voor mensen met een beperking. Je neemt het openbaar vervoer en je toont een blauw scherm op je iPhone aan de chauffeur. De chauffeurs van De Lijn weten dat dat iemand is met een beperking. Daarvoor zijn ze opgeleid. Op het scherm verschijnt een vraag en een hulpnummer van een persoon om op te bellen in geval iemand bijvoorbeeld zijn weg is kwijtgeraakt.

In september 2010 heeft De Lijn meegewerkt aan de proefuitrol van het project BlueAssist in Oostende. Ik heb dit ook vermeld in mijn beleidsbrief 2010. Het project werd heel positief geëvalueerd, zowel door de gebruikers van BlueAssist, als door de chauffeurs van De Lijn en de medereizigers. Je leert die mensen zelfstandig het openbaar vervoer gebruiken. Als je dat ingeburgerd kunt krijgen in Vlaanderen en elders, dan heeft dat een positieve impact, ook op de andere gebruikers van het openbaar vervoer.

Daarom werd recentelijk beslist het project uit te breiden van West-Vlaanderen, dat als pilootproject fungeerde, naar heel Vlaanderen. Vanaf half februari 2012 zal BlueAssist worden toegepast in heel Vlaanderen. Alle chauffeurs van De Lijn krijgen een schriftelijke toelichting over de bedoeling en de mogelijkheden van BlueAssist. Gelijktijdig wordt ook een algemene sensibiliseringscampagne opgezet in heel Vlaanderen. Dit project werd ook goedgekeurd door de Vlaamse Regering als één van de demonstratieprojecten in het kader van Flanders' Care. We werken ministeroverschrijdend. Ook voor minister Vandeuren is dit project heel belangrijk.

Tot slot verwijs ik naar de beheersovereenkomst van De Lijn waar we op bladzijde 10 lezen dat De Lijn de opdracht heeft om doelgroepgericht en drempelverlagend opleidingen te ontwikkelen over hoe het openbaar vervoer moet worden gebruikt. Naast de BlueAssist, die nu al van start gaat, is het een opdracht van De Lijn om voor deze doelgroep na te gaan hoe we vooruitgang kunnen boeken.

Het project van Antwerpen toepassen in heel Vlaanderen is niet mogelijk. De lessen die ze eruit hebben getrokken, kunnen de weg bereiden om tot een concept te komen dat in heel Vlaanderen kan worden gebruikt. Daarnaast wijs ik ook op de mogelijkheden van de BlueCall Phone. Die moeten goed worden opgevolgd omdat ik er veel van verwacht. Ik heb gesproken met mensen met een beperking die met de BlueCall Phone werken, en die zelfstandig naar de muzikwinkel konden gaan. Vroeger ging dat niet, ze hadden altijd begeleiding nodig. Door een hulpscherm zijn ze gerust dat als er iets aan de hand is, ze geholpen zullen worden. De Lijn moet verder een pioniersrol spelen om de drempel om het openbaar vervoer te gebruiken, zo snel mogelijk weg te nemen. Wordt vervolgd.

De voorzitter: Mevrouw Dillen heeft het woord.

Mevrouw Marijke Dillen: Er kwam een financiële bijdrage vanuit de provincie voor dat project. De kostprijs is toch relatief beperkt en kan geen excuus zijn om dat vanaf het volgend schooljaar samen met minister Smet en minister Vandeuren niet te verankeren. Ik durf daar echt voor te pleiten.

Ik kende het project BlueAssist niet, maar ik zal het opzoeken. Ik vind het heel knap. Het kan die mensen een bepaalde geruststelling geven. Sta me toch toe te zeggen dat niet al die personen met een mentale beperking de financiële mogelijkheid hebben een iPhone aan te kopen.

Minister Hilde Crevits: De iPhone is niet noodzakelijk eigendom. Vaak wonen die mensen in groep. De iPhone kan toebehoren aan de verblijfplaats, maar kan worden meegegeven. Men werkt nu ook aan een applicatie die op gewone mobiele telefoons kan worden toegepast. Het heeft een grote toegevoegde waarde. Door ervoor te zorgen dat het collectief kan worden gebruikt, en door ook een toepassing te maken voor gewone telefoons, kunnen we daar ver in geraken.

Misschien moet je dat systeem zelf eens bekijken. De mogelijkheden zijn vrij spectaculair. Zonder afbreuk te doen aan het project waar u in uw vraag om uitleg naar verwijst, lijkt het een waardevol instrument dat zijn weg in de toekomst zal vinden, ook buiten Vlaanderen. Je neemt ook een drempel weg bij medereizigers om mensen spontaan te helpen. Het nummer dat je ziet verschijnen, is dat van de begeleider of begeleidster, dus de vertrouwenspersoon. Het biedt zeker mogelijkheden. Misschien is het goed om die met een open blik te bekijken.

