



Vlaams
Parlement

vergadering **C50 – OPE4**

zittingsjaar 2010-2011

Handelingen

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 28 oktober 2010

INHOUD

Vraag om uitleg van mevrouw Griet Smaers tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het beleidsdomein Mobiliteit binnen de Vlaamse Strategie Duurzame Ontwikkeling (VSDO) - 265 (2010-2011)	3
Vraag om uitleg van mevrouw Lies Jans tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het tevredenheidsonderzoek bij De Lijn - 285 (2010-2011)	
Vraag om uitleg van mevrouw Annick De Ridder tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het tevredenheidsonderzoek bij De Lijn - 314 (2010-2011)	7
Vraag om uitleg van mevrouw Lies Jans tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de openbare verlichting op autosnelwegen - 306 (2010-2011)	
Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het doven van lichten op autosnelwegen - 317 (2010-2011)	19

■

Voorzitter: de heer Jan Peumans

Vraag om uitleg van mevrouw Griet Smaers tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het beleidsdomein Mobiliteit binnen de Vlaamse Strategie Duurzame Ontwikkeling (VSDO) - 265 (2010-2011)

De voorzitter: Mevrouw Smaers heeft het woord.

Mevrouw Griet Smaers: Voorzitter, minister, collega's, onlangs, op 24 september, hebben we het advies van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA) ontvangen naar aanleiding van de nota 'Vlaamse Strategie Duurzame Ontwikkeling' (VSDO) en daarin staan ook een aantal zaken over het beleidsdomein Mobiliteit. We merken dat de nota niet alleen sterk overlapt met een hele reeks andere beleidsdocumenten, -plannen en -programma's, maar ook dat de nota voor wat het beleidsdomein Mobiliteit betreft, belangrijke hiaten vertoont. De vernieuwende transitiesystemen inzake mobiliteit werden immers niet uitgewerkt.

Als een voorbeeld van een gemiste kans om een echt vernieuwend transitiesysteem uit te werken, geldt zeker het voorstel tot het voeren van een meer milieuvriendelijke mobiliteit via het opstellen en uitvoeren van een masterplan 'elektrisch rijden'. Ik verwijs ook naar de commissie en hoorzitting over innovatie en elektrische voertuigen waarin onder meer door de spreker van de VITO werd gesteld dat een algemeen plan elektrisch rijden of zelfs een algemeen plan elektrische mobiliteit in Vlaanderen ontbreekt.

De voorstellen die gedaan worden, draaien vooral rond het voertuig zelf als het om elektrisch rijden gaat, maar ze bekijken niet de mogelijke rol van elektrische voertuigen in een vernieuwend duurzaam mobiliteitssysteem. Men zou bijvoorbeeld kunnen nadenken over voorstellen van oplossingen voor het tot op heden vooral solistisch autogebruik en autobezit, over de ruimtelijke impact van mogelijke nieuwe types van elektrische voertuigen op het stedelijke weefsel en het inpassen ervan in de leefomgeving, over het inpassen van noodzakelijke oplaadpunten en de infrastructuur daarvoor. Ik las hierover vandaag nog een artikel in De Tijd, en daarin stond dat de nodige infrastructuur van elektrische oplaadpunten en elektrische voertuigen tot op heden ontbreekt en dat dit een beletsel is voor de markt voor het elektrisch rijden. Een ander voorstel waarover kan worden nagedacht, is de link met multimodale polen en de aansluiting op het openbaar vervoer.

Eenzelfde soort reflectie is eveneens nodig over logistiek en goederenvervoer, want ook daarvoor ontbreekt een plan inzake duurzaamheid. Ook ontbreken in de voorgestelde acties en transitiesystemen de reflectie over telewerken – vandaag is het trouwens de Dag van het Telewerken – over het verder uitbouwen en verduurzamen van openbaar vervoer, van woon-werkverkeer en vrijetijdsverkeer.

De MORA komt in het advies tot de vaststelling dat de behouden acties in de VSDO-nota onvoldoende bijdragen tot het opzetten van transitie management opdat de doelstellingen van Pact 2020 op een duurzame manier verwezenlijkt worden. Met het oog op 2020 lijkt het me absoluut noodzakelijk om grondig werk te maken van een integrale aanpak op het vlak van mobiliteit en om een actieplan uit te werken voor de realisatie van innovatieve en duurzame mobiliteitsvoorstellen. Ik denk hierbij niet alleen aan het eerder vernoemd masterplan over elektrisch rijden en groen vervoer, maar ook aan een duidelijk actieplan inzake digitaal mobiliteitsmanagement, intelligente verkeerssystemen, geïntegreerde vervoerssystemen, de combinatie met telewerk enzovoort.

Een dergelijk actieplan of masterplan is een must als we over enkele jaren effectief binnen de euroregio tot de topregio van duurzame mobiliteit willen behoren. Een coördinerend plan dat duidelijke speerpunten van Vlaanderen bevat om in te zetten op duurzame mobiliteit, is dan ook aangewezen.

Minister, kunt u instemmen met het advies van de MORA omtrent de ‘Vlaamse Strategie Duurzame Ontwikkeling’ en meer bepaald met het onderdeel Mobiliteit? Hebt u al dan niet dezelfde zienswijze? Waarom werden bijvoorbeeld niet alle lopende beleidsprojecten in de nota opgenomen en zijn ook de voorstellen in het kader van ViA-doorbraken 2020 (Vlaanderen in Actie) niet aanwezig?

Waarom werden vernieuwende transitiesystemen inzake mobiliteit niet uitgewerkt in de VSDO-nota? Wordt hier in de toekomst nog op ingespeeld? Worden er in relatie met het kabinet Innovatie actieplannen opgemaakt?

