

VLAAMS PARLEMENT



vergadering **C147 – OPE12**

zittingsjaar 2009-2010

Handelingen

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 4 maart 2010

INHOUD

Interpellatie van de heer Jan Penris tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, over de toekomst van de Oosterweelverbinding	3
Vraag om uitleg van de heer Jan Roegiers tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het verdwijnen van de kleine voorverkoopautomaten van De Lijn	
Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de betaalsystemen van De Lijn	
Vraag om uitleg van mevrouw Liesbeth Homans tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het verwijderen van de kleine ticketautomaten door De Lijn in Antwerpen	5
Vraag om uitleg van de heer Jan Roegiers tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de stand van zaken met betrekking tot het wegwerken van de zwarte verkeersknooppunten en het aanleggen van een nieuwe lijst verkeersknooppunten	
Vraag om uitleg van de heer Chris Janssens tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de verkeersveiligheid op de gewestwegen en het wegwerken van zwarte verkeerspunten	15
Vraag om uitleg van mevrouw Griet Smaers tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de experimenten met de hybride brandstofcelbus op waterstof van De Lijn	24
Vraag om uitleg van de heer Filip Watteeuw tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de evaluatie en het vervolg van het project 'Duurzaam naar school'	27

■

Voorzitter: de heer Jan Peumans

Interpellatie van de heer Jan Penris tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, over de toekomst van de Oosterweelverbinding

De voorzitter: De vraag om uitleg van mevrouw De Ridder is voor haar blijkbaar geen prioriteit meer. Ik zal daar in het vervolg bij het goed- of afkeuren van vragen om uitleg rekening mee houden. U zult dat begrijpen. Het Uitgebreid Bureau heeft dat interpellatie-verzoek omgezet in een vraag om uitleg en de minister gevraagd om te antwoorden.

De heer Sas van Rouveroi: Voorzitter, dit thema is voor haar wel een prioriteit, maar ze moest om persoonlijke redenen vertrekken.

De voorzitter: Het antwoord wordt gegeven door minister Crevits.

De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris: Voorzitter, minister, collega's, ik kan kort zijn, want we hebben gisteren al uitvoerig over dit onderwerp gedebatteerd en de politieke contouren ervan tekenen zich steeds duidelijker af.

Ik houd de interpellatie toch wel aan omdat we pas de interessante uiteenzetting hoorden van de mensen die een alternatief voor de klassieke Oosterweelverbinding hebben uitgewerkt. Ik heb begrepen dat uw regering op 31 maart wil landen en tegen dan de knoop wil doorhakken. Op welke manier dat zal gebeuren, is haar zelf blijkbaar nog niet duidelijk. Gisteren had ik tenminste die indruk, want als het haar toch duidelijk zou zijn, dan werd er toch geacteerd dat dit niet het geval is.

Mijn bekommernis is wel dat met alle elementen van het dossier terdege rekening wordt gehouden. Ik bedoel dan zeer concreet dat ook rekening wordt gehouden met alle elementen die zijn aangedragen door de mensen van de werkgroep van tien of elf; van het Forum 2020 dus. Ik weet dat het voor u en de regering kort dag zal zijn. De werkgroep zegt zelf dat hij als katalysator en klankbord wil fungeren, en natuurlijk geen pasklare alternatieven aanreikt. Zelfs de redactie van de studie is nog niet helemaal af. Dat zal pas in de loop van de komende weken het geval zijn, en dan zult u wellicht de teksten ontvangen.

Het is mijn bekommernis te weten of uw regering daarmee terdege rekening zal houden. Of is het zoals men in de wandelgangen zegt en in een bepaalde pers wordt gesuggereerd dat nu al is beslist dat er weliswaar geen hele Lange Wapper, maar tenminste toch een Lange Wapper light komt?

De voorzitter: De heer Peeters heeft het woord.

De heer Dirk Peeters: Voorzitter, minister, collega's, ik sluit me kort aan. Ik herhaal toch even de vraag over de DAM-werkgroepen. Er is ons gisteren geen inhoudelijke feedback over de bijeenkomsten bezorgd, wel een reeks data. In de presentatie van Forum 2020 kwam een open en creatief voorstel naar voren dat niet in zijn geheel te nemen of te laten is, maar wel denkpistes van oplossingen aanreikt. Wordt dit voorstel in de bespreking van de DAM-werkgroepen nog geïntegreerd? Wanneer krijgen we een duidelijk antwoord?

De voorzitter: De heer Martens heeft het woord.

De heer Bart Martens: Voorzitter, minister, collega's, ook ik zal mijn 5 minuten niet gebruiken. We hebben al veel informatie gekregen. Mijn enige vraag aan u is of de Vlaamse Regering al kennis heeft genomen van het voorstel van het Forum 2020. Dat is de enige vraag die gisteren in het 1 uur durende antwoord niet is beantwoord.

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

De heer Dirk de Kort: Voorzitter, minister, collega's, ik heb dezelfde vraag als de heer Martens: kent de Vlaamse Regering de resultaten van de studie van het Forum 2020? Is het

rapport van IGEAN in de DAM-werkgroepen besproken en zal dat tot bijkomende maatregelen leiden?

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Voorzitter, collega's, ik zal in mijn korte antwoord hopelijk duidelijk zijn. Ik zou willen verwijzen naar wat de minister-president gisteren heeft gezegd in de plenaire vergadering. Hij zei daar erg duidelijk dat het zeer goed is dat het gesprek dat we hier vandaag in de commissie hebben gevoerd, zou doorgaan. Hij zei daarover dat dit gesprek alleen maar kan bijdragen tot een beter inzicht in de mobiliteitsproblemen, en hij zei ook dat "elke nuttige bijdrage moet worden getoetst aan haar oplossend vermogen". En hij ging verder met deze woorden: "Op dat vlak is het studiewerk van het Vlaams Verkeerscentrum zeer nuttig omdat het de verkeersstromen heel duidelijk in beeld moet brengen." Hij had het dus over "elke nuttige bijdrage", wat een antwoord is op alle vragen van de sprekers.

De heer Peeters vraagt wanneer er inhoudelijk informatie over de DAM-werkgroepen wordt gegeven. U moet begrijpen dat ik verwijs naar wat gisteren is gezegd. Die groepen werken. Ze zijn sinds mijn vorig verslag nog een viertal keer samengekomen. Ik heb het over het ministerieel comité. Vanaf het moment dat de puzzel in elkaar valt, zal daarover worden gerapporteerd.

De heer Jan Penris: Soms kunnen korte debatten de politieke duidelijkheid enkel ten goede komen. Minister, ik hoor u nadrukkelijk herhalen wat uw, of liever onze, minister-president heeft gezegd: "Elke nuttige bijdrage die probleemoplossend kan werken, moet worden getoetst." Ik ga ervan uit dat dat zal gebeuren. Normaal ben ik nogal sceptisch ten aanzien van uw regering, maar vandaag wil ik u het voordeel van de twijfel gunnen. Ik reken erop dat u doet wat u hier vandaag bevestigt.

De heer Bart Martens: Het spijt me, minister, maar ik denk dat u geen antwoord gegeven hebt op mijn vraag. U hebt gesteld en herhaald dat elke nuttige bijdrage zinvol is en bekeken zal worden. Maar mijn vraag was of de Vlaamse Regering al ten gronde kennis heeft kunnen nemen van de voorstellen van Forum 2020. Het is de vierde keer dat die vraag hier vandaag wordt gesteld, maar er is nog altijd geen antwoord op gekomen.

De heer Dirk Peeters: Minister, u zegt dat er een terugkoppeling gebeurt. Dan hoop ik dat we daarvoor hier in de commissie ook uitgebreid tijd kunnen maken en dat het niet enkel een persmededeling wordt. Ik vrees dat er een kort en krachtig standpunt van de regering zal komen, maar de complexiteit van het dossier rechtvaardigt dat we er tijd voor maken om het uitgebreid in de commissie aan bod te laten komen.

De voorzitter: Als voorzitter kan ik zeggen dat wij daar zelfs op staan. We hebben het hele BAM-dossier hier altijd zeer intens gevolgd. De mensen die in de vorige legislatuur hebben deelgenomen aan al die vergaderingen hebben hier uren en uren doorgebracht. We spelen kort op de bal. Wij kunnen altijd perfect in de regeling der werkzaamheden beslissen om de minister of de minister-president te ondervragen.

De heer Dirk Peeters: Zo uitgebreid als de voortgangsrapportages met het Rekenhof hoeft voor mij niet, maar ik wil wel een serieus moment van DAM-terugkoppeling in de commissie.

De voorzitter: We hebben wel een vervolgdatum afgesproken, voor de duidelijkheid.

De heer Jan Penris: Voorzitter, de heer Peeters heeft wel gelijk. Op 31 maart zal een cruciale beslissing worden genomen. We willen dat mee bewaken.

De voorzitter: Dat van de pers kan ik niet garanderen.

Minister Hilde Crevits: Mijnheer Martens, ik begrijp u niet goed. Gisteren is gezegd dat elke nuttige bijdrage getoetst moet worden aan haar oplossend vermogen. Als je de bijdrage niet gekregen hebt, kun je ze niet toetsen.

De heer Bart Martens: Hebt u ze al gekregen?

Minister Hilde Crevits: Ik heb ze in elk geval, ja. Maar, mijnheer Martens, eigenlijk zijn dat uw zaken niet. Ik heb geciteerd wat de minister-president gisteren gesteld heeft, namelijk dat elke nuttige bijdrage getoetst moet worden aan haar oplossend vermogen. Ik hoef u niet te zeggen dat we op die dag op dat uur toelichting hebben gekregen. Dat is de interne werking van de Vlaamse Regering. En mijn antwoord is zeer duidelijk, namelijk dat elke nuttige bijdrage getoetst moet worden aan haar oplossend vermogen. Dat zal also geschieden.

De voorzitter: De heer Sabbe heeft het woord.

De heer Ivan Sabbe: Minister, u zegt dat het niet aan u is om ons te zeggen wanneer jullie dat gaan doen. Bij Forum 2020 hebben ze gezegd dat ze geen weet hebben van een vraag tot afspraak voor uitleg. Die informatie hebben wij. U zegt dat het onze zaken niet zijn. Dat kan best zijn. Maar 31 maart is kort dag, dus willen wij ons er toch van vergewissen dat u niet een a priori heeft waarbij de beslissing eigenlijk al genomen is en dat wat we hier doen enkel gebeurt voor intellectuele bevrediging. We willen dat u zoals wij luistert en kijkt naar dit voorstel zodat u toch met kennis van zaken een beslissing kunt nemen.

Minister Hilde Crevits: Ik noteer uw vraag, mijnheer Sabbe, dat er een PowerPoint-presentatie gegeven zou worden aan de Vlaamse Regering. Ik ben heel duidelijk in mijn antwoord als ik stel dat het probleemoplossend vermogen belangrijk is en dat de modellen van het Verkeerscentrum belangrijk zijn. Ik heb letterlijk verwezen naar de toespraak van de minister-president. Het is een zeer duidelijk antwoord.

Ik heb me niet druk willen maken, excuseer, maar ik vind het wel een beetje vreemd dat men hier zegt dat het op die of die manier moet gebeuren. De heer de Kort heeft naar nog een studie verwezen. In elk geval zal met elke aangeboden oplossing rekening worden gehouden, wat het probleemoplossend vermogen betreft. Ik kan er niet meer over zeggen dan wat ik nu heb gezegd en dat was al een citaat van de minister-president.

De voorzitter: Of de Vlaamse Regering er formeel kennis van heeft genomen, kunt u afleiden uit de agenda en de mededelingen die elke week worden toegezonden aan alle volksvertegenwoordigers die dat willen. Binnenkort wordt u verblijd met een rechtstreekse toegang tot DORIS2, de databank van de Vlaamse Regering. Dan kunt u perfect zien wat de Vlaamse Regering op basis waarvan beslist heeft.

Minister Hilde Crevits: Ook de IGEAN-studies en andere studies worden nooit als mededeling op de ministerraad van de Vlaamse Regering geagendeerd. Het is niet gebruikelijk dat studies als mededeling worden geagendeerd.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

■

Vraag om uitleg van de heer Jan Roegiers tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het verdwijnen van de kleine voorverkoop-automaten van De Lijn

Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de betaalsystemen van De Lijn

Vraag om uitleg van mevrouw Liesbeth Homans tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het verwijderen van de kleine ticketautomaten door De Lijn in Antwerpen

De voorzitter: De heer Roegiers heeft het woord.

De heer Jan Roegiers: Mijn vraag gaat over de kleine voorverkoopautomaten die aan de haltes van De Lijn in Antwerpen onbruikbaar zijn gemaakt. Dat verbaasde me omdat dit gebeurt op een moment dat De Lijn de mensen aanmoedigt om geen tickets op tram of bus te kopen omdat dit de doorstroming van het openbaar vervoer vergroot.

Volgens De Lijn zijn die twee zaken niet in tegenspraak. Wie zijn tickets vroeger aan de automaten kocht, kan die nu nog altijd kopen aan de vele voorverkooppunten van De Lijn. Ik vind dat wat vreemd want voor mensen die tram of bus willen nemen op een moment dat die voorverkooppunten gesloten zijn, betekent dit dat zij opnieuw een ticket moeten kopen op bus of tram.

Neen, zegt De Lijn daarop. Men kan ook per sms tickets kopen. Een ticket kost 1,20 euro. Wie het op bus of tram koopt, betaalt 2 euro. Dat is een groot verschil. Wie niet in een voorverkooppunt terecht kan, kan volgens De Lijn sms'en. Dat zou volgens De Lijn tot 28 percent goedkoper zijn dan een ticket op bus of tram. Dat is echter niet juist. Een sms-ticket is geen 28 percent goedkoper maar 20 percent duurder. Ik dacht eerst dat de meerprijs van een sms-ticket te maken had met de som die de operatoren aanrekenen, 15 cent. Niets is echter minder waar. Een sms-ticket kost per definitie 1,30 euro. Daar komt die 15 cent dan nog bij. In totaal is dat 1,45 euro tegenover 1,20 euro in een voorverkooppunt. Er zijn dus nogal wat verschillende tarieven die vaak 20 percent duurder zijn dan in de verdwenen voorverkoopautomaten. Ik heb daar vragen bij.