Mevrouw Marijke Dillen: Minister, ik zal dat zeker doen. Ik durf er niettemin op aan te dringen dat u inspanningen doet, ondanks het feit dat de provincie Antwerpen heeft afgehaakt. Het gaat over zo weinig geld. Ik durf erop aan te dringen inspanningen te doen samen met minister Smet en minister Vandeuren om dit zo spoedig mogelijk opnieuw, niet alleen in Wuustwezel in de Noorderkempen maar ook in heel Vlaanderen, te laten uitgroeien.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

■

**Vraag om uitleg van de heer Sas van Rouveroi tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het gebrek aan inspraak van steden en gemeenten bij De Lijn
- 506 (2011-2012)**

De voorzitter: De heer van Rouveroi heeft het woord.

De heer Sas van Rouveroi: Minister, het aantal reizigers bij De Lijn neemt elk jaar toe. Dat is op zich erg goed nieuws. Dit is in het bijzonder het geval voor de Gentse tramlijn 1. Om aan dit stijgend aantal reizigers het hoofd te bieden, werden op deze tramlijn in het verleden reeds grotere tramstellen ingezet. Dat was de fameuze Hermelijntram, 30 meter lang. Vandaag blijkt de beschikbare capaciteit op tramlijn 1 alweer ruim onvoldoende. In theorie zijn er twee mogelijkheden om de capaciteit van deze tramlijn opnieuw op te voeren: ofwel de frequentie van de ritten verhogen ofwel de capaciteit van de rijtuigen zelf vergroten.

Optie één blijkt in de praktijk niet haalbaar om allerlei redenen. Een van de belangrijke redenen is dat een verdere stijging van het aantal voertuigen ten koste gaat van de doorstroming van het overige verkeer. De conclusie was dat alleen maar werd gezocht volgens optie twee, het verhogen van de capaciteit van de rijtuigen zelf. Maar ook hier stoten we op een aantal belangrijke beperkingen. Het blijkt in de praktijk immers allesbehalve evident om nog langere trams in te passen in het fijnmazig weefsel van een middeleeuwse stad als Gent.

De stad Gent is daarom samen met De Lijn concreet nagegaan wat de effectieve gevolgen zijn bij invoering van de nieuwste tramstellen. Dat was op zich goed. De conclusie van dit onderzoek is dat dit project vanuit technisch oogpunt een grote impact zal hebben, maar niet onmogelijk is. De Lijn heeft in het kader van deze aanbesteding vier offertes binnengekregen. Voor de stad Gent is het belangrijk dat bij het vergelijken van deze offertes maximaal rekening wordt gehouden met enerzijds de lengte van de tram en anderzijds de afstand tussen de voorste en de laatste deur omdat die de lengte van het perron bepaalt.

Uit het onderzoek dat De Lijn samen met de stad Gent heeft gevoerd, blijkt dat het bijzonder moeilijk zal zijn om de infrastructuur aan te passen als men kiest voor offerte één. Maar in alle omstandigheden blijkt dat er bij ongeveer 90 procent van de haltes en bij een aantal kruispunten hoe dan ook een aanpassing nodig is. Het feit dat die aanpassing op zich nodig is, wil nog niet zeggen dat die aanpassing ook op het terrein kan worden doorgevoerd. Ik verneem ook dat de kosten om de bestaande haltes aan te passen, ten laste zouden vallen van De Lijn. Tot zover het voorspel.

Nu kom ik aan de finale, minister, want dit alles had in feite vermeden kunnen worden. Het college van burgemeester en schepenen heeft zijn ongenoegen geuit over het feit dat de stad Gent niet betrokken was bij de opmaak van het bestek voor de aankoop van langere tramstellen. Dit bestek was beter in percelen opgedeeld, aldus het college, zodat op maat van de structuur van het Gentse stadsweefsel de meest geschikte tramstellen konden worden gekozen.

Naar aanleiding van diverse besprekingen in deze commissie, minister, onder meer met betrekking tot de beleidsbrief 2011 en het opstellen van een nieuwe beheersovereenkomst met De Lijn voor de periode 2011-2015, heb ik herhaaldelijk en zeer nadrukkelijk, zowel ten aanzien van u, minister, als ten aanzien van de directeur-generaal van De Lijn, de heer Kesteloot, aangeklaagd dat De Lijn veel te weinig overleg pleegt met haar belangrijkste stakeholder, zijnde de steden en gemeenten. En als ze dan al overleg pleegt, dan doet ze dat vaak te laat of houdt ze geen of onvoldoende rekening met de opmerkingen die gemaakt zijn en legt ze daar ook geen of weinig verantwoording over af.

Minister, u hebt telkenmale begrip getoond voor die kritiek. U bent daar gevoelig voor, trouw aan uw verleden als schepen vermoed ik, en met ervaring als bestuurder van een stad of gemeente. U beloofde telkenmale De Lijn hierop te wijzen en bij te sturen. Dit dossier en ook andere dossiers wijzen erop dat dit weinig of geen invloed heeft op de effectieve houding van De Lijn ten overstaan van steden en gemeenten.