Zullen elementen als elektrisch rijden, fietsvervoer, telewerken, autodelen, openbaar vervoer, alternatieve brandstoffen en digitale mobiliteit ingepast worden in een algemeen plan ‘vernieuwend duurzaam mobiliteitssysteem’? Wat is uw standpunt tegenover een dergelijk actieplan?

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Voorzitter, mevrouw Smaers, de MORA gaat in het advies in op een aantal elementen die een belangrijke rol kunnen spelen in een duurzaam mobiliteitsbeleid. Tegelijk stelt de MORA vast dat die elementen niet voldoende werden uitgewerkt in de VSDO. Die keuze, mevrouw Smaers, is een bewuste keuze.

Het Mobiliteitsdecreet vraagt en vereist dat: “het mobiliteitsbeleid gericht is op een duurzame mobiliteitsontwikkeling waarbij de mobiliteit wordt beheerd voor de huidige generatie zonder de behoeftevoorziening van de toekomstige generaties in het gedrang te brengen. Daarbij wordt aandacht besteed aan de integratie van en de synergie tussen sociale, ecologische en economische aspecten. De realisatie ervan steunt op een maatschappelijk veranderingsproces waarin het gebruik van hulpbronnen, de bestemming van investeringen, de gerichtheid van de technologische ontwikkeling en institutionele veranderingen worden afgestemd op zowel toekomstige als huidige behoeften”. Dat is het fameuze artikel 3 van het Mobiliteitsdecreet.

Het beleidsplan dat uitvoering moet geven aan artikel 3, is het Mobiliteitsplan Vlaanderen. Dat moet in hoofdlijnen de langetermijnvisie aangeven op de duurzame mobiliteitsontwikkeling. “Dit mobiliteitsplan beoogt enerzijds samenhang te brengen in de voorbereiding, de vaststelling en de uitvoering van beslissingen over duurzame mobiliteit, en anderzijds het mobiliteitsbeleid en de aanverwante beleidsdomeinen op elkaar af te stemmen”. Dit staat in artikel 5 van het Mobiliteitsdecreet.

Artikel 3 zegt dus “duurzaamheid” en artikel 5 zegt waar die moet worden uitgewerkt in het Mobiliteitsplan Vlaanderen. De opmaak van een nieuw Mobiliteitsplan Vlaanderen is daarom uitdrukkelijk als actie opgenomen binnen de VSDO. U weet dat het Mobiliteitsplan in opmaak is en dat het concretere invulling zal moeten geven aan het beleidsdomein Mobiliteit binnen de VSDO. Het Mobiliteitsplan is een plan en het zal dus, dat is evident, meer details bevatten met betrekking tot de acties, daar waar de VSDO een strategie is. In die strategie staat uitdrukkelijk dat er een nieuw Mobiliteitsplan moet worden opgemaakt. De componenten ervan staan in het decreet, en daarbij is duurzaamheid een belangrijk item.

De VSDO heeft niet de bedoeling om allesomvattend te zijn of in de plaats te treden van de verschillende beleidsdomeinen, wel om inclusief en coördinerend op te treden. Dat wil zeggen dat de VSDO geen inventaris bevat van alle lopende projecten die al zijn opgestart in het kader van onder meer ViA, maar ook dat de VSDO niet in de plaats kan treden van de verschillende beleidsdomeinen voor wat de uitwerking van het beleid betreft. Dit is en blijft de eindverantwoordelijkheid van de diverse beleidsdomeinen.

Voor wat het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) betreft, bevat de VSDO het algemeen kader waar ook in het Mobiliteitsdecreet in werd voorzien, en ook de verschillende doelstellingen die in het kader van het Pact 2020 werden afgesproken. Een van die doelstellingen is om te komen tot een coherente vorm van beleidsplanning die een

duurzame ontwikkeling van de mobiliteit in Vlaanderen moet ondersteunen. Hiertoe werd bij decreet de richting van de mobiliteitsontwikkeling al vastgelegd in de vorm van vijf strategische doelstellingen.

Die vijf strategische doelstellingen, die ook in de beleidsnota staan die vorig jaar werd voorgesteld, zijn de volgende: één, de bereikbaarheid van de economische knooppunten en poorten op een selectieve wijze waarborgen; twee, iedereen op een selectieve wijze de mogelijkheid bieden zich te verplaatsen, met het oog op de volwaardige deelname van eenieder aan het maatschappelijk leven; drie, de verkeersonveiligheid terugdringen met het oog op een wezenlijke vermindering van het aantal verkeersslachtoffers; vier, de verkeersleefbaarheid verhogen, onafhankelijk van de ontwikkeling van de mobiliteitsintensiteit en vijf, de schade aan milieu en natuur terugdringen onafhankelijk van de ontwikkeling van de mobiliteitsintensiteit.

Voor de concrete doorvertaling van deze langetermijndoelstellingen op korte termijn – 10 jaar –, en middellange termijn – 20 jaar –, moet het Mobiliteitsplan Vlaanderen als instrument worden gebruikt. Het beleidsplan moet in hoofdlijnen expliciteren hoe de langetermijnvisie concreet zal worden uitgewerkt. Daarnaast heeft het plan tot doel als beleidskader te fungeren voor beleidsbeslissingen op het gebied van mobiliteit om zo, meer dan vandaag, samenhang te brengen in de voorbereiding, de vaststelling en de uitvoering van deze beslissingen. Het heeft ook tot doel de afstemming mogelijk te maken tussen het mobiliteitsbeleid en de aanverwante beleidsdomeinen. Dat zit dus allemaal in het plan dat in opmaak is.

U weet dat de Vlaamse Regering op 10 september 2010 een besluit genomen heeft ‘tot opmaak van het Mobiliteitsplan Vlaanderen en betreffende de gewestelijke planningscommissie’. Daarover werden hier ook vragen gesteld aan mij, en ik heb uitgelegd wat het traject is dat we nog te volgen hebben.