Minister, hoe valt het verdwijnen van die kleine voorverkoopautomaten van De Lijn te rijmen met het aansporen tot voorverkoop van tickets om de stiptheid van tram en bus te verhogen? Is die verdwijning in Antwerpen een voorbode van het verdwijnen van al die voorverkoopautomaten in Vlaanderen zoals ook in Gent? Wat is de kostprijs van deze operatie? Wat is de voorziene timing? Wat is uw visie op die diverse ticketprijzen die ik daarnet heb genoemd: 1,20 euro, 1,45 euro en 2 euro? Hoe gebeurt de prijssetting van die verschillende tickets?

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: De betaalsystemen van De Lijn worden voortdurend bijgestuurd om tijdsbesparend te werken voor de chauffeurs. Zo werd de voorverkoop via voorverkooppunten onder meer in krantenwinkels, supermarkten en Lijnwinkels gestimuleerd. Sms-ticketing werd in het leven geroepen, weliswaar momenteel enkel voor Proximus-klanten. Ook ticketautomaten moeten voorkomen dat reizigers een ticket kopen bij bus- of tramchauffeur.

Onlangs is De Lijn in Antwerpen systematisch begonnen met het verwijderen van de ticketautomaten. Inmiddels zou ongeveer 80 percent van de automaten weggenomen zijn. Dit leidt ertoe dat reizigers enkel nog aangewezen zijn op de verkooppunten en op sms-ticketing, wat echter een beperkt gebruik heeft.

Reizigers en chauffeurs klagen al langer over het slecht functioneren van de ticketautomaten. Enkel de metroticketautomaten zouden goed functioneren. Door het verdwijnen van die automaten zou de verkoop van vervoersbewijzen bij de chauffeur opnieuw kunnen stijgen. Dit leidt bijgevolg niet alleen tot ongemak voor de reizigers, maar ook tot onveiligheid bij de chauffeurs die opnieuw meer geld op hun voertuig hebben.

Het is echter onduidelijk wat de reden is van het massaal weghalen van de ticketautomaten. Sommigen beweren dat het gaat om aanhoudende mankementen, mogelijk door vandalisme. Anderen wijzen erop dat De Lijn de ticketautomaten wil afschaffen door het mogelijk invoeren van een eenticketsysteem.

Minister, wat is de reden dat de ticketautomaten in Antwerpen werden weggenomen? Klopt het dat de toestellen voortdurend defect zijn? Werd bijgevolg al een toename van de ticketverkoop op het voertuig vastgesteld of een meerverkoop in de Lijnwinkels en voorverkooppunten?

Minister, de chauffeurs menen dat krantenwinkels het tarievenbeleid onvoldoende kennen. Heel veel reizigers blijken zich met een verkeerd ticket aan te bieden. Bovendien blijkt dat er softwareproblemen zijn om een Lijnkaart op de bus in combinatie met een Lijnkaart voorverkoop te ontwaarden. Op welke manier wilt u hier in de toekomst een oplossing aan bieden? Denkt u dat er een toename van onveiligheid op het voertuig kan ontstaan bij aankoop van een ticket op het voertuig? Momenteel stellen chauffeurs reeds een toename vast van verbale agressie door de tariefverhoging. Ik heb het hier over een Antwerps probleem.

Minister, zijn er plannen om kleinere automaten aan te schaffen om op de voertuigen te plaatsen? Zijn er bijkomende onderhandelingen gevoerd om de aankoop van tickets via andere gsm-operatoren te kunnen invoeren? Zullen de oude ticketautomaten worden vervangen door nieuwe? Staan er nog bijkomende wijzigingen op stapel inzake de betaalsystemen van De Lijn?

De voorzitter: Mevrouw Homans heeft het woord.

Mevrouw Liesbeth Homans: Ik sluit me aan bij de vragen en opmerkingen van de heer Roegiers en ik wil een bijkomend argument aanhalen. Ik vraag me af waarom De Lijn niet in heel Vlaanderen dezelfde service biedt. In Gent verdwijnen de ticketautomaten niet voor er alternatieven zijn, in Antwerpen gebeurt dat blijkbaar wel. In Gent zijn de automaten nu defect of in elk geval niet bruikbaar voor de reizigers. Daarom wordt er nu een systeem gebruikt dat de reizigers die geen ticket hebben kunnen kopen via een automaat, het prijsverschil terugbetaald krijgen door De Lijn als ze dat melden aan een telefonische dienst van De Lijn in Gent.

Ik vraag me af of hetzelfde beleid niet in heel Vlaanderen kan. Het mobiliteitsprobleem van het openbaar vervoer in Gent en Antwerpen is hetzelfde. Het zijn steden die nood hebben aan een goed functionerend openbaar vervoer. Minister, kunt u zeggen wat de kostprijs was van de automaten? Mevrouw Van den Eynde vroeg of het niet mogelijk is om over te gaan tot het plaatsen van kleinere automaten op de bussen en trams. Het is contradictorisch dat men het openbaar vervoer sneller wil laten rijden en de mensen wil ontmoedigen om tickets te kopen op bus of tram, en dan tegelijk dat alternatief wegneemt.

Minister, wordt er vandaag aan volwaardige alternatieven gewerkt? Waakt u erover dat dat voor heel Vlaanderen op dezelfde manier gebeurt?

De voorzitter: De heer Watteeuw heeft het woord.

De heer Filip Watteeuw: Net zoals de collega's ben ook ik verbaasd over het wegnemen van de automaten. Ik dacht dat het de bedoeling was om de ticketverkoop zoveel mogelijk weg te halen van de chauffeurs. Daar gaat men nu tegenin.

Ik heb daar drie bedenkingen bij. Het is al misgelopen bij de invoering van die ticketautomaten. De hele aanbesteding is verkeerd gelopen. Misschien kan de voorzitter daarover meer uitleg geven vanuit zijn verleden. Het concept is verkeerd: er is weinig differentiatie mogelijk in de tickets. Blijkbaar vragen die automaten nogal wat onderhoud. Er zijn heel veel klachten over wisselgeld enzovoort. Heel het concept van de ticketautomaten is verkeerd – De Lijn weet dat ook – en het is dan ook niet vreemd dat men die weghaalt. Misschien moeten ze wel worden vervangen door andere.

De Lijn hanteert nogal wat ticketsystemen. Je hebt abonnementen, voorverkoop, automaten, betaling op de bus, betaling per sms. Voor al die systemen zijn er kosten voor het opzetten van het systeem, onderhoudskosten, distributiekosten. In vervoersmaatschappijen in het buitenland houdt men het stukken eenvoudiger. Misschien moet De Lijn dat ook doen.

Misschien is het symptomatisch voor De Lijn dat men dit beslist in Antwerpen en dat het in een andere entiteit, bijvoorbeeld Oost-Vlaanderen, niet het geval is. Ieder handelt op zijn eigen manier. Ik heb dat ook al gemerkt in andere dossiers. De gewijzigde dienstregeling in Oost-Vlaanderen is een initiatief van de entiteit Oost-Vlaanderen. Die doet dat op

zelfstandige basis. Hoe men met de convenanten met nachtbussen omgaat, dat men ook daar anders handelt in verschillende entiteiten, dat is geen goede zaak. De Lijn zou een beleid voor heel Vlaanderen moeten voeren en heel Vlaanderen op dezelfde manier moeten behandelen. Dit kleine dossier toont duidelijk dat er op sommige vlakken iets schort bij De Lijn.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Mevrouw Karin Brouwers: Minister, hoeveel reizigers maakten gebruik van die automaten, voor zover ze werkten? Werden ze in het begin, toen ze goed werkten, veel gebruikt? Anderzijds weet ik dat er heel veel klachten waren over die automaten omdat ze geregeld niet werkten. Ze staan daar ook in weer en wind. Misschien is er ook sprake van vandalisme, dat weet ik niet. Een systeem dat veel klachten oproept, moet men dat per se in stand houden? Dat is de essentiële vraag. De automaten vervangen en ze op de bussen installeren kost ook veel geld.

We zitten in een periode van besparingen. Ik vind dat we nu in de eerste plaats moeten investeren in het openbaar vervoer zelf en in de reizigers die er vaak gebruik van maken. Het zijn vaak occasionele reizigers die de automaat gebruiken en worden bevoordeeld door het systeem. Ik ben niet zo wild van de automaten. Als ze worden afgeschaft, zal ik daar niet rouwig om zijn. Dat zou zelfs een bijkomende besparing kunnen zijn. Bovendien kan de reiziger nu in heel veel voorverkooppunten terecht, vooral in de steden trouwens, waar die automaten toch staan.

Verder is sms-ticketing over heel Vlaanderen uitgerold. Uit de persberichten bleek dat dat onmiddellijk een groot succes was. Daar heb ik nog een vraag over. Kunt u of De Lijn proberen de andere operatoren ook te overtuigen? Nu moet men Proximusklant zijn, of misschien kan het ook via een omweg, dat weet ik niet. Intussen heeft bijna iedereen een gsm: om het de mensen makkelijk te maken zouden de andere operatoren toch mee moeten doen.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Dames en heren, er is inderdaad beslist om in Antwerpen 84 kleine ticketautomaten van het type 'accentjes' buiten dienst te stellen. Dat deelde De Lijn mee na een grondige evaluatie van het gebruik van deze kleine ticketautomaten. De volgende vaststellingen hebben ertoe geleid om de ticketautomaten buiten dienst te stellen.

Ten eerste werd er rekening gehouden met de onderhoudskosten en het ongemak en de frustratie bij de reizigers. De totale onderhoudskost van 400.000 euro per jaar maakt de kleine ticketautomaten met beperkte omzet niet rendabel. Men heeft beslist om de minst productieve automaten buiten dienst te stellen op 25 januari 2010.

De toestellen waren regelmatig defect omwille van volgende redenen. Er waren technische problemen ten gevolge van vocht. Het toestel werd vaak verkeerd gebruikt; men stak er vaak verkeerde muntstukken in. Er was ook vandalisme. De defecte automaten zorgden voor ongemak en frustratie bij de reizigers. In 2008 en 2009 ontving de klantendienst van De Lijn Antwerpen respectievelijk 864 en 579 klachten over de werking van de kleine ticketautomaten.

Ten tweede is er rekening gehouden met de beperkte omzet en de dalende trend. De kleine ticketautomaten verkochten dagelijks gemiddeld 1131 biljetten. Dit is een gemiddelde van twaalf biljetten per dag per automaat. Sinds 2006 werd er bovendien een dalende tendens waargenomen van de omzet van de kleine ticketautomaten van ongeveer 10 percent per jaar. Gemiddeld koopt één reiziger per rit een biljet aan een van de kleine ticketautomaten. De verkoop van biljetten via de kleine ticketautomaten maakt 6 percent uit van het totale ticketgebruik op de metrolijnen. Om het anders uit te drukken: 0,4 percent van het aantal reizigers op de metrolijnen maakt gebruik van de kleine automaten. Op basis hiervan kan men besluiten dat het buiten dienst stellen van deze toestellen weinig of geen invloed heeft op de doorstroming. Ze gaan niet allemaal weg. De elf automaten die behouden blijven,

vertegenwoordigen met een gemiddelde verkoop van 37 biljetten per dag meer dan een derde van de totale verkoop via de kleine ticketautomaten.

Ten derde zijn er de beperkte gebruiksmodaliteiten. Ik verklaar dit nader. Aan de kleine ticketautomaten zijn enkel biljetten in voorverkoop tegen 1,20 euro verkrijgbaar. Reizigers moeten met gepast geld betalen, want het toestel geeft geen wisselgeld weer en de klant kan ook niet elektronisch, bijvoorbeeld met Proton, betalen. Als men er de verkeerde munten in steekt, blokkeert het toestel.

Tot slot zijn er voor de klant voldoende alternatieven beschikbaar die aan de klanten kenbaar werden gemaakt. Op de alternatieven kom ik later terug. Bij het buiten dienst stellen van de toestellen werden ze overplakt met een pancarte die verwijst naar sms-ticketing. Ook daarover straks meer. Voorts worden de verschillende voorverkooppunten in de buurt van de tramhaltes geafficheerd aan de haltes.

In Gent staan er 102 ‘accent’-automaten aan de haltes van drie tramlijnen. Voor Gent loopt een evaluatie. Ook hier zal op dezelfde manier uit de analyse in detail over het gebruik, de onderhoudskosten en het aantal defecten, moeten blijken waar er al dan niet een bijsturing noodzakelijk is.

Uit de voorlopige analyse blijkt dat de situatie in Gent en Antwerpen toch verschillend is. In Gent werden in 2009 via de ‘accent’-automaten 579.950 vervoerbewijzen verkocht. Dat is enorm veel. Gemiddeld betekent dit per dag 1587 of per automaat 16 tickets. Dit is meer dan in Antwerpen. De spreiding van die omzet per ‘accent’-automaat is meer verdeeld. Je kunt niet zeggen voor Gent dat als je er een hele reeks wegneemt, men een derde of de helft kan behouden. Zowel De Lijn Gent als De Lijn Antwerpen betaalt het prijsverschil na aankoop van het ticket bij de chauffeur terug als een automaat defect is. Het is evident dat je overal dezelfde service moet hebben.

De aankoopprijs van een ‘accent’-automaat bedraagt 4920 euro. Het buiten dienst stellen van die automaten gebeurt door de medewerkers die instaan voor het dagelijks onderhoud van de ticketautomaten. Dat is in de laatste week van januari dit jaar gebeurd. De kosten voor de pancartes bedragen 1930 euro. Het onderhoud en het in dienst houden van die ticketautomaten in Antwerpen kost De Lijn ongeveer 400.000 euro. Daarin zitten personeel, herstellingen, elektriciteit, telefoon- en datalijnen. Voor Gent loopt de evaluatie. Ik heb nog niet het definitief rapport, maar ik heb u toch al het verschil in verkoopcijfers willen meegeven.

Er is gevraagd waarom we dat nu doen. Ik heb al een paar gebreken aangegeven. Het beleid van De Lijn met betrekking tot de ticketverkoop is erop gericht, en dat zal zo blijven in de toekomst, om zo weinig mogelijk tickets op het voertuig te verkopen. Dat doen we door zo veel mogelijk flexibele en multifunctionele alternatieven aan te reiken alsook door een aangepast prijsbeleid. Het buiten dienst stellen van de ticketautomaten in Antwerpen past binnen de optimalisering van het inzetten van de middelen van De Lijn zodat De Lijn een betrouwbaar en veilig voorverkoopnet kan garanderen.