Maar er is nog meer treurnis. Recent zijn over de hele lengte van tramlijn 1 belangrijke infrastructuurwerken uitgevoerd met betrekking tot de doorstroming van deze tramlijn. Bij het ontwerp van de tramhaltes heeft De Lijn geen rekening gehouden met de mogelijkheid van het toekomstig inzetten van trams van meer dan 40 meter lang. Nochtans moet die informatie toch al bekend zijn geweest. Hierdoor zijn de pas aangelegde tramhaltes, enkele maanden geleden aangelegd, niet lang genoeg voor deze tramstellen.

Minister, bent u het eens met mijn stelling dat een intense samenspraak, inspraak en tegenspraak vanwege de steden en gemeenten noodzakelijk is om de kwaliteit van de dienstverlening van De Lijn te verbeteren en De Lijn te behoeden voor stomiteiten op het terrein? Het eerste deel is een retorische vraag, waarop u zeker ja zult antwoorden. Het tweede deel is wat provocatiever.

Bent u het ermee eens dat De Lijn deze in-, samen- en tegenspraak ruim genoeg op voorhand moet aangaan en vervolgens rekening moet houden met het lokaal advies door het ofwel uit te voeren ofwel omstandig te weerleggen? Bent u het ermee eens dat de bestaande overlegprocedures op dit ogenblik niet volstaan en eens moeten worden doorgelicht? Bent u bereid ze desgevallend te herijken?

We stellen een gebrek aan veerkracht bij De Lijn vast. De maatschappij is vaak zo soepel als de sporen die ze legt. Bent u bereid de vraag te stellen of kan worden voorzien in een soort beroepsprocedure voor steden en gemeenten in bepaalde dossiers?

Nu de nieuwe beheersovereenkomst bijna een jaar van kracht is, rijst de vraag of u de indruk hebt dat De Lijn op een meer intense manier met de steden en gemeenten samenwerkt. Als u die indruk hebt, op welke feiten stoelt u die indruk?

Hebt u een monitoringinstrument ontwikkeld om de betrokkenheid van de steden en gemeenten helder te meten? Zo neen, bent u bereid om er een te ontwikkelen?

Hoe komt het dat de aanbestedingsprocedure met bijhorend bestek voor 50 nieuwe extra lange trams van 44 meter, die niet alleen voor Gent, maar ook voor Antwerpen dienstig zullen zijn, met een kostprijs van ver boven 100 miljoen euro niet eerst wordt doorgepraat met de belangrijkste stakeholders?

Bent u het ermee eens dat het ongehoord is dat infrastructuurwerken die pas zijn uitgevoerd alweer moeten worden aangepast omdat het rollend materieel wijzigt? Vindt u dat geen bewijs van falende interne coördinatie en dus duidelijk een gebrek aan degelijk management?

Bevestigt u ten slotte dat de kosten die hierdoor veroorzaakt worden integraal door De Lijn zullen worden betaald? Zo ja, betreurt u dan niet samen met ons die meeruitgave?

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Mevrouw Karin Brouwers: Ik wil eerst opmerken dat we het bij het bespreken van de beleidsbrief hebben gehad over de aanpassing van de halte-infrastructuur, vooral voor minder mobiele. Voorzitter, we vonden het wat merkwaardig dat deze vraag niet werd geweigerd. Dat is echter uw recht, dus heb ik daar verder geen opmerking bij.

Het klopt dat de relatie tussen De Lijn en de gemeenten nog steeds beter kan. We hebben dat ook in de beheersovereenkomst laten opnemen. Minister, ik wil daar nog een klein, concreet voorbeeld van aanhalen. Het gaat over iets totaal anders, u hoeft daar vandaag dus geen antwoord op te geven.

Eind november kregen de gemeenten een brief van De Lijn over de lancering van de MOBIB-kaart van De Lijn. Men legt uit wat de bedoeling is en zegt verder: “Concreet denken we aan een aantal nieuwe derdebetalerssystemen, waarvan wij u en het college het eerste nieuwe systeem willen voorstellen.” Vervolgens stellen ze het nieuwe systeem voor en gaan ze als volgt verder: “Als lokale overheid kunt u de aanmaak- en zendkosten, 5 euro voor de MOBIB-kaart van de 65-plussers die een kaart aanvragen, voor uw rekening nemen. Meer informatie over de MOBIB-kaart vindt u op de website. Binnenkort zullen wij u contacteren met de vraag of u meer gedetailleerde informatie wenst voor uw stad.”

Dat lijkt me niet echt een voorbeeld van goede communicatie met de gemeenten. Men spreekt over een aantal nieuwe derdebetalerssystemen die er zullen aankomen, legt er eentje eventjes uit en zegt dat men nog contact zal opnemen. Waarom wordt er niet meteen een infovergadering georganiseerd voor de gemeenten van een bepaalde regio, waar al die systemen worden uitgelegd en waar al die gemeenten kunnen inschatten over hoeveel 65-plussers het bijvoorbeeld gaat? Misschien willen namelijk niet alle 65-plussers die kaart. Hoe kan een gemeente op basis van zo’n briefje beslissen? De Lijn zegt dat ze die gemeenten individueel zal contacteren. Dat betekent toch ook enorm veel werk voor de medewerkers van De Lijn?