Bij de opmaak van de VSDO werd om die reden niet vooruitgelopen op de opdracht die aan de gewestelijke planningscommissie werd toegekend conform het Mobiliteitsdecreet. Je moet dat daar dus uitwerken. Over het antwoord dat ik u vandaag geef, werd ook met de minister-president overlegd en ook in de toekomst zal er nog verder overleg zijn om te bekijken op welke manier de strategische doelstellingen, ook binnen de Vlaamse strategie kunnen worden verfijnd zonder dat er een voorafname wordt gedaan op het Mobiliteitsplan Vlaanderen. U hebt een punt dat er nog kan worden verfijnd, maar het mag zeker niet zo zijn, door er zaken in te schrijven, voorafnames te doen op wat decretaal werd toegekend aan een andere commissie.

Ik vind het heel belangrijk dat over de diverse bekommernissen en denksporen die door de MORA in zijn advies werden aangehaald, een discussie zal worden gevoerd binnen de gewestelijke planningscommissie. Als de MORA een advies geeft, mogen we dat niet zomaar naast ons neerleggen, maar moet de argumentatie worden besproken.

Ik heb de MORA op 6 juli 2010 gevraagd om een bijkomend advies te verlenen met betrekking tot de voornaamste lessen die uit het vorig ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen kunnen worden getrokken. Ik heb ook bepaald dat het advies van de MORA mee als input moet fungeren voor het nieuw op te maken beleidsplan. Dat advies werd me deze week overgemaakt en het werd ook bezorgd aan de gewestelijke planningscommissie. De MORA had dus bezwaren, en ik heb daarop gevraagd om eens een evaluatie te maken van het vorige Mobiliteitsplan en de adviezen die we daaruit moeten trekken. Ik heb dat advies deze week gekregen en overgemaakt aan de gewestelijke planningscommissie. Dat is de voeding voor de discussie die nu binnen de gewestelijke planningscommissie zal worden gevoerd.

In de geest van die duurzame ontwikkeling zal bij de opmaak van het nieuwe Mobiliteitsplan Vlaanderen voldoende aandacht moeten gaan naar de participatie. We hebben ervoor gekozen om in een zo groot mogelijke betrokkenheid te voorzien van alle geledingen van de bevolking en dat in een zo vroeg mogelijke fase. Het participatietraject bestaat dan ook uit twee fases.

De eerste fase bestaat uit de publieke consultatie die betrekking heeft op het formuleren van de problemen. In de tweede fase wordt het ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen onderworpen aan een openbaar onderzoek. In die tweede fase zal de aandacht vooral moeten gaan naar het actieplan waarin alle concrete acties zullen worden beschreven voor de korte termijn.

Uiterlijk eind 2012 moet het Mobiliteitsplan Vlaanderen goedgekeurd worden. Dat was eerst vroeger gepland, maar u weet dat we vorig jaar voor uitstel hebben geopteerd wegens het grote belang van het Participatiedecreet.

De MORA zal sowieso op geregelde tijdstippen om tussentijds advies gevraagd worden. Hetzelfde geldt ook voor de Minaraad en de Strategische Adviesraad Ruimtelijke Ordening – Onroerend Erfgoed (SARO). Het is evident dat ook het Vlaams Parlement hierbij zal worden betrokken. Ik heb hier al in de commissie voorgesteld om dat te doen als het openbaar onderzoek fase 1 er komt, want dat lijkt me een goed moment om hier een bespreking te houden, maar u bent uiteraard meester van uw agenda.

Mevrouw Smaers, u stelt terecht dat transities moeten passen in een totaalconcept waar we met onze mobiliteitsontwikkeling naartoe kunnen evolueren. De prioriteit gaat nu naar het uitwerken van de totale visie. Als daarover een ruime maatschappelijke consensus is bereikt, kunnen we diverse concrete projecten opzetten. U somt enkele waardevolle elementen op zoals elektrisch rijden, fietsvervoer, telewerken, autodelen, openbaar vervoer, alternatieve brandstoffen en digitale mobiliteit. Die zullen worden ingepast in het Mobiliteitsplan, en werden net daarom al opgenomen in de VSDO. Dat gebeurt breed om tot een totale uitwerking te kunnen komen.

De voorzitter: Mevrouw Smaers heeft het woord.

Mevrouw Griet Smaers: Minister, ik noteer dat we de actiedoelstellingen op het vlak van duurzaamheid en mobiliteit opnemen in het Mobiliteitsplan Vlaanderen. Misschien is het goed om in het kader van de participatie en de inbreng daarin van het Vlaams Parlement, de planning te krijgen. Wanneer kunnen we dat in de commissie aan bod laten komen?

Minister Hilde Crevits: Toen die vraag om uitleg werd gesteld, heb ik beloofd dat als fase 1 van het openbaar onderzoek in aantocht is, ik het parlement zal verwittigen. Ik vermoed dat daarvoor een timing bestaat, maar ik ken die niet van buiten. We moeten er in elk geval geraken tegen 2012. Als die fase eraan komt, zullen mijn mensen de voorzitter en de secretaris verwittigen. De commissie kan daar haar werkzaamheden op afstemmen.

De voorzitter: We zullen dat opnemen in de planning. Ik hoop dat het Mobiliteitsplan wat meer leven krijgt dan het de afgelopen 5 jaar heeft gehad. Op een bepaald moment verwees de beleidsbrief van een minister naar het Mobiliteitsplan. In de beleidsbrief van een andere minister kwam dat Mobiliteitsplan niet voor. Ik herinner me dat uit mijn vorig leven. Ik zal de namen van die ministers niet noemen, maar er is hoop op beterschap.

Ik heb het gevoel dat dit een theoretische discussie wordt. Dit is een heel zinvolle vraag, maar het invullen van dit verhaal is niet simpel. Ik heb de minister van duurzaam beleid een uiteenzetting horen geven in de commissie, en ik was helemaal onder de indruk. Het is goed om dat op te volgen. We zullen vragen wanneer het parlement in het kader van de academische discussie daarin kan worden betrokken.