De evaluatie van het gebruik van de kleine voorverkoopautomaten heeft De Lijn Antwerpen in staat gesteld uit te maken welke toestellen behouden blijven – niet alles is geliquideerd, waar ze een effectieve meerwaarde hebben, zijn ze behouden – en wat interessante locaties zijn voor mogelijke toekomstige investeringen. Ik sluit niet uit dat in de toekomst nog wel in dergelijke dingen geïnvesteerd wordt, maar dan zal het iets polyvalenter moeten zijn, iets groter en robuuster. De ervaring heeft geleerd waar dergelijke toestellen nuttig zijn om in te zetten.

Momenteel zijn er reeds een aantal alternatieven beschikbaar die het verdwijnen van die automaatjes gevoelig kunnen opvangen. In Antwerpen zijn er vijf Lijnwinkels, namelijk Morsel, Antwerpen Rooseveltplaats, Antwerpen Centraal Station, Antwerpen Groenplaats en Antwerpen Grote Hondstraat. Er zijn 306 externe voorverkooppunten in krantenwinkels,

supermarkten en buurtwinkels. In heel Vlaanderen staan er 3400 voorverkooppunten. Er zijn 33 automatic vending machines (AVM's). Deze grote ticketautomaten zijn beschikbaar aan de belangrijkste openbaarvervoerknooppunten, namelijk de NMBS-stations van Antwerpen-Centraal en Berchem en de park-and-ridezones, de Lijnwinkels en in de metrostations. Deze toestellen hebben een ruimer aanbod aan vervoerbewijzen: biljet, Lijnkaart, evenementenbiljetten, dagpassen en meerdagenpassen. Ze geven ook wisselgeld terug en je kunt er elektronisch betalen. Er zijn nog de 11 resterende 'accentjes', sms-ticketing en onlineverkoop via de e-shop in samenwerking met De Post.

In heel Vlaanderen zijn 34 Lijnwinkels, verspreid over de 5 provincies. Langs het traject van de kusttram kan men in juli en augustus aan ongeveer de helft van de haltes terecht bij de Lijnwinkels. Er is een extern voorverkoopnet: in meer dan 3400 handelszaken verspreid over Vlaanderen en Brussel kan de reiziger de verschillende vervoerbewijzen van De Lijn aankopen aan het meest voordelige tarief. Via de site van De Lijn kan de klant door het ingeven van de gemeente of de postcode de lijst met voorverkooppunten opvragen. In alle Vlaamse en Brusselse treinstations kunnen alle vervoerbewijzen, met uitzondering van abonnementen, aan de voordelige voorverkooptarieven aangeschaft worden. Er is sms-ticketing: klanten van Proximus kunnen sinds 1 februari in heel Vlaanderen een sms-ticket aanschaffen. Sinds 1 februari kopen elke dag gemiddeld 1700 reizigers een sms-ticket. Dat is meer dan dubbel zoveel als tijdens de test van het sms-ticket op de stadsnetten van Gent en Antwerpen. Toch kochten dagelijks gemiddeld 800 reizigers een sms-ticket. De effectieve resultaten zijn dus nog beter dan die van de tests.

Er is de e-shop via de website van de Post, waar men ook op raakt via www.delijn.be, om de tickets online te bestellen. Men kan ze ook thuis laten leveren. Als men de tickets vóór 15 uur bestelt, worden ze de volgende dag geleverd door de Post. In heel Vlaanderen zijn er in totaal 65 automatic vending machines (AVM) verspreid.

De grote wijziging die op stapel staat, is het nieuwe registratie- en ticketingsysteem, waarover we het hier al vaak hebben gehad. De verkoop van de nieuwe vervoerbewijzen zal uiteraard mogelijk blijven via de klassieke kanalen. Maar de smartcard opent heel wat perspectieven voor het gebruik van nieuwe verkoopkanalen. Ik denk dan aan het uitbreiden van de verkoop via e-commerce, de verkoop van vervoersbewijzen via de bankautomaten. Op afgelegen plaatsen waar de beperkte passagiersstroom een plaatsing van zo'n AVM van De Lijn niet rechtvaardigt, kunnen die bancaire toestellen een goed alternatief vormen. Die piste moet zeker verder worden bekeken. Een optimale mix is van belang. De verkoop door de chauffeur moet verder worden ontraden.

De weg die nu wordt gevolgd, is om tickets zo weinig mogelijk op de bus zelf aan te kopen. Anders zou de doorstroming van de passagiers op het voertuig belemmerd worden. Men moet zijn vervoerbewijs hebben als men op de bus stapt. Ik zie toch wel praktische bezwaren als er op de bus een toestel staat om een ticket te kopen. De invoering van het contactloos ticketingsysteem kan een aantal mogelijkheden bieden.

Uiteraard is het de bedoeling om de verkoop op het voertuig zoveel mogelijk te vermijden. Vandaar dat er geïnvesteerd wordt in alternatieven. Verhoudingsgewijs wordt daar weinig over geklaagd. Er waren veel meer klachten toen ze er nog stonden vanwege de praktische bezwaren en problemen.

Mevrouw Van den Eynde, u vraagt naar cijfers over de toename van de ticketverkoop op het voertuig sinds die beslissing. Er is geen toename van de ticketverkoop op het voertuig vastgesteld of een meerverkoop in de lijnwinkels en voorverkooppunten ten gevolge van het afschaffen van de accentautomaten. Dat is ook logisch. De cijfers waren niet zo spectaculair. Er zijn wel indicaties van een stijging van het aantal sms-tickets. In februari 2010 werd een stijging waargenomen tot 47.816 tickets voor heel Vlaanderen. Daarvoor lag de verkoop rond de 25.000 sms-tickets per maand. Ik had u graag specifieke cijfers voor Antwerpen gegeven. Ik heb ze echter niet gekregen. Als er een effect is, zou men dat daaruit kunnen afleiden.

De Lijn heeft de afspraak gemaakt dat er zesmaandelijks een statistisch overzicht geleverd wordt over de verdeling van die sms-tickets per provincie. De verkoop van sms-tickets wordt dus via een globaal overzicht per entiteit opgevolgd. Er zullen dus regelmatig cijfers gegeven worden over de evolutie en over regio's waar het minder succesvol is.

Mevrouw Van den Eynde, de kennis bij de winkeliers is een terecht aandachtspunt in het beheer van het externe voorverkoopkanaal van De Lijn. Ik ben het ermee eens dat daar werk van moet worden gemaakt, misschien meer dan nu het geval is. De afgelopen jaren werden een aantal acties gevoerd om die kennis bij de winkeliers te verhogen. Als ze eraan meewerken, krijgen de winkeliers een startpakket. Regelmatig worden mailings naar de voorverkopers gestuurd, waarbij heel duidelijke productfiches aangeboden worden. Er zijn ook gespecialiseerde magazines en catalogi van distributeurs, waarin informatie wordt aangeboden. De Lijn neemt ook deel aan gespecialiseerde beurzen voor kranten- en voedingswinkels die jaarlijks georganiseerd worden. Ze werkt er dus actief aan mee. Op die manier ontmoet De Lijn honderden winkeliers, waardoor onmiddellijk kan worden geantwoord op concrete vragen.

Het klopt dat een Lijnkaart op het voertuig en een Lijnkaart aangekocht in voorverkoop niet aanvullend gebruikt kunnen worden voor de betaling van eenzelfde rit. Men heeft me gemeld dat dat een bewuste keuze van De Lijn was. Er waren enige technische beperkingen. Het vergt immers een significante technische aanpassing omdat de ontwaardingsystemen verouderd zijn. Die systemen worden overal vernieuwd. Die zaak moet met de globale vernieuwing worden bekeken.

Het is inderdaad zo dat sms-ticketing momenteel enkel beschikbaar is voor Proximusklanten. Dit is echter geen bewuste keuze. Integendeel, De Lijn heeft vanaf de voorbereidingen voor de lancering van sms-ticketing in Antwerpen en Gent de drie gsm-operatoren in Vlaanderen uitgenodigd om het project te ondersteunen. Tot op vandaag is enkel Proximus bereid gevonden om sms-ticketing aan haar klanten aan te bieden. De redenen waarom BASE en Mobistar niet zijn ingegaan op het voorstel van De Lijn zijn van tweeërlei aard. Enerzijds zijn een aantal technologische ontwikkelingen nodig aan de platformen van BASE en Mobistar. Zo kan het facturatiesysteem van BASE en Mobistar momenteel enkel een btw-tarief van 21 percent hanteren. Voor facturatie van vervoerbewijzen van De Lijn dient dit te worden uitgebreid naar 6 percent. BASE en Mobistar vinden het door De Lijn gehanteerde businessmodel onvoldoende om in het systeem in te stappen. Ze vragen bijvoorbeeld eenzelfde commissie die gangbaar is voor andere toepassingen, namelijk ongeveer 50 percent, wat dan weer onaanvaardbaar is voor De Lijn. De voorwaarden zijn voor iedereen gelijk.

Eind 2009 is een nieuwe onderhandelingsronde met BASE en Mobistar opgestart op basis van de uitrol van de sms-ticketing naar heel Vlaanderen. Het voorstel om toe te treden tot het systeem werd, conform dezelfde voorwaarden, opnieuw voorgesteld. De onderhandelingen zijn intensiever sinds de opstart van 1 februari. We kunnen niet naast de stijgende verkoop van sms-tickets kijken, in grote mate veroorzaakt door de uitrol in Vlaanderen. Dat is een enorme troef. We zien ook dat de interesse toeneemt. Ik sluit niet uit dat het op termijn zal lukken. Het is dus geen keuze van De Lijn. De Lijn heeft goede hoop dat de sms-ticketingdienst in de loop van 2010 zal kunnen worden uitgebreid.

Er werd een waaier aan tariefproducten opgebouwd, met als doel een deel van de kost van het aanbod van bussen en trams te kunnen innen van de gebruikers. Hierbij wordt zo goed mogelijk rekening gehouden met een evenwicht tussen de strategische doelstellingen en de inkomsten enerzijds, en laagdrempeligheid voor de burger anderzijds.

Voor enkelvoudige biljetten wordt een dubbele strategie gehanteerd. Enerzijds wordt de mogelijkheid om een biljet aan te kopen bewust laagdrempelig gehouden. Het is daarom mogelijk om een biljet via verschillende kanalen aan te kopen. Ook wordt bewust geopteerd om verkoop van biljetten bij de chauffeur te blijven organiseren, maar het wordt wel ontmoedigd. Anderzijds is het wel zo dat, onder andere via de tarifiering, de reiziger maximaal

wordt gemotiveerd om op voorhand een biljet aan te kopen. Dit bevordert immers de stiptheid van de bussen en de trams. Voor de frequente reiziger bestaan er voordelige abonnementen. Ik heb het hier vorige week nog gehad over het verschil tussen de Omnipas voor Brussel of voor Vlaanderen. De tarieven zijn bijzonder voordelig als je overstapt op die systemen. De minder frequente maar toch regelmatige reiziger kan gebruik maken van een lijnkaart in voorverkoop. Deze formule is per rit voordeliger dan een ticket in voorverkoop. Er zijn dus heel wat alternatieven omdat het de bedoeling is om de toegang tot het openbaar vervoer zo laagdrempelig mogelijk te houden.

Ik heb op de vraag van mevrouw De Ridder niet geantwoord omdat ze geen vraag heeft gesteld, want ze is niet aanwezig. Ze vroeg waarom het verwijderen van de biljetautomaten niet wordt uitgesteld tot wanneer de Vlaamse Vervoermaatschappij een overeenkomst kan afsluiten met alle gsm-providers. Het antwoord is heel evident. Het systeem staat open voor alle providers. We hopen dat ze zullen toetreden. De reden waarom de toestellen werden weggenomen was van een totaal andere orde.

Mijnheer Watteuw, u hebt het nog gehad over de besparingsronde. Ik heb eigenlijk bijzonder veel respect voor het overleg dat vandaag bezig is. U weet dat er al moeilijke klippen zijn genomen bij De Lijn. Er wordt op dit moment ook gepraat over besparingen. Het is ook juist dat als je een besparingsronde hebt, je die per entiteit moet invullen. Het wordt wel centraal besproken en goedgekeurd. Het is niet zo dat er geen overleg zou zijn. U hebt een punt als u zegt dat de systemen overal een beetje gelijk moeten zijn. Er wordt echter ook per provincie rekening gehouden met de minst bezette lijnen. Hoe kan men efficiëntiewinsten boeken? Door de contracten tussen De Lijn en de pachters goed af te sluiten. Ik hoop dat de gesprekken en het overleg op een goede manier kunnen worden voortgezet.

Ik hoop dat mijn antwoord duidelijk heeft gemaakt dat men niet over één nacht ijs is gegaan. Het was geen 'wild shot' om iets zomaar snel weg te nemen. Neen, men heeft erover nagedacht. Er komt ook een evaluatie voor Gent, maar de toestand is daar wel anders. Er is een totaal ander gebruikssysteem. Ik heb ook gesteld dat het absoluut niet de bedoeling is om er niet meer in te investeren. Misschien komen er wel grotere en betere toestellen.

De voorzitter: De heer Roegiers heeft het woord.

De heer Jan Roegiers: Minister, ik dank u voor uw uitgebreid antwoord. U hebt in uw antwoord een beetje aangegeven waarom ik enigszins ongerust was, namelijk omdat de ticketautomaten in Gent veel worden gebruikt. De cijfers bevestigen dat ook. Maar ik heb ook al vaak moeten vaststellen dat ze niet werken. We zullen de evaluatie van Gent afwachten.

Ik weet dat het niet deelnemen van de twee andere providers, BASE en Mobistar, geen keuze is van De Lijn. Ik betreur ook de opstelling van beide operatoren. Ik hoop dat de 50.000 sms'jes die al verkocht zijn, hen inderdaad zullen aanzetten tot een herziening van hun zienswijze.

Ik ken de wetgeving te weinig, maar ik vraag me af of we bij het gunnen van de gsm-licenties – dat is federale materie – niet moeten nadenken of zulke zaken die door de overheid in het leven kunnen worden geroepen, niet kunnen worden meegenomen in de voorwaarden.

Er rest me eigenlijk één vraag. Waarom zijn de sms-tickets duurder dan de tickets in voorverkoop? Ik heb het niet over de 15 eurocent die door de operatoren wordt aangerekend. Maar de prijs zonder de kost blijft 0,1 euro, dus 10 eurocent duurder dan een ticket. Dat is eigenlijk zondigen tegen wat in het regeerakkoord staat, namelijk dat de tickets, buiten de indexering, niet in prijs zouden verhogen. Ik heb het moeilijk met eenzelfde identieke aanbod dat toch duurder uitvalt.