U hebt het over zware infrastructurele zaken in een grote stad. Dit is een klein, concreet voorbeeld en is op het eerste zicht beperkt, hoewel het toch wel wat impact kan hebben op de begroting van een aantal gemeenten. Eigenlijk weten de gemeenten aan de hand van zo’n briefje niet wat ze kunnen verwachten. De communicatie kan dus duidelijk nog beter. We kijken uit naar de evaluatie van de beheersovereenkomst op dat vlak.

De voorzitter: De heer Peeters heeft het woord.

De heer Dirk Peeters: Ik onderschrijf de vraag om uitleg van de heer van Rouveroi volledig, maar bekijk het toch met een wat andere bril. We hebben het hier tijdens de bespreking van de beheersovereenkomst en de beleidsbrief al over gehad. Ik stel ook vast dat er weinig verandert op het terrein.

Het voorbeeld van de heer van Rouveroi gaat over harde infrastructuur. Ik wil het ook hebben over de dienstverlening op het terrein. Daar blijkt dat De Lijn zonder al te veel ruggespraak met bijvoorbeeld de steden en gemeenten, overgaat tot nieuwe dienstregelingen, omleidingen, afschaffen van diensten en vervangen van diensten door belbussen. Ze brengt de gemeentebesturen daar niet vooraf van op de hoogte. Dat veroorzaakt nogal wat ongenoegen, zeker bij de bewoners op het platteland. Zij wenden zich dan tot de gemeentebesturen die, bij gebrek aan kennis, geen antwoord kunnen geven. Vanuit de bezorgdheid voor een goed openbaar vervoer moeten we ervoor zorgen dat de dialoog tussen de plaatselijke besturen en De Lijn goed loopt. We stellen nu namelijk net het tegenovergestelde vast. Ik vrees dat het openbaar vervoer daar op termijn zelf het slachtoffer van zal zijn.

Ik heb u in die zin ook een paar schriftelijke vragen gesteld over een paar concrete voorbeelden uit de Kempen waar het op dat vlak fout loopt. We komen uit een tijd dat de steden zelf veel inspraak hadden in het organiseren van het lokaal openbaar vervoer. Dat is allemaal op een hoger niveau gebracht. Op het eerste zicht leek dat een goede methode en een goede politiek. Onder invloed van de besparingen stelt De Lijn zich echter te hard op voor de gemeentebesturen en de gebruikers van het openbaar vervoer. Dat zou niet mogen.

Ik pleit fors voor een betere organisatie van de communicatie tussen de plaatselijke besturen en het openbaar vervoer verstrekt door De Lijn.

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

De heer Dirk de Kort: Voorzitter, tijdens de bespreking van de beleidsbrief, toen dit ook ter sprake kwam, heb ik ook al gezegd dat het toch niet allemaal kommer en kwel is. Op dit

moment is de juiste aanpak en de goede communicatie tussen lokale besturen en De Lijn de gebiedsgerichte evaluatie. Je merkt dat je op heel wat vlakken, zowel in verband met trajecten als met service, heel wat zaken effectief kunt bijsturen. Er is nu ook in de mogelijkheid voorzien om zo één gebiedsgerichte evaluatie op te richten per provincie. We zijn bijzonder tevreden over de resultaten en over wat in het vooruitzicht wordt gesteld.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Mijnheer van Rouveroi, u raakt hier een persoonlijke bekommernis van mezelf. Het raakt mij dat u zegt dat u na een jaar nog geen verschil ziet. Ik zou veel liever hebben dat er toch al beter wordt gecommuniceerd.

Ik ben blij dat de heer de Kort wat nuance in het verhaal brengt en zegt dat hij de positieve effecten ziet. Ik onthoud uit uw opmerkingen dat het bij de communicatie met steden en gemeenten afhangt van de contactpersoon bij De Lijn. Bij de beleidsbrief heb ik engagementen genomen. Ook in de beheersovereenkomst is er duidelijk ruimte voor het contact tussen De Lijn en de lokale besturen. Dat vind ik een belangrijk aandachtspunt.

Ik heb gemerkt dat wijzigingen doorvoeren in de dienstregelingen zonder dat te overleggen met de lokale besturen, vaak stoot op onbegrip. Ik kijk dan naar u, mijnheer Peeters. Ik heb zelf al opmerkingen van lokale besturen gekregen omdat er een lijn wordt afgeschaft. Dat blijkt dan op terechte gronden te zijn, omdat er niemand op die bus zit. Maar als dat niet helder en duidelijk wordt gecommuniceerd aan het lokale bestuur, liefst niet op papier, maar via een telefoon of een persoonlijk gesprek, krijg je geen begrip. Nochtans kun je, als je het lokale bestuur mee hebt, aan de mensen veel duidelijk maken.

Sinds eind vorig jaar is het absoluut duidelijk dat De Lijn in de communicatie een meer proactieve rol moet spelen. Ik heb toen ook gezegd dat er bereidheid is bij De Lijn zelf. Ik geef u algemeen enkele zaken mee. Met de besturen van Antwerpen en Gent – jammer genoeg komt een van de twee nu in het vizier – wordt nu op topniveau periodiek overlegd. In principe zit men driemaandelijks samen om te evalueren en bij te sturen. Die aanpak is geïnstitutionaliseerd en moet worden uitgerold naar andere gemeenten. Het werpt vruchten af.