Minister Hilde Crevits: Ik heb een paar maanden geleden een engagement genomen.

De voorzitter: U hebt dat niet aan ons bezorgd?

Minister Hilde Crevits: Ik kon het nog niet bezorgen, want ik heb een timing gegeven over hoe we tot 2012 zouden komen, maar ik heb gezegd dat we u zouden verwittigen als het openbaar onderzoek eraan komt.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

■

Vraag om uitleg van mevrouw Lies Jans tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het tevredenheidsonderzoek bij De Lijn - 285 (2010-2011)

Vraag om uitleg van mevrouw Annick De Ridder tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het tevredenheidsonderzoek bij De Lijn - 314 (2010-2011)

De voorzitter: Mevrouw Jans heeft het woord.

Mevrouw Lies Jans: Minister, 2 weken geleden presenteerde De Lijn de resultaten van het tevredenheidsonderzoek dat de Vlaamse Openbare Vervoersmaatschappij om de 2 jaar laat uitvoeren door een onafhankelijk studiebureau. Er wordt gepeild naar de algemene tevredenheid en naar de tevredenheid over liefst dertien verschillende aspecten van de dienstverlening van De Lijn zoals stiptheid, de chauffeur, de trajecten, het comfort enzovoort. Hiervoor werden van maart tot mei 2010 persoonlijke interviews afgenomen bij 2880 reizigers. Uit de resultaten die voortvloeien uit deze onderzoeken trekt De Lijn dan conclusies om haar werking te verbeteren.

Er zijn enkele opvallende vaststellingen uit dit onderzoek. Over heel Vlaanderen is 77 percent van de klanten tevreden over de diensten van De Lijn. Dat is ongeveer hetzelfde resultaat als in 2008. We zouden kunnen zeggen dat dit goed is, maar de doelstelling van zo'n tevredenheidsonderzoek is de werking te verbeteren. Die doelstelling werd dus niet bereikt. Ook viel het op dat de Limburgers 2 jaar geleden nog erg tevreden waren over De Lijn, maar nu onderaan bengelen. Dat is dus sterk achteruitgegaan.

Minister, de reizigers waren duidelijk minder tevreden over de stiptheid. Dit zou te wijten zijn aan de toegenomen verkeersdruk, het hoge aantal wegenwerken en de strenge winter. De directeur-generaal liet weten dat hij meteen wil werken aan een betere doorstroming. Uzelf lanceerde hiervoor al de oplossing om meer vrije busbanen aan te leggen, wat meteen reacties van de gemeenten ontlokte. U zei dat ook de beïnvloeding van verkeerslichten de doorstroming kan verbeteren.

Minder dan de helft van de reizigers is tevreden over de prijs. Wat hierbij opvalt, is dat het aantal reizigers dat zich stoort aan de vele niet-betalende reizigers vrij hoog is. De onderzoekers suggereren in dit verband onder meer de mogelijkheid om de niet-betalende reizigers te concentreren op de daluren, wat een oplossing kan bieden voor de drukte op de bus tijdens de piekuren. De drukte in de bus lijkt een bron van ergernis te zijn. Er wordt geklaagd over de drukte in de bussen, waarbij druk al wordt ervaren vanaf een bezetting van 60 percent van de zitplaatsen.

Minister, welke algemene conclusies trekt u uit dit tevredenheidsonderzoek? Hoe verklaart u de provinciale verschillen op het vlak van de algehele tevredenheid, en de achteruitgang in Limburg in het bijzonder? Wat zult u ondernemen om de bussen stipter te doen rijden? Bent u bereid een grondige analyse van het prijzenbeleid door te voeren, met name onderzoek naar de prijselasticiteit en de wijze waarop de prijszetting van de verschillende vervoersbewijzen het aankoop- en verplaatsingsgedrag van de reiziger beïnvloedt, en hieraan de nodige beleidsdaden te verbinden? Is het opportuun om zoals de onderzoekers voorstellen de niet-betalende ritten te beperken tot de daluren? Welke conclusies trekt u uit de cijfers over de drukte op de bus?

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Minister, ook wij hebben de studie gezien over het tevredenheidsonderzoek dat De Lijn uitvoerde en voorstelde. Hieruit bleek dat 76,8 percent van de reizigers tevreden is over de dienstverlening. Mevrouw Jans heeft zich vergist. Ze zegt dat 77 percent ongeveer hetzelfde resultaat is als in 2008, maar dat klopt niet. Dat is hetzelfde resultaat als in 1988. In 2006 was de tevredenheid 81 percent en dat wil zeggen dat dit geen stagnatie is in vergelijking met die 77 percent. Die 77 percent komt van 81 percent enkele jaren geleden, en dat is wel degelijk een achteruitgang van 4 percent.

Ook het aantal mensen dat helemaal niet tevreden is, stijgt van 2 naar 4 percent. Ze klagen vooral over de drukte op de bussen, de stiptheid en de prijzen. Dat heeft minder te maken met de prijs die de mensen zelf moeten betalen, maar vooral met het niet-betalend gedrag.

Eergisteren zat ik zelf op de tram in Antwerpen, en van de ongeveer vijftien gebruikers was ik de enige die een kaartje liet zien aan de chauffeur. Mensen die het niet zo goed volgen en niet weten dat bijvoorbeeld gepensioneerden pasjes hebben, vragen zich af of ze de enige betalende klant zijn, of de enige die zich legitimeert.

De reizigers zijn blijkbaar wel tevreden over de dienstverlening door de chauffeur en over de veiligheid. Dat mogen we hier ook eens zeggen. De afgelopen maanden en jaren hebben we discussies gehad over veiligheid en het veiligheidsplan van De Lijn, en nu zien we dat dat effect heeft, want de reizigers dragen veiligheid heel hoog in het vaandel en zijn daar ook tevreden over.