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Ik heb begrip voor het feit dat De Lijn de werking van deze automaten evalueert. Dat is ook noodzakelijk in het geheel van de besparingsplannen.

We moeten ook eerlijk durven te stellen dat de aanhoudende problemen met de automaten ook leiden tot minder gebruik. De onderhoudskosten zijn groot, daar kunnen we niet omheen. Als we dan ook vochtproblemen vaststellen, moet de leverancier verantwoordelijk worden gesteld. Alles moet op zijn waarde worden beoordeeld. Ik ben wel voor een ticketautomaat. We moeten een zo ruim mogelijk ticketaanbod creëren. Ik verwijs naar het voorbeeld van Gent, waar reizigers wel graag gebruik maken van automaten voor de aankoop van een ticket. Blijkbaar werken de automaten daar beter dan in Antwerpen.

Mevrouw Brouwers stelt dat ze enkel voor occasionele reizigers dienen. Ik denk dat we ook occasionele reizigers moeten aantrekken. Daarom ben ik ook blij dat u niet uitsluit dat er in de toekomst nieuwe automaten worden aangeschaft. Wordt deze mogelijkheid nu al onderzocht? Dat is me nog niet duidelijk. Dat blijft een open vraag.

U geeft ook toe dat er problemen zijn bij de verkooppunten. Ik had dat probleem ook aangekaart. Het is nodig contact te blijven opnemen met de voorverkooppunten. Misschien kunt u ervoor zorgen dat de chauffeurs er melding van maken als ze daarmee worden geconfronteerd.

U stelt een optimale mix voor. Dat is positief. Ook automaten met banking en de uitbreiding naar andere gsm operatoren: deze mogelijkheden moeten we allemaal openlaten. Ik begrijp uit uw antwoord dat de combinatie van verkoop van kaarten in voorverkoop en verkoop op de bus niet mogelijk is. Mensen hebben daar niet altijd begrip voor en de chauffeur moet dat elke keer opnieuw uitleggen. We kunnen daar op korte termijn niets aan veranderen, maar het moet een aandachtspunt zijn als u in de toekomst naar nieuwe ontwaardingsystemen wenst te gaan. U zegt zelf dat de automaten zijn verouderd. Dat moet zeker worden meegenomen.

Wat mij zeker blijft bij deze uitgebreide vragenronde, is dat het duidelijk is dat er nog heel wat werk aan de winkel is om De Lijn te reorganiseren en te heroriënteren zodat de reizigers, de chauffeurs en vooral de mobiliteit er beter van worden.

De voorzitter: Mevrouw Homans heeft het woord.

Mevrouw Liesbeth Homans: Ik dank de minister voor haar uitgebreide antwoord. Ik heb nog één opmerking. Ik ben het er uiteraard mee eens dat er in de eerste plaats moet worden geïnvesteerd in een goed openbaar vervoer en in mensen die frequent gebruikmaken van het openbaar vervoer. Als men weet dat de inkomsten van De Lijn maar voor 14 tot 16 percent van betalende passagiers komen, is elke passagier die men extra kan aantrekken, ook al is het een occasionele, een meerwaarde voor de begroting en de inkomsten van De Lijn. Ik heb begrepen dat u werk maakt van alternatieven. U hebt een duidelijk overzicht gegeven, ik kan niet anders dan besluiten dat u daar echt mee bezig bent.

Ik heb nog een kleine opmerking. Ik heb alle begrip voor het feit dat er met de automaten in Antwerpen en Gent anders wordt omgegaan, dat er al dan niet meer vandalisme is. Ik kan me voorstellen dat er in Gent meer mensen zijn die zich aangetrokken voelen tot het gebruik van automaten. Als een van de redenen waarom ze stukgingen, haalde u de regen aan. Ik neem aan dat het overal ongeveer evenveel regent, misschien is er in Antwerpen meer fijn stof, ik weet niet waaraan het ligt. De vraag is of er met dezelfde leverancier is gewerkt en of het dezelfde soort automaat betreft. Dat was mijn vraag.

Ik dank u voor de aandacht en tijd die u besteedt aan het onderzoek naar een alternatief. Ik denk dat men moet blijven investeren in het blijven aantrekken van zoveel mogelijk betalende passagiers op trams en bussen.

De voorzitter: De heer Watteuw heeft het woord.

De heer Filip Watteuw: Het is normaal dat er wordt ingegrepen en dat de automaten worden weggehaald. Het zijn geen goede automaten, ze voldoen niet. Ze hebben weinig mogelijkheden. Ik ben wel een absoluut voorstander van automaten, zelfs van meer automaten. U hebt dat in het vooruitzicht gesteld. Ik hoop dat ze er inderdaad komen. Ik hoop

dat er ook wat eenvoud komt in de verschillende systemen. Er zijn momenteel te veel systemen die allemaal eigen kosten met zich meebrengen.

Ik heb niet gefulmineerd over besparingen, ik had het vooral over het feit dat ik het vreemd vind dat de entiteiten op een totaal andere manier omgaan met de tarifiering, dienstverlening en zo meer. Dan wordt een andere situatie gecreëerd. Dat moeten we vermijden.

Wat de sms-tickets betreft, ben ik benieuwd naar uw antwoord op de vraag van de heer Roegiers. Als men vertrekt vanuit het ticket dat men op de bus kocht en nu met een sms betaalt, betekent dat toch een mindere ontvangst. Als de telecomkost zou dalen, zou het nog een minderontvangst betekenen.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Mevrouw Karin Brouwers: Ik hoop dat het lukt om de andere gsm-operatoren mee over de brug te krijgen. In steeds meer steden wordt nu immers ook aan sms-parkeren gedaan. Daar stelt zich hetzelfde probleem. Mocht men daar op het federale of een ander niveau iets aan kunnen doen, zou dat zeker niet slecht zijn.

Ik heb gehoord dat er geen toename is van de ticketverkoop op het voertuig sinds het afschaffen van de 'accentjes'. Dat ligt net aan de kwaliteit van onze chauffeurs. Ze zijn echte ambassadeurs van De Lijn. Als iemand zegt dat de automaat is verdwenen en die persoon stapt op de bus met de vraag waar de automaat is, zal de buschauffeur de reiziger kunnen inlichten waar hij een goedkoop ticket kan vinden. Ik ga ervan uit dat die buschauffeurs goed zijn opgeleid en ingelicht. Ze kunnen die mensen verder op weg helpen en vertellen waar ze in het vervolg goedkopere tickets kunnen vinden. Ik denk dat dit gebeurt. We moeten daar allicht niet meer achter zoeken.

Ik blijf erbij dat de occasionele reiziger niet meer in de watten moet worden gelegd dan de regelmatige reizigers of de reizigers met een abonnement. Er kan nog altijd op het voertuig worden betaald. Daar zitten de meerinkomsten. Dat zijn de dure tickets. De occasionele reiziger die zich op voorhand niet goed informeert, moet eventueel iets meer betalen. Ik heb daar geen problemen mee.

Zodra de tijd van besparingen voorbij is en we weer over meer middelen beschikken, is er misschien voldoende ruimte om dergelijke robuuste automatic vending machines te verspreiden. Dat zien we dan wel. Op dit ogenblik denk ik dat de minister en De Lijn de juiste keuze hebben gemaakt.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Wat het prijsverschil betreft, zal ik navraag moeten doen. Er is me net bevestigd dat er een verschil is. Ik kan een paar redenen bedenken. Ik geef echter liever correcte informatie. Anders moet ik achteraf misschien zeggen dat het niet klopt. Die informatie zal in de mate van het mogelijke binnen een redelijke termijn worden bezorgd.

Ik zie dat de voorzitter deze belofte al noteert.

De voorzitter: Ik wilde daarnet al iets zeggen over de manier waarop de beloftes die in deze commissie worden gedaan ook worden nagekomen. Vorige week hebben de heer Watteeuw en mevrouw De Waele om bepaalde informatie gevraagd. Die stukken zijn hun bezorgd. De minister levert goed werk. Ik wil haar hiermee feliciteren. Ik hoop dat dit in het verslag wordt opgenomen. Wat het controlerecht betreft, is dit alvast een pluspunt.

De heer Jan Peumans: De heer Watteeuw heeft daarnet naar mijn vorig leven verwezen. Ik moet eerlijk toegeven dat toen bij De Lijn veel te technisch en te weinig marktgericht werd gedacht. Dat was daar toen de mentaliteit. Aan de invoering van die automaten is nooit een grondig marktonderzoek voorafgegaan. Had De Lijn eerst een grondig marktonderzoek verricht, was dit op een andere manier ingevuld. De Lijn heeft nog te veel de ingenieurs-

mentaliteit en te weinig de commerciële mentaliteit. Indien alles zuiver technisch wordt ingevuld, zonder rekening met de markt te houden, gebeuren dergelijke zaken.

De voorzitter: Ik wil trouwens opmerken dat ik een vraag om uitleg over de gsm-operatoren onontvankelijk heb verklaard omdat de minister vandaag al uitgebreid heeft uitgelegd waarom ze niet allemaal mee doen.

Minister Hilde Crevits: Wat het kwaliteitsverschil tussen Oost-Vlaanderen en Antwerpen betreft, moet ik eens navraag doen. Ik denk dat het overal dezelfde accentjes zijn. Er zijn in het verleden problemen met een aantal toestellen geweest. De Lijn Oost-Vlaanderen heeft toen actie ondernomen en heeft dit bijgestuurd. Er is hier al grondig over gedebatteerd. De Lijn Antwerpen heeft de afschaffing van de accentjes met de syndicaal afgevaardigden besproken. Dat staat in het verslag dat ik heb gekregen.

De technische informatie over de bestekken en de leveringen heb ik niet. Ik denk niet dat de regen in Antwerpen zuurder of minder zuur is dan in Gent. Indien blijkt dat bepaalde toestellen last van vocht hebben, is dat allicht omdat er vocht aan kan. Misschien staan de andere toestellen droog. Ik weet het niet. Dergelijke zaken kunnen tijdens de evaluatie aan bod komen.

De evaluatie van de situatie in Gent heb ik nog niet. Ik heb enkel cijfers over het gebruik ontvangen. Die evaluatie komt er nog aan. Iedereen kan me daarover binnen enkele maanden nog een vraag om uitleg over stellen.

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Ik heb daarnet gevraagd of al over andere automaten wordt nagedacht.

Minister Hilde Crevits: Daar wordt zeker over nagedacht. Dat gaat natuurlijk niet van vandaag op morgen. Wat wordt gekocht, moet ook goed zijn. We mogen die investeringen niet onderschatten. Tijdens de denkoefeningen moet rekening worden gehouden met de komst van de smartcard. Dit is altijd van belang. De smartcard wordt het instrument van de toekomst.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

■

Vraag om uitleg van de heer Jan Roegiers tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de stand van zaken met betrekking tot het wegwerken van de zwarte verkeersknooppunten en het aanleggen van een nieuwe lijst verkeersknooppunten

Vraag om uitleg van de heer Chris Janssens tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de verkeersveiligheid op de gewestwegen en het wegwerken van zwarte verkeerspunten

De voorzitter: De heer Roegiers heeft het woord.

De heer Jan Roegiers: Na 5 uur en 20 minuten over Antwerpen te praten, lucht het enigszins op om het debat wat open te kunnen trekken en het ook eens te kunnen hebben over de zwarte verkeersknooppunten in heel Vlaanderen.

We weten allemaal dat eind 2002 de Vlaamse Regering zich ertoe heeft verbonden om ongeveer – en die ongeveer is niet zonder betekenis want er zijn wel wat tellingen die maken dat het ongeveer is – 800 gevaarlijke of ‘zwarte’ verkeersknooppunten aan te pakken door infrastructuurwerken of door flitscamera’s te plaatsen. Oorspronkelijk was de ambitie om tegen 2007 alle opgelijste punten te hebben weggewerkt.

Ondertussen is mijn tekst verouderd, want de minister heeft een nota aan de Vlaamse Regering bezorgd over de situatie begin januari, en dat is opnieuw een beetje gewijzigd tegenover de paragraaf die ik oorspronkelijk had opgenomen. Het is een hele tabel. Ik denk dat het weinig zin heeft om die nu allemaal voor te lezen. Misschien zit dat ook in uw antwoord vervat, minister, en dan laat ik het u graag naar voren brengen. U zult het waarschijnlijk iets analytischer doen dan ik het zou brengen. In elk geval is er opnieuw een klein beetje vooruitgang, maar we zijn er inderdaad nog altijd niet. Van ongeveer 18 percent van de oorspronkelijke lijst moet het ontwerp nog worden goedgekeurd of is het ontwerp bezig.

Daarnaast heeft de Vlaamse Regering op 29 januari 2010 door middel van een mededeling van de minister van Begroting opnieuw 120 miljoen euro ter beschikking gesteld aan het Financieringsfonds voor schuldafbouw en Eenmalige Investeringsuitgaven (FFEU). Daarvan is 100 miljoen euro voorbehouden voor het wegwerken van de resterende zwarte verkeersknooppunten.

Dat is een goede manier van werken sinds 2003, toen was het op initiatief van Steve Stevaert. Op het FFEU wordt jaarlijks 100 miljoen euro voorbehouden voor het wegwerken van de zwarte verkeersknooppunten. Dat is consequent gebeurd, behalve in 2005. Ook dit jaar wordt nog eens 100 miljoen euro ter beschikking gesteld, zoals ik daarnet heb gezegd, waardoor er in totaal 700 miljoen geïnvesteerd zal worden in het verbeteren van de verkeersveiligheid op en aan die meest gevaarlijke kruispunten.

We hebben het er al naar aanleiding van de bespreking van uw beleidsnota een beetje over gehad. U schreef daarin: “We zetten het programma voor gevaarlijke punten voort. Een nieuwe objectieve behoefteanalyse voor gevaarlijke punten resulteert in de opstelling van een geactualiseerde lijst van gevaarlijke punten. Hiertoe worden via het FFEU de nodige budgettaire middelen vrijgemaakt.”

Dat is eigenlijk een herhaling van wat u in de Mobiliteitsbrief van november 2009 zei: “Het gevaarlijkepuntenprogramma wordt inderdaad voortgezet. Nog ongeveer 20 percent van de 800 punten moet aanbesteed worden. We investeerden al 500 miljoen euro en losten meer dan 500 zwarte punten op. We willen een nieuwe, geactualiseerde lijst van gevaarlijke punten opstellen via een nieuwe behoefteanalyse.”