Voor de andere betrekkingen met steden en gemeenten heb ik me een tijd geleden geëngageerd dat er een bevraging zou komen. Dat is ondertussen doorgesproken met de VVSG. Begin volgend jaar in februari of maart worden alle steden en gemeenten heel uitgebreid bevragd over hun samenwerking met De Lijn. De vragenlijst wordt nu opgesteld. Dat is een ideale periode. Het is mijn bedoeling dat, bij de start van de nieuwe legislatuur op gemeentelijk niveau, die bevraging voltooid is, dat De Lijn alles al gescreend heeft en meteen heel concreet aan de slag kan gaan om tot een goede verstandhouding met de lokale besturen te komen.

Tijdens mijn bezoeken hoor ik toch ook vrij veel lokale besturen die heel tevreden zijn. Zij vinden wel dat er goed wordt overlegd. Het beeld in Vlaanderen is wat diffuus. We mogen het kind niet met het badwater weggooien. Het heeft niets met partijpolitiek te maken, op de ene plaats is er gewoon een betere verstandhouding dan op de andere.

Ik vraag ook wel wat begrip. Stel dat er bijvoorbeeld wegenwerken zijn en het bestuur vraagt om een bepaalde omleiding te volgen. De budgettaire impact van 1 kilometer omrijden is enorm groot. Vragen worden vaak laat gesteld. Het probleem ligt niet altijd bij De Lijn. De wisselwerking moet goed zijn.

Wat de bestaande procedures betreft, is er binnen het convenant bepaald dat er overleg moet zijn. De Lijn en de gemeenten zijn vaste leden van de gemeentelijke begeleidingscommissie (GBC) en de provinciale auditcommissie (PAC). We hebben vorige week een nieuw decreet goedgekeurd, waarin we nog veel meer daarop focussen. Onderschat de impact niet. In de toekomst komt er veel meer nadruk op de GBC. Ambtenaren, die mee op lokaal vlak tot besluitvorming kunnen komen, zullen daar systematisch naartoe moeten gaan. Dat kan een

hefboom zijn voor een veel soepelere samenwerking. De GBC is het cruciale orgaan voor beslissingen. Als mensen daar vaak naartoe komen, kan dat automatisch leiden tot een veel intensere samenwerking. In de toekomst evolueren we dus naar een gemeentelijke begeleidingscommissie en dan een regionale mobiliteitscommissie.

Daarnaast is er de nieuwe voorziene monitoring van de betrokkenheid van de steden en gemeenten, die opgenomen is in de beheersovereenkomst van De Lijn. Ik verwijs vaak naar die beheersovereenkomst. Ik wil die gebruiken. We zullen jaarlijks een opvolgingsmomentje hebben. Daarom geef ik u altijd de bladzijden mee. Op bladzijde 21 bij de doelstelling ‘stakeholdermanagement’ staat: “De Lijn voorziet een peiling naar de tevredenheid van steden en gemeenten over hun samenwerking met het agentschap.” Dat is dus uitdrukkelijk in de beheersovereenkomst opgenomen. Het wordt nu voorbereid en zal begin 2012 gebeuren. Wat mij betreft, gebeurt het zo snel mogelijk, om de resultaten te hebben wanneer de nieuwe schepencolleges samengesteld zijn.

Mijnheer van Rouveroi, ik vind het voorbarig om nu uitspraken te doen over de nood aan beroepsprocedures. Met het bestaande en aangepaste decreet kunnen we al heel ver geraken. Ik ga wel de resultaten van de enquête au sérieux nemen. Als we voelen dat er cruciale problemen aan bod komen, zullen we moeten bijsturen in de procedures. De algemene bespreking moeten we eens opnieuw doen, collega’s, zodra we de resultaten van de grote bevraging hebben. Die wil ik heel graag in deze commissie met u doornemen.

Mevrouw Brouwers, u maakte een opmerking over iets dat me onbekend was. Ik heb het doorgenomen. Het lijkt me heel logisch wat u vertelt. We moeten eens bekijken waarom zaken op de ene of op de andere manier worden aangepakt. Ik neem dit zeker ook mee.

Mijnheer Peeters, uw vraag betrof vooral de dienstregelingen die niet op voorhand doorgesproken werden. Ik heb daar een aantal heel goede voorbeelden van, maar ik heb ook weet van een aantal voorbeelden die niet goed zijn. Ze worden nog niet overal met evenveel zorg aangepakt. Ik houd niet van het melden van dergelijke zaken per brief. Dat kan natuurlijk, maar flankerend is er minstens een gesprek nodig, want daarmee kan veel meer bereikt worden.

Mijnheer van Rouveroi, ik kom tot de trams. Ik zal wat achtergrondinformatie geven, maar ik heb gemerkt dat u heel veel overneemt uit het advies dat door de stad werd gegeven, u kent het dossier dus, maar voor uw collega’s is het wellicht extra informatie.