Maar er zijn ook minpunten: de algemene tevredenheid is met bijna 5 percent gedaald. We kunnen ons dan ook de vraag stellen hoe deze cijfers er zullen uitzien na de uitvoering van het besparingsplan. Voor alle duidelijkheid, onze fractie steunt dat plan als dat op een verstandige manier gebeurt. We vinden het ook noodzakelijk. In het verleden is er te veel aanbodgericht gewerkt. Dat kan vraaggericht, maar alles staat of valt met de communicatie aan de reiziger. Of we dergelijke wijzigingen in dienstverlening zullen kunnen verkopen aan de reiziger en of dat de tevredenheidstoets zal doorstaan, hangt af van de manier waarop we communiceren.

Minister, hoe reageert u op de resultaten van het tevredenheidsonderzoek? Welke initiatieven zult u nemen om de tevredenheid over De Lijn opnieuw te laten stijgen, met bijzondere aandacht voor de drukte op de bussen, de stiptheid en de prijzen? Een groot deel kan worden gevonden in de manier waarop wordt gecommuniceerd. Misschien is het in verband met de prijzen nuttig om geregeld te communiceren over de controles die gebeuren, het aantal zwartrijders dat wordt gepakt, en de boetes die ze moeten betalen. Dat zal vooral een afschrikkend effect hebben en mensen die wel trouw betalen, overtuigen om dat ook in de toekomst te blijven doen. Bij de NMBS laat men de mensen met gratis abonnementen niet tijdens de spitsuren rijden. Misschien kan dat hier ook.

Minister, hier is ook gepraat over de prijselasticiteit. Dat is opgenomen in de benchmark, en zal worden opgenomen in de nieuwe beheersovereenkomst. Wanneer mogen we die verwachten? Wanneer kunnen we daarover discussiëren? Heel wat van de punten die hier naar voren worden gebracht, zullen ook in de nieuwe beheersovereenkomst zitten.

De heer Jan Peumans: Mevrouw De Ridder, heb ik goed begrepen dat u een betalend abonnement hebt op tram of bus in Antwerpen?

Mevrouw Annick De Ridder: Nee, ik zei dat ik me legitimeerde. De mensen zien dat en zijn gerustgesteld.

De heer Jan Peumans: Dat had ik verkeerd begrepen.

De voorzitter: De heer Huybrechts heeft het woord.

De heer Pieter Huybrechts: Minister, ik ben heel benieuwd naar uw antwoord op de vraag hoe u de bussen stipter zult laten rijden. Als het even kan, wil ik vragen om uw positieve invloed aan te wenden om ook de treinen wat stipter te laten rijden.

Mevrouw Karin Brouwers: Uit een schriftelijke vraag die ik heb gesteld bleek dat de stiptheid bij De Lijn al bij al nog meeviel. Er waren 257.131 ritten met vertraging, maar dat komt neer op 2 percent van het totaal aantal ritten. Bij de NMBS is dat stukken hoger, ik dacht 14 percent, maar dat ken ik niet van buiten.

Het probleem situeert zich vooral in en rond de steden. Ik hoorde dat de directeur-generaal van De Lijn zei dat hij verkeerslichten ging beïnvloeden, dat hij dat allemaal ging moderniseren en verbeteren. Ik was toch verwonderd over het antwoord op een schriftelijke vraag van de heer Dehaene over het aantal busbanen dat in Vlaams-Brabant maar is gelegd in 10 jaar tijd. Dat was maar 32 kilometer, en dat was 20 percent voor heel Vlaanderen. Ook daar zijn extra inspanningen nodig.

Minister, ik weet dat u soms botst op onwillige gemeenten en dat dat niet altijd gemakkelijk is, zeker niet als u parkeerplaatsen moet afschaffen. Er zijn mogelijkheden voor het verbeteren van de stiptheid, maar superstipt is heel moeilijk aangezien er verkeersongelukken kunnen gebeuren en de piekuren drukker zijn.

Naast stiptheid is ook drukte niet zo goed geëvalueerd. Maar er waren ook goede punten, de chauffeurs komen er heel goed uit, de basismobiliteit en de trajecten worden gewaardeerd door de reizigers. De veiligheid is verbeterd, maar de drukte is een probleem. Er zijn overvolle bussen. Als je nagaat dat ongeveer 50 percent van de reizigers de bus gebruikt in de vrije tijd of om te winkelen, dan zijn dat eigenlijk mensen die buiten die piekuren kunnen reizen. Ik steun de vraag van mevrouw Jans en mevrouw De Ridder om de niet-betalende reizigers – mensen met een abonnement, 65-plussers en dergelijke – te beperken tot de daluren, zoals de NMBS dat ook al doet. Zeker als we weten dat 50 percent toch maar de bus gebruikt voor vrije tijd of om te winkelen, kan dat perfect in die daluren gebeuren. We moeten daar wat verder durven in te gaan. Het is een mening die ook door onze fractie wordt gedeeld.

Verder zijn er de bedenkingen over de prijs. De reizigers zijn natuurlijk nooit tevreden over de prijs. Het sms-betalen wordt wel gewaardeerd, maar dat kan nog altijd maar bij één operator. Hoe ver staat het daarmee? Zijn de onderhandelingen nog bezig?

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

De heer Steve D'Hulster: Voorzitter, minister, collega's, het feit dat de Antwerpenaars het meest tevreden zijn, kan er natuurlijk ook mee te maken hebben dat daar de gemakkelijkste mensen wonen, maar ik weet niet of daar ook naar gepeild is.