In eenzelfde Mobiliteitsbrief enkele maanden voordien zei uw afdelingshoofd Planning en Coördinatie AWW: “Eind dit jaar” – 2009 – “zullen we 550 miljoen euro besteed hebben. Als we die 800 punten volledig willen afwerken, zoals vooropgesteld, schat ik dat we de komende jaren nog ongeveer 300 miljoen euro extra nodig hebben.”

Ik vond het enigszins vreemd wat u in uw beleidsnota hebt aangekondigd, wat u aan de Vlaamse Regering hebt meegedeeld met betrekking tot de stand van zaken over het wegwerken van die gevaarlijke knooppunten. Eigenlijk maakt u gewag van een nieuwe lijst van zwarte knooppunten en dat is natuurlijk wat me het meeste boeit. Ik ga ervan uit dat die 800 punten wel weggewerkt zullen worden.

Ik wil even inzoomen op een heel concreet dossier, bijvoorbeeld in Gent. Ik vind dat het, na alles wat we over Antwerpen hebben gezegd, goed is om het ook even over Gent te hebben. De Dampoort is een van die zwarte verkeersknooppunten. Daarover heb ik twee schriftelijke vragen gesteld, en u zegt dat de vooropgestelde maatregelen zijn uitgevoerd. Dat klopt ook, alleen blijkt het gevaar niet weggewerkt. Dus is mijn vraag hoe het zit met de evaluatie van die 800 punten die zijn weggewerkt of die nog op stapel staan. Wordt het ene voorgetrokken op het andere? Een aantal zaken zijn me niet duidelijk. Vandaar de volgende vragen.

Wat is de stand van zaken van de lijst met betrekking tot de afwerking van de verkeersknooppunten zoals die in 2003 is vastgelegd? Welk budget is nu nog nodig – want er worden verschillende cijfers gehanteerd – om de resterende zwarte punten weg te werken? Zullen ook de komende jaren middelen naar het FFEU worden overgeheveld om deze knelpunten weg te werken? Is er daarover een akkoord in de Vlaamse Regering? Zal de huidige lijst van zwarte

punten nu eerst worden afgewerkt voor er een nieuwe lijst wordt opgemaakt of voor er herschikkingen worden gedaan? Bent u al begonnen met die behoefteanalyse waarover u het hebt gehad in uw beleidsnota en in het interview met de Mobiliteitsbrief, om die geactualiseerde lijst van gevaarlijke punten aan te leggen? Wat is de stand van zaken met betrekking tot die nieuwe geactualiseerde lijst van zwarte verkeersknooppunten? Wat is de link tussen die oude en die nieuwe lijst?

De voorzitter: De heer Janssens heeft het woord.

De heer Chris Janssens: Voorzitter, minister, eind 2002, begin 2003 heeft de toenmalige Vlaamse Regering inderdaad beslist om 100 miljoen euro extra uit te geven om de gevaarlijke verkeerspunten weg te werken. De oorspronkelijke doelstelling was dat die 809 zwarte punten binnen de 5 jaar zouden zijn weggewerkt. Ik keek dan toch wat op toen u me in uw antwoord op mijn schriftelijke vraag van 25 november 2009 meedeelde dat eind vorig jaar slechts 442 projecten waren uitgevoerd, dat 112 projecten in uitvoering waren en dat de andere 246 projecten zich nog in de ontwerpfase bevonden.

De website van het Agentschap Wegen en Verkeer, die sinds 2007 niet meer was geactualiseerd, gaf op 5 februari 2010 een stand van zaken. Op de website staat te lezen dat 95 percent van de definitieve ontwerpen zullen zijn goedgekeurd tegen eind 2010. Tegen die datum zullen 90 percent van de projecten aanbesteed zijn en zullen 65 percent van de projecten volledig uitgevoerd zijn. Dat is de prognose van het agentschap over de stand van zaken op het einde van 2010.

Minister, u zult samen met mij betreuren dat er op de gewestwegen die zijn opgenomen in de lijst van gevaarlijke punten, wekelijks en zelfs dagelijks heel wat ongevallen gebeuren, vaak zelfs met fatale afloop. In uw beleidsnota zegt u: “Een verbetering van de verkeersveiligheid en aandacht voor verkeersslachtoffers zijn een blijvende prioriteit van het beleid Mobiliteit en Openbare Werken.” Iets verder stelt u: “Door de aanpak van 800 gevaarlijke punten en zones, in het project ‘Wegwerken van gevaarlijke punten en wegvakken in Vlaanderen’, wordt een drastische verbetering van de verkeersveiligheid beoogd.”

Niettemin zullen, ondanks de doelstelling van de toenmalige Vlaamse Regering om tegen het einde van 2008 alle achthonderd punten te hebben weggewerkt, tegen eind 2010 nog altijd maar 65 percent van die projecten volledig uitgevoerd zijn, volgens de cijfers van het Agentschap Wegen en Verkeer die ik zonet citeerde en die afkomstig zijn van de website.

Minister, daarom wil ik u enkele vragen stellen, die iets ruimer gaan dan de vragen van de heer Roegiers. Beschikt u nu, 7 jaar na het opstellen van die initiële lijst, over een geactualiseerde lijst van gevaarlijke punten? Zo neen, wanneer plant u het opstellen van een dergelijke geactualiseerde lijst?

Volgt u de verkeersveiligheid op de reeds weggewerkte punten? Als u die evalueert, is uit die bevindingen gebleken dat de intussen reeds weggewerkte gevaarlijke punten efficiënt werden aangepakt? Is, met andere woorden, de verkeersveiligheid op die punten verbeterd? Hebben de genomen maatregelen een positief effect gehad? In welke mate wordt er aandacht besteed aan zogenaamde minderhindermaatregelen bij het wegwerken van gevaarlijke punten? Hoe kunnen de uitvoeringstermijnen van de werken zo kort mogelijk worden gehouden?

Neemt u bij het wegwerken van die zwarte verkeerspunten bijzondere maatregelen om de veiligheid van voetgangers, fietsers en motorrijders te vergroten? Welke neemt u dan? Zoals de heer Roegiers heeft gezegd, worden de reeds aanbestede punten en zones gefinancierd met middelen uit het FFEU. Zullen de overige punten eveneens via dat fonds worden gefinancierd?

Neemt u, in afwachting van het wegwerken van alle zwarte punten, tussentijdse of tijdelijke maatregelen ter bevordering van de verkeersveiligheid op de gevaarlijke punten waar de werken nog niet in uitvoering zijn? Worden er eventueel bijkomende maatregelen genomen

voor een goede naleving van de verkeersregels op de gekende gevaarlijke punten? Hebt u al een zicht op een definitieve uitvoering van alle 809 gevaarlijke punten?

De voorzitter: Mevrouw De Wit heeft het woord.

Mevrouw Sophie De Wit: Voorzitter, het is belangrijk om prioriteiten te bepalen, aan de hand van een lijst van ongevallen. In dat kader is het natuurlijk nuttig te beschikken over een geactualiseerde lijst van ongevallen. Er waren er al wel oudere, maar die van vorig jaar was er nog niet. Is die er misschien nu al wel? Als u die meest recente lijst hebt, is het mogelijk om een vergelijking te maken tussen de ongevallenstatistieken vóór de werken en de statistieken na de werken?

De voorzitter: De heer Watteeuw heeft het woord.

De heer Filip Watteeuw: Voorzitter, minister, collega's, ik ben samen met de heer Roegiers nogal betrokken bij het dossier van de Dampoort in Gent. We hebben daar recent een aantal acties gevoerd. Mensen begrijpen niet dat de Dampoort, een punt dat al zeer lang is aangeduid als erg gevaarlijk, nu heringericht is, maar dat de situatie nog altijd dramatisch gevaarlijk is. Daar vallen dus geregeld doden. In die zin is het correct om te vragen of er een evaluatie gebeurt en of er op basis van die evaluatie een actualisatie gebeurt.

Ik hoop dat punten als de Dampoort snel kunnen worden aangepakt, want na de actie kregen we het bericht dat men het eerst nog even moest bestuderen, terwijl de ingrepen op zich nochtans vrij eenvoudig zijn.

De heer Jan Peumans: Wij hebben het hier in het verleden al vaker over gehad, en ik heb hier toch een paar bedenkingen bij.

Indertijd is vooropgesteld dat die 800 kruispunten voor 500 miljoen euro zouden worden gemaakt. Ze zouden ook allemaal in orde zijn binnen de 5 jaar, om de eenvoudige reden dat men toen TV3V heeft opgericht. Dat waren drie studie bureaus. Dat zou een multiplicator-effect hebben, in die zin dat de projecten veel sneller zouden worden uitgevoerd.

Dat contract is afgelopen. De minister heeft het contract trouwens ter beschikking gesteld in het kader van de vertrouwelijke informatie. Dat ligt hier ter inzage. Maar wat nu heel erg opvalt, is dat men uiteindelijk 1 miljard euro nodig zal hebben in plaats van 500 miljoen euro om de bestaande kruispunten af te werken. Ik heb daaruit geleerd dat de heraanleg van de kruispunten schandalig duur is. Er zijn kruispunten die heraangelegd worden met alle toeters en bellen en alles wat je je maar enigszins kunt indenken, terwijl ik vind dat men een aantal van die kruispunten op een veel eenvoudiger en goedkoper manier had kunnen herinrichten. Er zijn kruispunten bij die 5 miljoen euro kosten. Dat is nog altijd 200 miljoen oude Belgische franken. Ik kan er u in Limburg een paar laten zien waarvan je je afvraagt waar ze mee bezig zijn.

Het zou interessant zijn om de resultaten te kennen van die inspanning waarbij men tot nu toe 700 miljoen euro – toch bijna 30 miljard Belgische frank – heeft uitgegeven aan verkeersveiligheid. Ik vind dat een enorm bedrag.

Misschien kunnen we met de commissie eens een bezoek brengen aan het buitenland. Dat hoeft niet ver te zijn. Dat mag bijvoorbeeld Maastricht zijn. Daar kun je zien hoe men in Nederland op een veel eenvoudiger manier overal dezelfde aanpassingen doet aan dezelfde kruispunten, terwijl hier bij ons de grootste fantasieën worden uitgewerkt. Op de ene plaats doet men het zus, op de andere plaats zo. De ene legt een rond punt aan, de ander doet het met allerlei flikkerende lichten.

Het heeft ook te maken met de leesbaarheid. Als de leesbaarheid overal verschillend is, is het gevolg dat het aantal verkeersongevallen toeneemt, doordat men in verschillende verkeerssituaties terechtkomt.

Ik ben benieuwd om te horen wat de resultaten zijn op het gebied van de verkeersveiligheid. Ik denk dat de Dampoort op dat vlak niet representatief is.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Er is hier al heel wat geschiedenis meegedeeld. Er zijn mensen die er al van in de vroege geschiedenis bij waren. Ik was dat niet. Ik geef eerst een korte stand van zaken.

Eerst en vooral, die 800 gevaarlijke punten hebben allemaal een uitgewerkt voorontwerp. Van 92 projecten moet het ontwerp nog worden afgewerkt. Van de resterende projecten zijn er 142 met een goedgekeurd definitief ontwerp. Daarvan zijn er 87 die zijn aanbesteed, maar waarvan de uitvoering nog niet is begonnen. Er zijn op dit ogenblik 116 projecten in uitvoering. Het totale aantal uitgevoerde projecten sinds 2003 bedraagt 450.

Die 800 gevaarlijke punten aanpakken, is zeer ambitieus – als ik dat met enige zin voor eufemisme mag zeggen. Een aantal van die punten zaten complex in elkaar. Ze waren dan ook vaak al jaren een heet hangijzer. Ik kan voor een deel akkoord gaan met de nuance die de voorzitter aanbrengt, maar anderzijds wil ik ook verwijzen naar de procedures die gevolgd moeten worden. Voor elk zwart punt dat moet worden heraangelegd, heb je een Provinciale Commissie Verkeersveiligheid (PCV) en een Provinciale Auditcommissie (PAC) en een nota en nog een nota. Tal van experts buigen zich daarover. Daardoor wordt geen enkel zwart punt zomaar out of the blue aangelegd. Zo van: ik heb nu goesting om er een aan te leggen met blauwe zwembadtegeltjes of in het rood. Neen, dat gaat door zo'n commissie. Misschien moeten we eens onderzoeken hoe al die commissies werken die zich buigen over al die projecten. Elk gevaarlijk punt dat wordt aangepakt, heeft een heel brede procedure doorlopen, heeft overal de zegen gekregen. Op een aantal plaatsen is een kortetermijnoplossing uitgewerkt om later tot een idealere maar ook duurder langetermijnoplossing te komen.

Ik geef een voorbeeld van een van de zaken die wel vrij goed gelukt zijn. Ik denk aan een aantal conflictvrije verkeersregelingen. Sommige mensen hier zeggen dat het slecht is gegaan. Ik heb ook al heel wat positieve reacties over goede ingrepen. Waar het de bedoeling is om later ongelijkvloers te kruisen, wordt het duurder. Daar moeten we onderzoeken vooraleer we uitvoeren of de conflictvrije regeling goed was. Die evaluaties moeten gebeuren.

Het project wordt uiteraard voortgezet. Dat staat zeer duidelijk in het regeerakkoord: “Bij investeringen voor wegen zorgen we voor meer middelen voor wegenonderhoud, het definitief wegwerken van de resterende gevaarlijke punten via het Financieringsfonds voor Schuldafbouw en Eenmalige Investeringsuitgaven.” Dat punt uit het regeerakkoord staat ook in mijn beleidsnota.

Bij de uitvoering van dergelijke projecten wordt sterk rekening gehouden met de zwakste weggebruikers. Mevrouw De Wit verwees ernaar. Er wordt rekening gehouden met het aantal ongevallen. Daarbij kregen de fietsongevallen een prioriteitswaarde. De prioriteitswaarde voor fietsers neemt nog eens toe met 50 percent. Er wordt ook rekening gehouden met het STOP-principe: stappen, trappen, openbaar vervoer en personenwagen. De veiligheid van voetgangers, fietsers en motorrijders gaat voor. Een andere passage in het regeerakkoord heeft het over de doorstroming van het openbaar vervoer.

Op de vergaderingen van de PAC en de PCV wordt de verkeersveiligheid van de verschillende deelnemers zeer uitgebreid bekeken. Die auditing is provinciaal geregeld. Er is niet één auditor voor heel Vlaanderen. Er is er één per provincie.