Er werd door De Lijn inderdaad gekozen voor de aanschaf van extra lange trams voor Antwerpen en voor Gent. Die keuze op zich is schitterend, want we zien dat er capaciteitsproblemen zijn op het tramnet en zulke lange trams kunnen die problemen natuurlijk oplossen. De Lijn wil op die manier tegemoet komen aan een aantal verzuchtingen. Ik heb hier trouwens ook al heel veel kritiek gekregen, ook naar aanleiding van de beleidsbrief. Er werd me gezegd dat geïnvesteerd moest worden in nieuwe trams en zo meer. De keuze die werd gemaakt, vind ik heel goed en ik meen dat er geen bezwaren tegen zijn.

Wat de grotecapaciteitstrams betreft, zijn er een aantal besprekingen geweest tijdens het periodieke overleg tussen het management van De Lijn met de bevoegde Gentse schepen en de stedelijke administratie. Dit is niet gebeurd door de directeur-generaal, maar door de entiteit Oost-Vlaanderen zelf en de Centrale Diensten van De Lijn, samen onder toezicht van de directeur-generaal en de directeur van De Lijn Oost-Vlaanderen. Het onderwerp is de eerste keer aan bod gekomen op het periodiek overleg van 5 februari 2009. Daarna zijn er nog overlegmomenten geweest op 4 juni 2009, 8 december 2009, 1 december 2010, 15 maart 2011, 14 juni 2011 en 11 oktober 2011.

Op dit ogenblik is de aanbesteding van nieuwe trams in de fase van de vergelijking tussen de ‘best and final offers’ van de vier geselecteerde kandidaten. De gesprekken met de stad Gent zijn dus aan bod gekomen, lang geleden, en de stad Gent heeft – heel correct trouwens – De Lijn op haar bezorgdheid gewezen in verband met de impact van de precieze lengte van de

trams. De dienst Mobiliteit van de stad heeft aan De Lijn een verslag bezorgd van een intern overleg van 8 maart 2011. Samen met de stadsdiensten heeft De Lijn de mogelijke knelpunten onderzocht en een aantal plaatsbezoeken afgelegd, daar kom ik nog op terug. Het college heeft op 17 november een advies geformuleerd over dit dossier en heeft dat op 18 november overgemaakt aan het management van De Lijn.

Er is dus effectief een probleem mogelijk. Ik moet natuurlijk oppassen met wat ik zeg, want er loopt een aanbestedingsprocedure. Ik kan dus niet vertellen welk probleem er bij welke kandidaat is. Ik probeer het in het algemeen uit te leggen.

In verband met de inzetbaarheid van deze trams vertelt De Lijn mij dat in functie van het op- en afstappen, de plaatsing van de deuren van groter belang is dan de totale lengte van het voertuig. Dat zei u ook, ik meen dus dat we elkaar verstaan. Nadat de directie van De Lijn het principe van de aanschaf van extra lange trams had aangenomen, werd dat ook gerapporteerd in het overleg met de stad. Het bestek zelf werd inderdaad nooit aan de stad voorgelegd. Het bespreken van de hoofdlijnen van een dergelijk bestek is mijns inziens een verbeterpunt, zeker in dergelijke grote dossiers. Het is dus niet gebeurd. Ik kan niet zeggen dat het gebeurd is, want het is niet gebeurd.

Ik kom tot het punt van de haltes. De stad Gent heeft een rapport opgesteld in oktober 2011 met de titel 'Infrastructureel onderzoek van de stadswegenis in functie van de geplande aankoop van de nieuwe langere tramstellen'. U kent het ongetwijfeld. Het werd opgesteld na een gezamenlijk terreinonderzoek van De Lijn met de stad Gent en het werd toegevoegd aan het advies van 17 november van de stad aan De Lijn. In het rapport worden vijf recent heraangelegde tramhaltes beschreven en er staat ook in dat er voor twee haltes geen problemen zijn. Voor drie haltes is er mogelijk een probleem bij het op- en afstappen aan de laatste deur als één bepaalde tram van de vier offertes door De Lijn overgehouden wordt. Ik herhaal: er zijn vier offertes en één van die vier kan problemen geven bij het op- en afstappen aan de laatste deur. Op dit ogenblik heb ik geen zicht op de zaak, we moeten het resultaat van de lopende aanbestedingsprocedure afwachten. Indien er een probleem is, zal De Lijn samen met de stad Gent nagaan wat de mogelijke opties zijn.

Samengevat: ik deel absoluut uw mening dat de hoofdlijnen van de bestekken, zeker de technische aspecten ervan, op voorhand grondig besproken moeten worden. Er is wel veel overleg geweest, maar dit moet gebeuren op het moment dat het bestek wordt gelanceerd.