Iedereen is het eens over het grote belang van investeringen in kwaliteitsmonitoring. Ik sluit me dan ook grotendeels aan bij de vragen van de vorige sprekers. Ik heb nog een specifieke vraag over de kwaliteitsmonitoring zelf. Die bestaat uit twee componenten: enerzijds de tweejaarlijkse tevredenheidsenquête en anderzijds een continue controle. De tweejaarlijkse tevredenheidsenquête is eerder voor de bijsturingen op managementniveau en op het strategische niveau, terwijl de continue controle ook toelaat om bij te sturen op meer individueel niveau, zelfs tot op het niveau van de stelplaats.

Minister, in welke mate liggen de resultaten van die grote tevredenheidsenquête in de lijn van die van de continue controles? Leveren die gelijkaardige signalen op? Zijn er opmerkelijke verschillen tussen de verschillende entiteiten? Op welke manier worden de resultaten van de kwaliteitsmonitoring doorvertaald naar de entiteiten en de stelplaatsen, zodat die ook verbeteracties kunnen ondernemen?

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Voorzitter, minister, als ik een aantal opmerkingen van de collega's hoor, trek ik toch mijn wenkbrauwen op. Ik hoor hier uiteindelijk vragen naar meer busbanen. Ik wil u toch vragen om daar heel voorzichtig mee te zijn, minister. Het kan

niet de bedoeling zijn om door de aanleg van meer busbanen, die zorgen voor een betere doorstroming van het openbaar vervoer, het autoverkeer lam te leggen.

Mijnheer D'Hulster, u bent schepen van Mobiliteit in Mortsels, een typisch voorbeeld van een gemeente waar men het openbaar vervoer zo heeft aangelegd dat er totaal geen doorstroming van het verkeer meer is. De omliggende gemeenten dragen daar de lasten van.

Ik zou dus heel voorzichtig zijn met die vragen om meer vrije busbanen. Onderzoek dat heel goed, minister. Waar het kan, vind ik dat absoluut goed, maar het is mijns inziens veel belangrijker om te bekijken hoe men een betere doorstroming van het verkeer kan krijgen door een betere afstemming van de verkeerslichten. Een studie van Touring toont bijvoorbeeld aan dat het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest een slechte doorstroming heeft door een verkeerde afstemming van de verkeerslichten. Ik wil u vragen om dat zeker mee in overweging te nemen.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Collega's, bedankt voor uw zeer boeiende vragen. Ik heb veel vragen gehoord die ik 2 weken geleden zelf ook aan De Lijn heb gesteld.

Wat is het doel van zo'n tevredenheidsmeting? De Lijn probeert proactief aan beleid te doen. De doelstelling is om domeinen aan te geven waarover de klant minder tevreden is en die ook zeer belangrijk zijn voor de algemene tevredenheid. Actieplannen die binnen het bedrijf gemaakt worden, worden daar specifiek op afgestemd. Na de meting van 2008 was dat onder meer zo voor de veiligheid en de verkoopkanalen. De strategie die dan gekozen is, was om daar specifieke aandachtspunten van te maken. En je ziet dat daar in 2009 sprake was van een toegenomen tevredenheid.

Het globale resultaat van de tevredenheidsmeting geeft aan dat 8 reizigers op 10 tevreden zijn. Ik heb drie slides meegebracht en zal die bij het verslag laten voegen. Ik denk namelijk, mevrouw De Ridder, dat de krant een foutje heeft gepubliceerd. De tevredenheid bedroeg in 2008 77 percent, en in 2010 ook. U hebt het wel juist wanneer u zegt dat de tevredenheid in 2006 81 percent bedroeg. De tevredenheid is dus met 4 percent gedaald, maar dat was 2 jaar geleden al zo. Ik wil de geïnteresseerden ook de hele studie bezorgen, want het is wel interessant om dat eens te bekijken.

De algemene tevredenheid is ongeveer stabiel gebleven ten opzichte van 2008. Als je echter de tevredenheid in andere dienstverlenende bedrijven bekijkt, zie je dat die in gevoelige mate achteruitgaat. Ik kan dus niet anders dan concluderen dat de tevredenheid bij De Lijn stabiel blijft, hoewel de algemene tevredenheid in de maatschappij achteruitgaat. Dat is dus niet zo slecht.

U weet, collega's, dat ik de bevoegdheid Mobiliteit combineer met de bevoegdheid Openbare Werken. Als we de globale resultaten bekijken, zien we dat er één bijzondere omstandigheid is die ons nog een aantal jaren parten zal spelen. Je hebt algemeen de toegenomen congestie: de economie zwengelt weer aan, en dus heb je meer files. Maar daarbij komt nog dat er nu veel meer wegenwerken zijn. De kwaliteitsmeting, die we deze namiddag zullen bespreken, toont aan dat we meer dan ooit nog meer wegenwerken nodig hebben in de toekomst. Voor de wegenwerken op de snelwegen werken we aan een plan, maar voor de gewestwegen zit je vaak met een enorm conflict, door het feit dat gemeenten nu halverwege de legislatuur zitten. Wie het politieke legislatuurdenken kent, weet dat er het eerste jaar van de legislatuur weinig werken zijn, omdat men de plannen moet opmaken. In het tweede jaar begint dat een beetje te komen, en in het derde jaar zijn de gemeenten volop bezig met de infrastructuurwerken die ze willen uitvoeren. In veel gevallen komen die in conflict met de werken die ik op de gewestwegen wil uitvoeren. En dat maakt dat de bussen, die vooral op de lokale en de gewestwegen rijden, nog veel meer te maken hebben met congestie dan in de voorbije jaren.

We hebben een zeer strenge winter gehad. Dat heeft begin dit jaar een niet-onbelangrijk effect gehad op de mobiliteit, ook voor de bussen. Er is ook een paar keer discussie geweest over het al dan niet strooien van de wegen. We proberen nu betere afspraken te maken over wie wat doet en zo meer.