Het is nuttig om wat de voorzitter zegt, ter harte te nemen. Je moet de pro's en de contra's van zo'n groot project vrij onbevangen bekijken vooraleer je al dan niet voortgaat met dergelijke dossiers. Ik zal dat zeker in alle objectiviteit proberen te doen.

Minderhindermaatregelen zijn van groot belang. Het al dan niet toepassen van bepaalde minderhindermaatregelen verschilt uiteraard van project tot project. Het is ook afhankelijk van een aantal randvoorwaarden. Zo zijn bijvoorbeeld faseringen niet onbelangrijk als je op gevaarlijke punten zit waar je weet dat je het doorgaande verkeer zo veel mogelijk moet blijven toelaten op de hoofdas. Er is aandacht voor communicatie naar omwonenden en weggebruikers. Er zijn een aantal andere minderhindermaatregelen, u kent ze: tijdelijke oversteken voor fietsers, tijdelijke toeritten of doorsteken naar parkings voor handelszaken, tijdelijke doorsteken naar nabijgelegen wegen, aankondigingen, aanduidingen voor beschikbare handelszaken. Er is daar vrij veel aandacht voor.

Een van de zaken die een aantal projecten veel omvangrijker maken, wil ik met u doornemen. U kent het probleem van de onteigeningen. We zijn erin geslaagd om voor de zwarte punten versnelde onteigeningsafspraken te maken met de onteigeningscomités. Dat werkt en ik ben daar bijzonder tevreden over. Maar er zijn in principe gestandaardiseerde procedures en oplossingsmethodes. Er bestaat een kwaliteitshandboek en een leidraad. Die is op een studiedag in mei 2009 geactualiseerd gepresenteerd in de vorm van het vademecum 'Veilige wegen en kruispunten'. We proberen daar tot eenvormigheid te komen. Ik ben daar gaan spreken, als ik me niet vergis. Het vademecum werd ter beschikking gesteld aan alle betrokkenen in Vlaanderen.

We hebben gekozen om te werken met gecombineerde dossiers. Je hebt bijvoorbeeld een gevaarlijk punt met riolering onder. De keuze is gemaakt om die riolering ook aan te pakken en om niet een apart studiebureau aan te stellen om dan die riolering te doen, met mogelijk uitstel. Het samen aanpakken heeft natuurlijk gevolgen voor het budget. Het blijft een gevaarlijkpunt dossier, maar je pakt ook de ondergrond mee aan. Dat geeft wel enige impact. Maar het is volgens mij de beste keuze. Bij een andere keuze zit je met twee studiebureaus, twee procedures en twee budgetten die van alle mogelijke kanten moeten komen. Het is nuttig dat het zo gebeurd is.

Dan is er ook gewerkt met verkorte aanbestedingsprocedures. Er werd een korf aannemers aangesteld via een openbare procedure, waarna die geselecteerde aannemers versneld prijs geven om de opdrachten uit te voeren. Het is niet onbelangrijk dat dit wordt geëvalueerd: was het een goeie keuze en welke meerwaarde werd er geboekt?

Dit zijn keuzes die werden gemaakt om het enerzijds sneller te doen gaan en om toch een zekere uniformiteit te verkrijgen, maar om anderzijds toch ook grondig te werken.

U denkt misschien dat alles op 5 jaar tijd gedaan moest zijn. Ik heb vastgesteld dat de schets van 800 punten er heel anders uitziet als de situatie per punt wordt bekeken en alle nodige commissies worden doorlopen. Om tot een grondige oplossing te komen, is het geheel vaak veel groter dan initieel werd gedacht. Ik weet niet hoe men het in 2002 gedaan heeft. Men had 800 punten en 500 miljoen euro en om te weten hoeveel het gemiddelde bedrag was per punt, heeft men blijkbaar 500 gedeeld door 800. Volgens mij is dat niet de realiteit indien we een verkeersveilige oplossing willen aanbieden. Het is fout om achteraf te verwijten dat men niet binnen het budget is gebleven. Het is belangrijk dat er een goede en grondige oplossing is, maar we moeten wel kritisch zijn en de plus- en minpunten van wat we hebben gedaan, bekijken. Ze zullen ongetwijfeld nog ruimschoots aan bod komen in de toekomst. Het is effectief zo dat er een zware impact is op de prijs, het gaat om plus 75 percent ten overstaan van de eerste raming in 2002.

De monitoring is heel belangrijk. Voor de afgewerkte projecten wordt in een specifieke monitoring voorzien. Dat komt doordat er anders een paar jaar moet worden gewacht voor er een set gelokaliseerde ongevallengegevens is. Na de uitvoering is het lang wachten op de cijfers, ook daarover hebben we in het verleden al gedebatteerd. Voor de selectie van de 800 gevaarlijke punten werden drie lijsten met gevaarlijke punten in aanmerking genomen. De meest recente lijst met ongevallengegevens in 2002 was die van 1997-1999. Later werd die

initiële selectie aangevuld met gegevens uit lijsten uit 1998-2000, die waren begin 2003 ter beschikking. In het najaar van 2003 kregen we de lijsten van 1999-2001.

Toen de selectie van de 800 gevaarlijke punten afgerond was, werden nog een aantal extra lijsten ter beschikking gesteld van het agentschap Wegen en Verkeer. De lijst 2000-2002 hebben we gekregen in het najaar van 2006. De lijst 2001-2003 kregen we in maart 2008. De lijst 2002-2004 kregen we in maart 2008. De lijst 2003-2005 is in oktober 2008 gekomen. De lijst 2004-2006 is in maart 2010 gekomen, evenals de lijst 2005-2007. *(Opmerkingen van de heer Filip Watteeuw)*

Inderdaad, we hebben die 2 dagen geleden ontvangen. Mijn medewerker merkte dat eerder al op. Ik ben heel blij dat ik ze heb, maar het is telkens weer lang wachten erop. *(Opmerkingen van de heer Chris Janssens)*

Hoe zit de monitoring in elkaar? Halfjaarlijks worden de betrokken politiezones bevroegd over de ongevallen op de afgewerkte gevaarlijke punten. De gegevens die hieruit komen, laten een duidelijke daling zien van het aantal slachtoffers op de afgewerkte punten, maar ik denk dat het belangrijk is om toch omzichtig om te springen met deze ruwe gegevens. Het gaat over verkeersveiligheid en dus mogen we niet kort door de bocht gaan. Ik heb daarom aan het steunpunt verkeersveiligheid gevraagd om een wetenschappelijk onderbouwde analyse van die cijfers te maken per punt. Het volstaat niet om op de ruwe cijfers af te gaan. We zien effectief een daling, maar het is nuttig om de cijfers grondig te screenen.

Mijnheer Janssens, het is voor mij toch wel van belang dat ik pas gegevens ter beschikking stel wanneer ze eerst op een fatsoenlijke manier geanalyseerd zijn.

Ik zit met een enorme achterstand. We merken dat we op dit ogenblik voor de uitvoering van de zwarte punten aan een piek zitten. We zien dat ook aan de facturen die binnenkomen. Het gaat trager: we steken ze in ontwerp, dan is er de aanbesteding, dan worden ze uitgevoerd en worden de miljoenen vrijgemaakt, maar natuurlijk komen er jaarlijks punten bij. De middelen zijn dus onmiddellijk opgebruikt. Voor de 100 miljoen euro die ik nu heb gekregen, zijn er al onmiddellijk punten waaraan het geld toegewezen kan worden, want de dossiers zijn klaar, maar ze moeten natuurlijk worden uitgevoerd en betaald.

Dan komen we aan de nieuwe lijst. In het regeerakkoord staat: “We zetten het programma voor gevaarlijke punten voort. Een nieuwe objectieve behoeftanalyse voor gevaarlijke punten resulteert in de opstelling van een geactualiseerde lijst van gevaarlijke punten. We wegen daarbij de kosten en baten van de verschillende oplossingsvoorstellen af.” Voor mij is die laatste zin bijzonder belangrijk. Het is goed dat we een heel degelijke evaluatie maken van de manier waarop we nu werken en in het verleden hebben gewerkt. Ik geef u een voorbeeld. Voor mij is het van belang dat we ook eens kijken of het goed is om puntsgewijs te werken. We zouden immers ook kunnen beslissen om niet punt per punt, maar per lijn waarop een aantal punten liggen, te werken. Als één punt wordt opgelost en een paar kilometer verder is er een ander punt, dan creëren we daar misschien een bottleneck. Misschien moeten we dit globaler bekijken. Ik doe daar vandaag geen uitspraak over, maar we zouden perfect kunnen zeggen dat we iets lijnmatiger zullen werken.

Mijnheer Roegiers, mijnheer Watteeuw, een tijdje geleden ben ik aan de Dampoort geweest. Het is inderdaad zo dat daar moet worden ingegrepen. We moeten bekijken hoe we dat kunnen doen. Wat mij betreft, is het niet zo dat er per se moet worden gewacht of niet moet worden gewacht, maar er moet wel grondig worden bekeken wat de oplossingen zijn. Het is van belang dat we de procedure grondig doorlopen om een oplossing te krijgen.

De definitieve timing voor de uitvoering van alle gevaarlijke punten, zou ik wel willen geven, maar dat is een moeilijke oefening. Een aantal punten, maar niet zo veel, zitten in de ontwerpfasen. De goede samenwerking inzake onteigeningen moet worden voortgezet. Er is een versnelde doorlooptijd gerealiseerd en dat lukt beter dan bij andere dossiers, maar het blijft een knelpunt. Supersnel gaat het niet. Als we het geplande investeringsritme van 100

miljoen euro per jaar kunnen handhaven, dan zullen de laatste aanbestedingen in het najaar van 2012 moeten plaatsvinden.

Verkeersveiligheid is iets dat evolueert. Als die 800 punten allemaal zijn uitgevoerd, zullen er ongetwijfeld nieuwe problemen zijn ontstaan. Het is de bedoeling om daarom nu al te screenen. De 800 oorspronkelijk geselecteerde kruispunten werden geselecteerd op basis van de ongevalgegevens uit de jaren 1997-2001. In de behoefteanalyse van het Agentschap Wegen en Verkeer zijn een aantal criteria voorzien waaraan kruispunten worden getoetst, en waarmee wordt beslist of kruispunten al dan niet in een nieuwe lijst met gevaarlijke kruispunten worden opgenomen. Die oefening wordt telkens opnieuw gemaakt wanneer er nieuwe gelokaliseerde ongevalgegevens ter beschikking worden gesteld.

Op regelmatige basis – in principe jaarlijks – worden nieuwe lijsten met gevaarlijke punten opgesteld. Aangezien deze lijsten worden opgemaakt op basis van ongevalgegevens over een periode van 3 jaar, zullen de aangepakte kruispunten uit deze lijsten verdwijnen omdat dankzij de verbeterde verkeersveiligheid op deze kruispunten minder ongevallen gebeuren. In de toekomst kan het aangewezen zijn om bij de samenstelling van een nieuwe lijst extra rekening te houden met fietsongevallen en die dus bij de berekening van de prioriteitswaarde extra te laten doorwegen. Kleinere ingrepen ter verbetering van de verkeersveiligheid kunnen bovendien altijd op de Provinciale Commissie Verkeersveiligheid (PCV) worden geagendeerd en op het terrein worden geïmplementeerd, los van het project ‘Wegwerken van gevaarlijke punten en wegvakken in Vlaanderen’.

Ons agentschap zorgt ook voor een doortochtenprogramma. Als een doortocht wordt heringericht, wordt ook de verkeersonveiligheid aangepakt. Het is belangrijk dat we daar de komende jaren aan voortwerken.

De voorzitter: De heer Roegiers heeft het woord.

De heer Jan Roegiers: Ik dank u voor het zeer uitgebreide antwoord. Vooreerst wil ik stellen dat ik op zich geen probleem heb met de tijdsoverschrijding en zelfs niet met de budgetoverschrijding. Als dat naar aanleiding van wat ik in de inleiding heb gezegd toch de indruk zou zijn, dan wil ik dat rechtzetten. Verkeersveiligheid is belangrijk genoeg om daarin blijvend te investeren. Dat is door de vorige regering in 2002 beslist en deze regering heeft die beslissing herbevestigd. Ik vind dat ook. U hebt ooit, elders en bij een andere gelegenheid, gezegd dat grondigheid een beetje ondergeschikt is aan haast. Ik sluit me daar graag bij aan.

U hebt veel gezegd, ik probeer er enkele zaken uit te lichten. De budgetoverschrijding is geen budgetoverschrijding maar een verdubbeling van het bedrag dat initieel was vooropgesteld. Het is goed dat u een en ander met elkaar verbindt. Als men bij het aanpakken van een zwart punt ook de rioleringen moet aanpakken, komen de middelen dan allemaal uit het FFEU? Die middelen zijn opzijgezet om de verkeersveiligheid te optimaliseren. Of worden de rioleringen aangepakt met behulp van middelen uit de reguliere begroting?

Minister Hilde Crevits: Inderdaad. Het gaat over de ontwerpkosten. Hetzelfde studiebureau bekijkt dat. Het gaat om één geïntegreerd ontwerp. Maar het is niet zo dat alles wordt betaald met middelen die zijn opzijgezet voor de aanpak van de zwarte punten.

De heer Jan Roegiers: Het is goed dat hierover duidelijkheid is.

De monitoring was een belangrijk punt in het antwoord. Ik heb het nogmaals over het voorbeeld van de Dampoort. Als men op de kaart bekijkt wat er precies is aangepakt, dan denk ik – in de mate dat ik dat kan weten – dat op dat punt de verkeersveiligheid is verbeterd. Dat gebeurde aan de Priorijstraat, mijnheer Watteeuw. Maar het probleem heeft zich verplaatst, op of rond de Dampoort. Ik verwacht dus veel van de monitoring. Wanneer zal die monitoring gebeuren en worden geëvalueerd? U zegt zelf dat u hoopt tegen 2012 alles aanbesteed te hebben. Zo heb ik u toch begrepen. Dat betekent dat de afwerking in 2013 of in het slechtste geval in 2014 gebeurt. Wachten we tot dan met de monitoring?

Minister Hilde Crevits: Ik heb onlangs de gegevens over de ongevallencijfers ontvangen. Het is de bedoeling om daartoe nu de opdracht te geven.