Drie van de vier offertes leveren geen problemen op, één wel. Het zal heel belangrijk zijn dat er na de toewijzing van de offertes heel snel overlegd wordt met de stad om te bekijken of er een probleem is of niet. Ik heb aan De Lijn zelf naar aanleiding van het advies gevraagd om zo snel mogelijk opnieuw met de stad samen te zitten, maar ik weet niet of dat ondertussen gebeurd is. Ik heb naar aanleiding van uw vraag geen verdere feedback gekregen. Het is daarom dat ik zei dat ik op veel van uw vragen "ja" kan antwoorden, maar ik kan vandaag niet met zekerheid zeggen of er infrastructuur moet worden aangepast.

Het schoentje wringt natuurlijk hier: had men iets meer zorg besteed aan het bestek zelf, dan kon men er door de afmetingen voor de deuren te geven, voor zorgen dat men niet op die manier kon inschrijven. In drie van de vier inschrijvingen staat de correcte tram, de tram die men voor ogen had. Er zit nu ook een andere inschrijving tussen, maar had men het zinnetje over de afmetingen erin gezet, dan was er zeker geen probleem geweest. Dat vind ik jammer. Ik heb daar ook op gewezen, maar nu zitten we in een lopende aanbestedingsprocedure en we moeten zien wie er als best geselecteerde uitkomt en dan nagaan hoe het verder wordt aangepakt.

De voorzitter: De heer van Rouveroij heeft het woord.

De heer Sas van Rouveroij: Minister, uw conclusie is helder en correct. Men had op het niveau van het bestek het overleg georganiseerd met de stedelijke diensten die inzake mobiliteit deskundig zijn en niet het onmogelijke zullen vragen of de beperkingen van De

Lijn kennen. Dat hogere doel dienen we allemaal. We willen met z'n allen zoveel mogelijk openbaar vervoer aanbieden tegen de beste prijs-kwaliteitsverhouding, want dat is de toekomst. Niemand heeft een verborgen agenda. Het tegendeel is waar. Laten we het zo goed mogelijk doen, zodat er zo snel mogelijk zoveel mogelijk capaciteit kan worden geleverd in het stedelijke tramnet.

Minister, communicatie is één zaak, inspraak is een andere. Laat dat duidelijk zijn. Met communicatie dek je niet alles af, inspraak is veel meer en moet vooral vroeg gebeuren. In dit dossier is dat het moment van het opstellen van het bestek. U zegt dat het niet is gebeurd. U draait niet rond de pot. Zo kennen we u. Dat is goed want het houdt het debat kort en krachtig. Het is niet gebeurd en u betreurt dat. U zei letterlijk dat het een werkpunt is. Laten we daar inderdaad een werkpunt van maken.

Deze vraag heeft maar één doel, minister, namelijk u blijvend wijzen op het feit dat De Lijn een werkpunt heeft. Dat wordt ook gedeeld door de meeste collega's. We weten dat u daar gevoelig voor bent en dat u er werk van wilt maken, maar De Lijn heeft dat niet altijd goed begrepen. Via dit signaal zullen we ervoor zorgen dat De Lijn bij de les blijft en dat we kunnen zeggen, liefst voor het einde van uw legislatuur, dat er veel is veranderd. Voor u is dat goed en voor ons ook. Het bewijst dat ook de oppositie een rol heeft gespeeld die het verschil kan maken.

Het beeld is inderdaad diffuus. Ik kan me levendig voorstellen dat sommige steden en gemeenten wel tevreden zijn. Heeft dat te maken met de aard van de bestuurders? Dat durf ik niet te vermoeden. Ik ga ervan uit dat de 308 steden en gemeenten allemaal even goed zijn. Ik weet wel dat er besturen zijn die wat minder geïnspireerd zijn als het hierover gaat. Maar ik denk dat dat vooral te maken heeft met een verschil in lokaal management. Wellicht wilt u daar geen uitspraken over doen, maar ik vermoed dat dat toch verschilt van plaats tot plaats. De stad Gent is alvast niet altijd erg tevreden over dat lokaal management, maar het is aan hen om dat lokaal bij te sturen waar mogelijk.

Minister, ik begrijp dat de peiling die u samen met de VVSG organiseert, begin volgend jaar een nulmeting zal zijn. Dat is prima. Dan kunnen we in 2013 op basis van die nulmeting al eerste conclusies trekken. Ik wil wel wijzen op het risico dat als uit die meting zou blijken dat 70 procent van de steden en gemeenten tevreden is, we daar niets mee zijn. De Lijn kan misschien zeggen dat ze een onderscheiding heeft, maar dat is hier niet het geval. Dan zijn er 30 procent ontevredenen. In deze materie moet je streven naar een graad van 95 tot 100 procent. Het is zoals met de stiptheid van de treinen. Je kunt zeggen dat 90 procent de allergrootste onderscheiding is, maar het is wel een ramp. Laten we geen misbruik maken van de peiling door snel tevreden te zijn met de eindresultaten.

Minister, tegen de beroepsprocedure zei u niet per definitie neen, maar wel voorbarig. Prima, we zien dan wel.