Verder zijn er nog een aantal wijzigingen in de dienstregelingen. Ik ben blij te horen dat u daar achter staat, mevrouw De Ridder. Het bedrijf heeft ook wel de opdracht gekregen om erover te waken dat elke efficiëntieoefening een oefening is in het vermijden van lege kilometers. Dat betekent onder meer: bussen waar geen kat op zit, op een andere manier laten rijden. Dat zou ook het effect moeten hebben dat er meer capaciteit kan worden ingezet waar er overdruk is. Als we die oefening eind volgend jaar kunnen afronden, hoop ik dat we dan in 2012 tot een situatie kunnen komen waarbij elk extra budget volledig kan worden ingezet op het geven van meer ademruimte op die plaatsen waar het bijzonder druk is.

Die efficiëntieoefening moet nu wel gebeuren op een fijnmazige manier. Dat zorgt voor wat onrust. Als je iets op een hoger niveau beslist, moet dat doorwerken tot op het stelplaatsniveau en tot in de interne, eigen organisatie van de chauffeur. Dat is een proces dat wat tijd nodig heeft. Je moet dat dus wat tijd gunnen.

Zijn er provinciale verschillen? Ja, en ze zijn enorm. Ik geef u die slide ook mee, zodat u dat kunt zien. Mijnheer D'Hulster, ik weet niet waar u haalt dat Antwerpen het meest tevreden is. Antwerpen is net het minst tevreden. De tevredenheid gaat daar met 2 percent achteruit. Maar ze hebben daar wel een reden voor: we zien dat Antwerpen in die periode een recordaantal omleidingen en wegwerkzaamheden heeft genoteerd, en dat in de grootste regio's. De tevredenheid over de stiptheid daalt natuurlijk als je via een omleiding moet rijden.

Oost-Vlaanderen gaat van 78 percent naar 76 percent. Ook daar heeft men, specifiek in Gent-centrum, te kampen gehad met heel wat wegwerkzaamheden en omleidingen.

Vlaams-Brabant, collega's, is de grote winnaar: daar gaat de tevredenheid zelfs met 2 percent omhoog. Ondanks de berichten dat er weinig zou worden gedaan voor het openbaar vervoer in Vlaams-Brabant, stellen we vast dat de mensen toch wel bijzonder tevreden zijn. We hebben daar een aantal startlijnen in Zaventem en het proefproject met de digitale omleidingsbrief, waarbij je zeer ad rem informatie krijgt over eventuele omleidingen. Wie goed geïnformeerd is, voelt zich al wat gemakkelijker dan wie van niets weet en plots in een omleiding terechtkomt zonder te weten wat de oorzaak is. Kennis is vaak een middel om onrust te vermijden.

Limburg gaat er met 8 percent op achteruit. Die daling is te verklaren door het tijdstip van de bevraging. De bevraging gebeurde namelijk precies op het moment dat de dienstregelingswijziging in werking trad. Een dienstregelingswijziging zorgt in de eerste weken sowieso voor onrust. Bovendien zien we dat de congestie buiten een aantal steden in Limburg toeneemt, wat de tevredenheid op de streeklijnen ook wat doet dalen.

West-Vlaanderen kent een enorme stijging van 7 percent en steekt Vlaams-Brabant bijna naar de kroon. We moeten dat wel wat relativiseren. De verklaring ligt daar namelijk in het grotere aandeel van de Kusttram. Bij de parameters die bij de meting worden gehanteerd, is het aandeel van de Kusttram aangepast aan de realiteit. Vroeger telde de Kusttram voor een veel kleiner deel mee. Als je de bezetting op die lijn ziet, moet je die echt wel een groter aandeel geven. En de tevredenheid over de Kusttram is enorm groot, vandaar dat West-Vlaanderen nu plots zo'n grote stijging kent. Dat heeft te maken met de parameter die is veranderd. Ik geef u dat eerlijkheidshalve mee.

Er zijn ook hogere tevredenheidsscores in Oostende en Brugge. Daar zien we het effect van een uitbreidingsbeleid. Het aanbod in Oostende en Brugge is uitgebreid en er wordt bovendien een zeer actief mobiliteitsbeleid gevoerd. Daar merk je nu de effecten van.

Uit de huidige tevredenheidcijfers blijkt, zeker als je naar Limburg kijkt, dat de wijzigingen ten gevolge van de efficiëntiewinsten een invloed hebben. Als de klant gewend is aan de nieuwe situatie, zou het vertrouwen echter ook weer moeten stijgen. We moeten met andere woorden rekening houden met het tijdstip waarop de enquête gebeurt.

Ik kom tot de vragen over de doorstroming. Als we de minpuntjes uit de tevredenheidsmetingen bekijken, blijkt stiptheid minpunt nummer één te zijn. Mijn voorgangster heeft in een jaarlijks budget van 18 miljoen euro voorzien voor investeringen in infrastructuur. In 2010 is 7,9 miljoen euro van dat budget naar de aanleg van busbanen, busdoorsteken en de herinrichting van doortochten gegaan. Voor de heraanleg van kruispunten ligt 5,7 miljoen euro klaar. De beïnvloeding van verkeerslichten krijgt 2,5 miljoen euro.

Ik heb eigenlijk onmiddellijk na het zien van de resultaten steden en gemeenten opgeroepen om mee te werken aan een busbanenbeleid. Ik haat het om als minister in budgetten te voorzien voor busbanen en dan een plan te krijgen met de geplande projecten. Noch het budget noch de geplande projecten interesseren me. Het enige wat me interesseert, is hoe consequent we zijn in het uitvoeren van onze plannen. Daar zie ik dat er momenteel echt problemen bestaan wegens het verschil in de theorie en de praktijk. Ik zou graag hebben dat er beter samengewerkt wordt. Als men beslist een busbaan te leggen, moet men dat goed communiceren, goed aanpakken en ervoor zorgen dat men draagvlak heeft. Ik heb zelfs een project gedurende een jaar moeten stil leggen omdat bleek dat men er niet goed over gecommuniceerd had. Men moet zoiets doen in overleg. Ik was een beetje verrast dat de VVSG de volgende morgen al zei dat er voldoende overleg is. Sorry mensen, maar ik zie wat er op papier staat en wat er gerealiseerd wordt. Daaruit blijkt dat er niet voldoende overleg is.