De heer Jan Roegiers: Op basis van die cijfers zullen we kunnen vaststellen of die punten ook effectief zijn weggewerkt.

Minister Hilde Crevits: Laat me daarover duidelijk zijn. Het is niet de bedoeling om te wachten tot 2013. Maar er moeten al wat afgewerkte werven zijn die groot genoeg zijn voor je het monitoringsysteem kunt opbouwen. De laatste jaren zijn goed. Ik heb het niet over het resultaat. Ik vind dat dat fatsoenlijk moet worden geanalyseerd. Maar het is goed dat we die recente gegevens hebben. We hebben nu een brede basis. Dan kunnen we zien of het gewerkt heeft.

De heer Jan Roegiers: Ik begrijp dat we twee zaken gaan bekijken. Is het de juiste manier van aanpakken en moeten we op dezelfde manier of aangepast verdergaan met de geactualiseerde lijst? Daarnaast is er de evaluatie van de genomen maatregelen op die weggewerkte zwarte punten. Van die twee zaken wilt u een monitoring en evaluatie krijgen. Klopt dat?

Welke timing stelt u voorop, minister? Wanneer kunnen we beschikken over die evaluatie en die monitoring die ons in staat moeten stellen om die geactualiseerde lijst opnieuw aan te pakken?

De heer Chris Janssens: Bedankt voor uw uitvoerig antwoord, minister. Zonder al te kort door te bocht te gaan en goedkope oppositietaal te spreken, wil ik toch benadrukken dat als doelstelling werd gesteld om 800 zwarte punten weg te werken binnen de 5 jaar met een budget van 500 miljoen euro. Aan het einde van die vooropgestelde termijn stelt men vast dat men maar de helft gerealiseerd heeft. Dan schort er dus wel wat aan de procedures, aan de prognoses van het vooropgestelde budget, aan de gemaakte keuzes en uiteindelijk aan de eindverantwoordelijken, u en de Vlaamse Regering.

U zult het met mij eens zijn dat we dit dossier niet met rustige vastheid moeten aanpakken. Het is een maatschappelijk belangrijk infrastructuurproject dat versneld moet worden uitgevoerd. Ik refereer aan de belangrijke commissie die haar werkzaamheden zopas heeft beëindigd. Het aantal verkeersdoden klokte eind vorig jaar helaas nog af op 819. Als we dat aantal willen doen dalen naar 750 in 2010 en naar 500 in 2015, zullen we onze weginfrastructuur veel veiliger moeten maken. Ik kijk samen met u uit naar de analyse van die monitoring. Ik hoop dat we die snel mogen verwachten.

Minister Hilde Crevits: Mijnheer Roegiers, ik zal aan het Steunpunt Verkeersveiligheid vragen om dat wetenschappelijk onderbouwd onderzoek te starten. Dat is ook de reden dat we de cijfers hebben opgevraagd van de laatste jaren. Ik heb 2004, 2005, 2006 en 2007. We hebben de informatie van 4 jaar. Dat is vrij omvangrijk. Dat moet het mogelijk maken. Voor een timing moet ik eerst eens met die mensen spreken. Hoe zullen ze het aanpakken? We moeten maken dat ze niet te veel onderzoeken, dat het niet te lang duurt, dat het klaar en helder is, maar dat we toch duidelijke lijnen kunnen trekken.

Iets anders is het projectmanagement. Dat is niet de taak van het Steunpunt Verkeersveiligheid. Dat moet wel de impact voor de verkeersveiligheid onderzoeken van wat is uitgevoerd ten opzichte van de nulsituatie zonder veranderingen. Dat moet worden gemonitord. Dat moeten zij doen en wij kunnen daaruit interessante conclusies afleiden. Die conclusies kunnen de keuzes in de PCV's en PAC's in vraag stellen. Dat kunnen wel de effecten zijn, maar dat heeft niet echt iets te maken met projectmanagement. Die procedures moeten sowieso worden doorlopen.

Mijnheer Janssens, ik wil niet vooruitlopen op discussies. Stel dat er een zwart punt is met een initiële raming van 500.000 euro. Na grondig onderzoek komt de PCV of de PAC tot de conclusie dat je bepaalde zaken moet doen, voor een budget van 2 miljoen euro. Als ik of de verantwoordelijke ambtenaar dan beslis om het niet te doen omdat het budget 500.000 euro

was, zal er zeker een golf van kritiek ontstaan dat er geen aandacht is voor verkeersveiligheid. U zegt zelf dat u niet kort door de bocht wilt gaan, het is een moeilijke evenwichtsoefening. We moeten wel de evaluatie maken. Als er te veel middelen zijn uitgegeven aan bepaalde dingen of door bepaalde projectorganisaties, wil ik dat graag zien.

De verkeerssituatie in Vlaanderen is heel creatief, de bebouwing ook. Misschien zegt de voorzitter dat er nog veel meer uniformiteit kan zijn. Dat is misschien waar. Daarover doe ik nu geen uitspraken. Pas vorig jaar is het vademecum voorgesteld over hoe je verkeersveilige kruispunten moet aanpakken. In de jaren daarvoor zijn er ook al werken uitgevoerd. We zetten stappen vooruit, maar misschien kan het nog beter. We moeten kijken hoe de projecten zijn opgevolgd en of dat allemaal op de meest ideale manier is gelopen. Dat laat ik niet over aan het Steunpunt. Dat moet intern worden geëvalueerd.

De heer Jan Peumans: Conflictvrije kruispunten zijn al aangelegd eind jaren tachtig, net als rotondes. De administratie zou stilaan moeten weten wat het resultaat is van conflictvrije punten.

De heer Roegiers herinnert zich misschien het actualiteitsdebat dat we in 2006 hadden in dit parlement over ronde punten in relatie tot het groot aantal verkeersongevallen met fietsers. Ik zou wel eens willen weten wat de administratie daar nu eigenlijk mee doet. Een aantal ronde punten blijkt voor fietsers veel gevaarlijker te zijn dan wij algemeen aannemen.

Het eerste conflictvrije verkeerspunt is aangelegd in Hasselt, op de Universiteitslaan ter hoogte van het provinciegebouw. De heer Swillen, die toen afdelingshoofd was in Limburg, stond open voor nieuwe ideeën, in tegenstelling tot veel van zijn collega's. Door de aanleg van dat conflictvrije verkeerspunt gebeurden er veel minder ongelukken. Het heeft ontzettend lang geduurd voor men heeft beslist op basis van de goede ervaringen met dat verkeerspunt in Limburg over te gaan tot de invoering in heel Vlaanderen. Er worden nog altijd kruispunten aangelegd waarvan men op voorhand weet dat daar zware ongevallen zullen gebeuren. Ik vind niet dat dit kan. Ik heb dat ook tijdens de vorige legislatuur gezegd en ik blijf dat herhalen. Het hoeft zelfs niet veel geld te kosten, want een conflictvrij verkeerspunt kost niet zo veel.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

■

Vraag om uitleg van mevrouw Griet Smaers tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de experimenten met de hybride brandstofcelbus op waterstof van De Lijn

De voorzitter: Mevrouw Smaers heeft het woord.

Mevrouw Griet Smaers: Minister, half mei 2007 stelden busbouwer Van Hool en De Lijn het proefproject voor van de waterstofbus waar De Lijn een aantal maanden mee getoerd heeft.

Die waterstofbus betrof een hybride type brandstofcelbus, een combinatie van waterstof/brandstofcel en batterij. De bus werd ingezet op de lijn van Antwerpen naar Lier en reed aan het eind van het proefproject ook in Leuven rond.

Er is in dit parlement, ook tijdens de vorige legislatuur, al meermaals geïnterpelleerd over dit onderwerp. Dat gebeurde onder meer op 9 januari 2008 toen mevrouw Franssen een vraag stelde over de eerste evaluatie van het proefprogramma van de waterstofbus. Toenmalig minister Van Brempt antwoordde telkens dat de geplande proefperiode van 6 maanden met 6 weken werd verlengd. Na die extra weken of maanden zou dan een eindevaluatie worden gehouden van het project met de waterstofbus.

Uit een korte tussentijdse evaluatie van minister Van Brempt en De Lijn bleek dat de waterstofbus positief werd geëvalueerd door zowel de chauffeurs als de reizigers. Toch waren er nog wat problemen met technische aspecten.

In mei 2008, na de afloop van de proefperiode, werd opnieuw een vraag om uitleg gesteld. Daarop werd de proefperiode opnieuw met een aantal weken of maanden verlengd. Men zou dan terugkomen naar het parlement met een nieuwe evaluatie.

Nu zijn we een aantal jaren verder. Uit de verschillende verslagen en documenten blijkt dat er geen eindevaluatie is gemaakt van die waterstofbus. We wachten daar nog altijd op. Minister, ik hoop dat u straks positief kunt reageren op mijn vraag naar de eindevaluatie van die waterstofbus.

Ondanks de tijdelijk positieve resultaten is er geen bestelling van De Lijn gebeurd van dat type van waterstofbus. De voorbije jaren werd wel geopteerd voor een extra bestelling van 35 hybride bussen die echter van het type hybride dieselmotoren zijn. Het gaat dus niet om het prototype waterstofbus. Ik verwijs in dit kader ook naar het interessante Interreg-project WaterstofNet en Waterstofregio Vlaanderen-Zuid-Nederland. Ik hoop dat u daar al van gehoord hebt. Ik verwijs naar de interessante website van het project www.waterstofnet.eu. Het gaat om een vzw die de coördinatie daarvan op zich neemt en gevestigd is in Turnhout. Het belooft een interessante ontwikkeling te worden, ook voor de regio Kempen, om op het vlak van waterstof in te zetten, daar bedrijven rond te verzamelen en een aantal nieuwe proefprojecten op te starten.

Minister, wat is of was de slotconclusie van De Lijn en van de Vlaamse Regering over het inzetten van die waterstofbus? Is er al een eindevaluatie gebeurd? Wanneer is die gebeurd? Hoeveel heeft het experiment bij De Lijn gekost? Waarom werd niet besloten om een vervolgproufproject op te starten voor de hybride brandstofcelbussen? Waarom werd in 2008 bij de aankoop van de 35 hybride bussen niet gekozen voor het type waterstofbus en wel voor hybride dieselmotoren? Op welke wijze kunnen de initiatieven in proefprojecten over het opzetten van een verplaatsbaar tankstation voor waterstof worden gebruikt door de Vlaamse Regering in De Lijn? Hoe kunnen die demonstratieprojecten van WaterstofNet bijdragen aan een groener openbaar vervoer bij De Lijn?

De voorzitter: De heer Watteeuw heeft het woord.

De heer Filip Watteeuw: Als we praten over milieuvriendelijke voertuigen, hebben we het dikwijls over elektrische auto's of bussen. Eigenlijk is de waterstoftechnologie ook een heel interessante piste, en die wordt dikwijls vergeten. Met hernieuwbare energie, bijvoorbeeld windenergie, heb je pieken waarin een overschot aan elektriciteit wordt geproduceerd op momenten dat er minder vraag is. Waterstof is dan een uitstekende drager van die energie. Als je de pieken omzet in waterstof, kun je dat gebruiken op een moment dat je zelf wilt. Soms wordt dit verwaarloosd. Het is goed dat dit even aan bod komt.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Mevrouw Smaers, de eindevaluatie is er inderdaad niet. Ik heb daarover met De Lijn gesproken. Men heeft me beloofd in de loop van de maand april een kant-en-klare eindevaluatie te hebben. De proef met de brandstofcelbus tijdens de twee evaluatieperiodes heeft De Lijn 765.000 euro gekost over een totale termijn van iets minder dan 23 maanden. Kost en duur hebt u, maar nog geen verslag, mevrouw Smaers.

De lokale emissies van de brandstofcelbus zijn zeer laag en het geluidsniveau wordt sterk gereduceerd. Er zijn echter nog een aantal bezwaren om onmiddellijk tot de aankoop van hybride brandstofcelbussen over te gaan. Die bezwaren kunnen tijdelijk zijn, het zijn geen veto's. Ik geef gewoon de stand van zaken, vooruitlopend op het verslag.

Ten eerste staat deze technologie nog in haar kinderschoenen en is ze nog volop in ontwikkeling. Daarom is de kostprijs van deze bussen vandaag hoog, minstens 1.250.000

euro per bus. Ter vergelijking: een diesel hybride standaardbus kost 330.000 euro, een gewone diesel standaardbus 200.000 euro. Dat zijn enorme prijsverschillen.

Ten tweede is de levensduur van een brandstofcel beperkt in de tijd. De cel zal waarschijnlijk tweemaal moeten worden vervangen in de levensduur van de bus tegen een huidige minimale kost van 600.000 euro. Dat komt er ook nog bovenop.

Ten derde gebeurt de productie van waterstof vandaag op basis van fossiele brandstoffen. Het is dus niet zo milieuvriendelijk. Vandaag wordt gesteld dat het produceren van waterstof voor commerciële doeleinden zeker tot 2020 nog steeds zal gebeuren uit fossiele brandstoffen. De markten evolueren. Misschien zal het niet zo lang duren. Het tanken is een complexe aangelegenheid. De Lijn moest steeds gaan tanken bij de leverancier van het prototype. Dit beperkt in belangrijke mate de actieradius van het voertuig. Het bouwen van een eigen installatie kan, maar er worden veel eisen gesteld op het gebied van veiligheid en milieu. Een investering in zo'n station kost ongeveer 500.000 euro.

Uit de voorlopige evaluatie van De Lijn blijkt dat er in de beginperiode 2007-2008 significante uitvalproblemen waren door batterijdefecten. Vanaf maart 2009 waren de batterijproblemen opgelost, maar was de uitval te wijten aan elektrische storingen. De gemiddelde beschikbaarheid vanaf maart 2009 is vastgesteld op 80 percent. Voor een prototypebus volgens De Lijn is dat niet slecht, maar toch onvoldoende voor normaal gebruik.

Op dit moment was het daarom niet opportuun om dit ene prototype aan te kopen. Maar het eventueel aankopen van waterstofbussen moet worden gekaderd in een globale visie betreffende de vergroening van het voertuigenpark van De Lijn. In mijn beleidsnota heb ik duidelijk verwezen naar een masterplan groen vervoer. Daar wil ik ook werk van maken. Ik heb De Lijn de opdracht gegeven om aanzetten te geven voor zo'n plan. We kopen vandaag hybride bussen, gewone bussen, dieselbussen, gelede bussen. Het is nuttig om een prognose te maken van ons aankoopbeleid tegen 2020. Hoe gaan we investeren in de vergroening van ons buspark?