Had men de technische fiche van het bestek opgesteld in samenspraak met de stakeholder, dan hadden we die problemen minder, of misschien zelfs niet gehad. Daaruit trek ik de conclusie dat de kosten die het gevolg zijn van de aanpassing van de tramhaltes, integraal zullen worden betaald door de veroorzaker, namelijk De Lijn. Daarover heb ik u niets horen vertellen. Mag ik van u horen dat de kosten van de aanpassingswerken die het gevolg zijn van het feit dat het bestek onvoldoende spoort met de realiteit op het terrein, zullen worden gedragen door De Lijn, en niet door het stadsbestuur?

Minister Hilde Crevits: Ik beschouw de tevredenheidsenquête niet als een nulmeting. Ik zal ook geen rekening houden met procenten. Het is een puur werkdocument. Het gaat erom entiteiten die ondermaats scoren, te verbeteren. Het is de bedoeling dat de samenwerking goed is. Het is niet omdat De Lijn een wens van een lokaal bestuur niet volgt, dat het een slechte samenwerking is. De communicatie moet goed zijn, maar we moeten motiveren waarom we a of b kiezen. Ik wil vooral daaraan werken. Voor mij moet dat niet in de

statistieken komen met zoveel procent tevredenheid. Daarmee ben ik zelf niets. Het moet een werkdocument zijn. Of dat op het einde van de legislatuur verbetert of verslechtert, interesseert me ook niet. Het kan zijn dat we sommige grote problemen oplossen, maar dat er nieuwe noden worden ontdekt. Ik wil geen jaarlijkse, vergelijkende studie maken, maar wel regelmatig een document zien over hoe de samenwerking met De Lijn kan worden geoptimaliseerd.

Ik heb uiteraard geen uitspraak gedaan over de kosten omdat het absoluut niet zeker is dat er kosten moeten worden gemaakt. Er moeten maar kosten worden gemaakt als een van de vier inschrijvers degene is die wordt geselecteerd. Met een van de inschrijvingen is er mogelijks een probleem. Vandaag kan ik niet zeggen of er kosten zullen zijn voor aanpassingen. Laat De Lijn eerst selecteren. De Lijn moet het bestek volgen en kan niemand uitsluiten op basis van iets dat niet in het bestek staat. We zullen uitzoeken wie er wordt geselecteerd. Dan zal moeten worden gekeken of er aanpassingswerken nodig zijn of niet en zal er een beslissing worden genomen over hoe daarmee wordt omgegaan.

Ik kan niet zeggen of de kans groot of klein is, want ik heb daar geen uitleg over gevraagd. Ze moeten nu eerst hun toewijzingswerk doen. Het is niet zo dat vandaag vaststaat dat er grote extra kosten moeten worden gemaakt. Dat hangt af van de keuze die wordt gemaakt voor het type tram.

De voorzitter: De heer van Rouveroij heeft het woord.

De heer Sas van Rouveroij: Minister, uit dit laatste meen ik te mogen begrijpen dat u stelt dat de kosten die eventueel het gevolg zouden zijn van de keuze voor een van de offertes, de kosten dus met het oog op de aanpassingen, geen deel zijn van de afweging.

Minister Hilde Crevits: Het kan geen deel van de afweging zijn. Ik moet opletten wat ik zeg. Je hebt een bestek. Je weegt af in functie van de parameters die in een bestek staan en waaraan je moet toetsen. Ik heb die parameters niet bij. Het kan misschien wel een afweging zijn, maar dat weet ik niet. In elk geval staat niet in het bestek dat de deuren minstens zo breed moeten zijn bijvoorbeeld, anders zou het onontvankelijk geweest zijn. Men heeft me meegedeeld dat de inschrijving sowieso rechtsgeldig is. Nu moet worden afgewogen om een keuze te maken. Dat moet het bedrijf doen volgens de wetgeving op de overheidsopdrachten. Ik ga me daar niet in mengen. Ik kan daar vandaag geen uitspraken over doen. Nu moet men een leverancier kiezen, want dat is nog niet gebeurd. Niet bij elke keuze zijn er kosten.

De heer Sas van Rouveroij: In de hypothese dat er kosten zijn, zijn die dan ten laste van De Lijn?

Minister Hilde Crevits: Dat zal dan bekeken worden.

De heer Sas van Rouveroij: Dat is een principiële vraag.

Minister Hilde Crevits: U moet begrijpen dat ik hier geen voorafname op zal doen, want het is verre van zeker dat het die inschrijving zal zijn.

De voorzitter: Ik wil het nog even hebben over de ontvankelijkheid van deze vraag om uitleg. Mevrouw Brouwers, we hebben die vraag doorgelaten omdat ik de heer van Rouveroij een sympathiek mens vind en ten tweede omdat we hem nog eens heel graag in de commissie hadden. Alle gekheid op een stokje, de reden is heel simpel. Ten eerste is het geen lokale aangelegenheid. Ten tweede – hoewel ik er geen getuige van kan zijn want ik zat op dat moment in het buitenland – is er het feit dat de relatie tussen de gemeenten en De Lijn niet is besproken. Ik baseer me op de informatie die ik krijg. Ik denk dat de vraagstelling vrij algemeen was. Bij de regeling van de werkzaamheden kunnen we daar altijd op terugkomen.

Het incident is gesloten.

■