De waterstofbus en de verdere ontwikkeling ervan verdient daar zeker een plaats in. Ik zeg niet dat we er 27 gaan kopen. Bij de opmaak van zo'n masterplan moet men alert zijn voor nieuwe ontwikkelingen. In het Masterplan groen vervoer zitten ook dieselbussen met roetfilters en milieuvriendelijke additieven en brandstoffen, de hybride en de elektrische bussen enzovoort.

Het Interreg-project Waterstofregio Vlaanderen-Zuid-Nederland is ons bekend. De Lijn zoekt uit of er aan dit project kan worden deelgenomen. Er staan een aantal initiatieven op stapel, zoals het bouwen van drie mobiele tankstations, die dan eventueel kunnen worden gebruikt voor het tanken van allerlei toepassingen. Uiteraard is De Lijn geïnteresseerd. Ook bussen behoren tot de categorie die mogelijkwerwijze gebruik zou kunnen maken van een mobiel tankstation.

De voorzitter: Mevrouw Smaers heeft het woord.

Mevrouw Griet Smaers: Het gebruik van fossiele brandstoffen en de productie van waterstof zitten in het Interreg-project. Blijkbaar wordt er al op grotere schaal waterstof geproduceerd op duurzame basis. Die productie zal vóór 2020 worden gerealiseerd. Ik dank u voor uw antwoord, minister. Ik ben benieuwd naar de eindevaluatie van De Lijn tegen april. Ik ben verheugd dat u de toepassingen van het Interreg-project in het oog houdt en samen met De Lijn opvolgt. Ik ben blij dat u in het kader van uw masterplan rekening houdt met de bevindingen en technieken die uit dat project zullen komen. Ik kijk uit naar de komende maanden.

De voorzitter: De heer Watteeuw heeft het woord.

De heer Filip Watteeuw: Als De Lijn wil voortgaan met de waterstofbussen, zal dat moeten passen in een globale visie op milieuvriendelijke voertuigen. De infrastructuur gaat heel veel

geld kosten, dus moeten ook andere voertuigen daar een plaats in krijgen. De koppeling van groene energie en waterstof is interessant. Het heeft geen zin om met waterstof te beginnen als men blijft werken met klassieke centrales.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

■

Vraag om uitleg van de heer Filip Watteeuw tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de evaluatie en het vervolg van het project ‘Duurzaam naar school’

De voorzitter: De heer Watteeuw heeft het woord. *(Opmerkingen van minister Hilde Crevits)*

De heer Filip Watteeuw: U hebt gelijk, deze vraag was ingediend door de heer Mahassine. Hij heeft ze jammer genoeg ingetrokken. Ik begrijp niet goed waarom. Ik heb hem nog uitgenodigd naar deze commissie, maar hij had daar niet veel zin in. Blijkbaar was hij bang voor het antwoord. Ofwel zou het antwoord te positief zijn, ofwel te negatief. *(Opmerkingen minister Hilde Crevits)*

De heer Roegiers heeft de vraag niet ingediend.

Het project ‘Duurzaam naar school’ is gestart in het schooljaar 2008-2009 door de toenmalige ministers Vandenbroucke en Van Brempt. Het moest zoveel mogelijk leerlingen uit het basisonderwijs laten overstappen op de fiets of hen te voet naar school laten gaan. Het project subsidieerde gemeenten die initiatieven rond zachte weggebruikers opzetten. Aanvullend konden subsidies krijgen voor de organisatie van netoverschrijdend collectief leerlingenvervoer. Als ik de cijfers van de toenmalige ministers mag geloven, had dat toch wat impact. Er waren 76 gemeenten die zich in dat eerste jaar hadden ingeschreven. Ze bereikten 150.000 leerlingen met allerlei initiatieven: fietsers- en voetgangerspools, fietshelmen, fluorescerend materiaal, schoolbereikbaarheidskaarten enzovoort.

Het project liep heel het schooljaar 2008-2009 en werd in 2009-2010 nog wel opgestart, maar ook abrupt door de minister van Onderwijs stopgezet. Het behoorde blijkbaar niet tot de corebusiness van het onderwijsbeleid. Dat is jammer. Het project heeft amper de mogelijkheid gehad om zich te bewijzen: een jaar en enkele maanden. Dat is natuurlijk veel te kort. Een project heeft een iets langere looptijd nodig.

Veel gemeenten en scholen hebben de inspanning gedaan om zich in te schrijven en moeten nu plots vaststellen dat er geen vervolg meer is, dat de subsidiëring wegvalt. Mijn fractie heeft dit ook al aangekaart bij de bespreking van de begroting van de minister van Onderwijs. Hij heeft dat heel duidelijk afgewezen. Hij wil daar niet aan meedoen. Dat behoort niet tot zijn beleid. Hij heeft verwezen naar de minister van Mobiliteit omdat dit tot haar bevoegdheid zou behoren.

Minister, is er al een evaluatie beschikbaar van de resultaten van het project tot op heden? Op welke manier wordt het project geëvalueerd wanneer het afgelopen is? Ik denk dat het al afgelopen is. Sluit u uit dat het project in een of andere vorm wordt voortgezet? Welke initiatieven zult u nemen? Hebt u al overlegd met de minister van Onderwijs?

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: ‘Duurzaam naar school’ bestaat uit twee delen en loopt nog dit schooljaar. Er is een basisgedeelte waarbij 111 gemeenten worden ondersteund voor tal van educatieve verkeersinitiatieven en een optioneel gedeelte waarbij veertien gemeenten worden gefinancierd voor netoverschrijdend leerlingenvervoer. Daar zitten vandaag de grootste zorgen.

Het project ‘Duurzaam naar school’ werd integraal gesubsidieerd door de minister van Onderwijs. Die heeft die subsidies voor het nieuwe schooljaar geschrapt in het budget 2010.

Dat is zonder overleg gebeurd, maar ik ben op geen enkele manier bij dat project betrokken geweest. Als u vraagt naar de evaluatie en waarom ik iets heb gedaan, kan ik daar moeilijk een antwoord op geven.

Het is evident en het heeft al heel wat van onze aandacht gevraagd dat het van belang is om na te gaan hoe we jongeren optimaal kunnen begeleiden inzake mobiliteit en verkeersveiligheid. Naast een aantal initiatieven die pasten in het betrokken project, lopen er binnen mijn beleidsdomein tal van initiatieven om de doelstellingen omtrent mobiliteit en verkeersveiligheid voor het basisonderwijs in te vullen. De initiatieven worden uitgevoerd enerzijds door de Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV) en anderzijds door andere verenigingen en organisaties die door mij financieel ondersteund worden om mobiliteits- en verkeersveiligheidsprojecten uit te voeren in het basisonderwijs. Ook zonder 'Duurzaam naar school' lopen dus initiatieven in het basisonderwijs, met financiële steun van de Vlaamse overheid, in casu binnen mijn eigen beleidsdomein. Ook mijn voorgangster heeft tal van projecten uit de steigers geholpen.

Daarnaast zijn er tal van initiatieven buiten mijn beleidsdomein. Mijnheer Watteuw, ik denk dat het belangrijk is om al die initiatieven, ook buiten mijn beleidsdomein, te inventariseren. Zo weten we wie waarmee bezig is en kunnen we onverwachte schokken vermijden. Op basis van de komende budgetbesprekingen moet worden bekeken of er eventuele leemtes voor het basisonderwijs bestaan en of we die al dan niet kunnen opvullen. Als ik kijk naar de grootste kritieken die ik heb gekregen, zit het grootste knelpunt op het vlak van het leerlingenvervoer bij de veertien gemeenten. Ik kan me echter ook vergissen.

We moeten ook een onderscheid maken tussen verkeerseducatie in het basisonderwijs, daar is het een vakgebonden eindterm, en in het secundair onderwijs, waar het een vakoverschrijdende eindterm is. In het basisonderwijs is verkeerseducatie sterker geïntegreerd dan in het secundair onderwijs. Er is een vakgebonden eindterm ingebed in het vakgebied Wereldoriëntatie. Dit garandeert dat verkeerseducatie per definitie aan bod moet komen. Eindterm 6.13 van Wereldoriëntatie van het lager onderwijs is in dit verband zeer duidelijk: "De leerlingen beschikken over voldoende reactiesnelheid, evenwichtsbehoud en gevoel voor coördinatie en ze kennen de verkeersregels voor fietsers en voetgangers, om zich zelfstandig en veilig te kunnen verplaatsen langs een voor hen vertrouwde route." Dit betekent dat in principe de basisscholen zelf deze vaardigheid oefenen in een reële situatie. De onderwijsinspectie houdt bij een doorlichting van de basisschool toezicht op het realiseren van deze eindterm.

In het secundair onderwijs is er een totaal andere situatie en is met betrekking tot verkeerseducatie een vakoverschrijdende eindterm van toepassing, wat de realisatie hiervan minder uitdrukkelijk garandeert. Een vakoverschrijdende eindterm omschrijft minder expliciet de invulling ervan in het lessenpakket. In het secundair onderwijs wordt derhalve meer uitgegaan van verkeerseducatie als aandachtspunt, eerder dan van een expliciet te halen doelstelling. Nochtans zijn de uitdagingen met betrekking tot verkeerseducatie in het secundair onderwijs groot.

Het is een understatement te zeggen dat er absoluut nood is aan verkeers- en mobiliteitseducatie in het secundair onderwijs. Op een moment dat jongeren de overstap maken van het buurtschooltje naar de verder gelegen secundaire school en zich net op dat moment op een zelfstandige manier naar school verplaatsen, moeten ze op een fatsoenlijke manier begeleid worden. Uit een recent onderzoek blijkt dat verkeerseducatie slechts in een op vijf secundaire scholen een permanent aandachtspunt is. Het is een heel belangrijk werkpunt voor de komende periode.

Ondanks de veeleer beperkte budgettaire mogelijkheden, heb ik een initiatief genomen om de mobiliteits- en verkeerseducatie maximaal te integreren. Ik heb daarbij een belangrijke rol gegeven aan de VSV. We hebben daar al een zeer uitvoerig overleg over gehad. Ik heb de stichting gevraagd om een voorstel uit te werken om het aanbod voor verkeers- en

mobilitateducatie in het secundair onderwijs uit te breiden en te operationaliseren. Door het feit dat je te maken hebt met vakoverschrijdende aandacht, zou je mogelijk een leemte kunnen hebben.

Het is duidelijk de bedoeling dat naast het pakket 'rijbewijs op school' er een duidelijk geïntegreerd opleidingstraject wordt aangeboden in de eerste en tweede graad van het secundair onderwijs dat de focus op de verkeersveiligheid legt.

De voorzitter: De heer Watteeuw heeft het woord.

De heer Filip Watteeuw: Minister, ik ben toch niet helemaal tevreden met uw antwoord. Dat heeft niet zozeer te maken met de beslissingen van deze minister. Bij dit project ging het wel om iets anders dan pure verkeerseducatie. Het ging ook over duurzaamheid, overstappen naar duurzame mobiliteitsvormen. In die zin vond ik het niet onlogisch dat het project getrokken werd door de minister van Mobiliteit enerzijds en de minister van Onderwijs anderzijds. Ik vond dat een mooie samenwerking.

U zegt wel dat u iets doet rond verkeerseducatie. Dat is goed. Dat moet ook gebeuren. Maar de leerlingen de overstap laten maken naar de fiets of ze te voet laten gaan, dat is toch wel een andere doelstelling. Dat gaat wat verloren.

U zegt dat dit geen project was dat viel onder de minister van Mobiliteit en dat u daarom ook geen evaluatie hebt. Ik vraag me dan wel af of de minister van Onderwijs zijn conclusies aan u heeft doorgegeven, want u kunt daarop verder werken.

Van mensen in de gemeenten hoor ik dat ze enigszins ontgoocheld waren dat het plots werd stopgezet. Dat is een spijtige zaak. Nu er eens een project was waarbij de klemtoon op de duurzaamheid wordt gelegd, wordt het stopgezet. Minister, dat is niet uw schuld. De minister van Onderwijs heeft iets te snel een beslissing genomen. Hij is over één nacht ijs gegaan.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Mijnheer Watteeuw, ik zal geen uitspraken doen over mijn collega. U zegt dat de educatie niets te maken heeft met duurzaam vervoer. Eigenlijk klopt dat niet. Als het enige wat men in het secundair onderwijs aanbiedt het rijbewijs op school is, een rijbewijs om met de auto te rijden, dan lijkt het me toch noodzakelijk dat men er een pakket tegenover kan stellen. De eerste en tweede graad verplaatsen zich zelfstandig. Met het pakket dat wordt aangeboden, kan men een veel grotere stimulans geven om de fiets te gebruiken of om zich zelfstandig te gedragen in het verkeer. De opdracht is gegeven. De effecten van het pakket dat wordt uitgewerkt, zouden een duurzaam effect kunnen hebben omdat ze moeten inwerken op de zelfstandigheid en het zelfvertrouwen van jonge scholieren uit het secundair onderwijs om zich alleen in het verkeer te begeven. Ik wil hierover geen polemiek starten. Ik wil enkel promoten waarom ik het belangrijk vind dat we uitvoeren wat is beslist.

De voorzitter: De heer Watteeuw heeft het woord.

De heer Filip Watteeuw: Ik wil daarover geen twijfel laten bestaan: ik vind dat goed. Het is ook noodzakelijk. Leerlingen moeten inderdaad overweg kunnen met de fiets om ermee naar school te gaan. Het project was natuurlijk veel ruimer dan enkel het technisch aspect van de fiets. Het was ook gericht op ouders. Ouders moesten beseffen dat er, naast de auto, nog alternatieven zijn om kinderen naar school te brengen. In die zin gaat er toch iets verloren.

Ik herhaal dat ik u niets verwijt. Het is enkel jammer dat de minister van Onderwijs dat plots heeft geschrapt.

De voorzitter: U kunt de vraag eventueel stellen aan de minister van Onderwijs. Het lijkt me nuttig te weten wat de redenen zijn geweest.

De heer Filip Watteeuw: We hebben die vraag gesteld. Ze werd geweigerd omdat ze in de begrotingsbesprekingen al aan bod was gekomen. De minister heeft er toen zeer kort op geantwoord.

De voorzitter: Als ik me niet vergis, heeft mevrouw Meuleman toen de vraag gesteld tijdens de plenaire vergadering.

De heer Filip Watteuw: Dat klopt.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

■