Als men in de commissie akkoord gaat met de realisatie van een busbaan en er is dan heibel op het terrein, dan moet er ergens een probleem zitten. Daarover loopt er een gesprek. Voor mij is het belangrijk dat men de middelen inzet waar ze ingezet moeten worden en dat men er ook op een goede manier mee omgaat.

Wat het bedrag van 2,5 miljoen euro voor de verkeerslichten betreft, dat lijkt natuurlijk weinig. U weet dat we bezig zijn met de automatische chipkaart. Die heeft ook de steun van het parlement. Een onderdeel van dat Retibo-project is de boordcomputer op de bus die het mogelijk maakt om een verbinding te maken met de verkeerslichten. Dat betekent dat men door een radiosysteem aan verkeerslichtenbeïnvloeding kan gaan doen. Men kan dat natuurlijk niet overal en op elk moment gaan doen, maar men kan op een intelligente manier het verkeer laten doorstromen. Ook het autoverkeer geniet ervan als er een betere doorstroom is op piekmomenten wanneer er een bus passeert. Bij de Kusttram is het systeem deze zomer toegepast en die tram heeft een snellere 'groentijd'. Er zijn daar wat problemen, maar het is wel iets wat de doorstroming beïnvloedt en een aantal conflicten kan oplossen.

De aanpassing van bushaltes krijgt 1,1 miljoen euro. Het gaat bijvoorbeeld om de inplanting van een halte op de weg in plaats van ernaast. Ik heb daar een paar lokale voorbeelden van gezien. Ook hier moet men weer zeer goed nadenken als men dat doet, zorgen dat men een draagvlak heeft en dat iedereen erachter staat, en dat er heel goed gecommuniceerd wordt. De theorie is altijd gemakkelijker dan de realisatie op het terrein.

Busbanen krijgen absoluut mijn steun, maar men moet dat doen op een manier die het draagvlak in de hand werkt en die ervoor zorgt dat men de theorie effectief in de praktijk kan brengen.

Daarnaast wordt er ook een beleid gevoerd om de verkoop op het voertuig te beperken. De Lijn voorziet in steeds meer voorverkooppunten om de klant de mogelijkheid te bieden zijn vervoerbewijs in voorverkoop aan te schaffen. Er is ook mogelijkheid om per sms een ticket te kopen. Men kan ticketjes heel gemakkelijk krijgen, wat maakt dat de chauffeur op de bus minder werk heeft.

Naast de pure doorstromingsmaatregelen worden ook maatregelen genomen om de rijtijden op te volgen en aan te passen aan de realiteit. Vroeger duurde de rit volgens het schema altijd even lang. Maar in de spits duurt een rit langer en het is belangrijk dat men de klant of de gebruiker daarover informeert en dat de reistijden realistischer weergegeven worden.

Aangezien alle bussen uitgerust zijn met gps, worden alle afwijkingen van de voorziene dienstregeling op het hele netwerk opgeslagen, en dat vormt de input om de reistijden variabel te gaan maken.

Het is ook van belang om de klant beter te informeren over de stiptheid. Het onderzoeksbureau dat de tevredenheidsmetingen heeft uitgevoerd, meldt dat informatie en communicatie over stiptheid en omleidingen heel belangrijk is. Ik verwijs nog eens naar de nieuwsbrief in Vlaams-Brabant die succesvol is. Verder zijn er de real-time infoborden. Die werken nog niet helemaal op een aantal plaatsen. Waar ze er staan en werken, zien we dat ze zeer goed gewaardeerd worden door de mensen. Men is op de hoogte van eventuele vertragingen. En het is hier ook weer hetzelfde. Iemand die goed geïnformeerd is, reageert rustiger op een situatie die zijn schema in de war kan brengen.

Hetzelfde geldt voor wegenwerken. Dat is ook al vaak gezegd. Een goede coördinatie en goede gesprekken, ook met De Lijn, zullen meer dan ooit belangrijk zijn. Er zijn nog heel wat knelpunten, en we moeten daar aandacht voor hebben.

Naast de stiptheid is er het probleem van capaciteit en de drukte op de voertuigen. Ik heb een merkwaardige vaststelling gedaan. Voor mij is een bus volzet als de bus vol is en alle plaatsen volzet zijn. Mensen percipiëren dat volledig anders. Het onderzoek toont aan dat, als er 60 percent bezetting is, dit het kantelmoment voor de tevredenheid van mensen. Mensen zijn niet meer tevreden over de bus als die voor meer dan 60 percent volzet is. Ik wil niet veralgemenen. Dat is een vaststelling die me ook wel verraste, want ik wist dat nog niet. Het klopt wel dat er op een aantal plaatsen capaciteitsproblemen zijn.

Uit de enquête blijkt ook dat, als een bus niet stopt aan een halte omdat hij vol zit, mensen bijzonder kwaad zijn als ze niet weten dat die vol zit. Men ziet dat niet altijd. Mensen willen blijkbaar nog liever gepropt worden op een volle bus. Ook daar moeten we werken aan een goede communicatie en door middel van bijvoorbeeld een bord tonen waarom de bus voorbijrijdt.

Wat de capaciteit betreft, zijn er uiteraard een aantal knelpunten. Eind vorig jaar heeft de Vlaamse Regering op mijn voorstel beslist om 195 bussen en 13 trams aan te kopen. Het gaat om lagevloertrams ter vervanging van de verouderde Antwerpse PCC-trams. Van de 195 bussen zijn er 77 gelede bussen, die een grotere capaciteit hebben en kunnen worden ingezet in regio's met capaciteitsproblemen. De vervanging van oude voertuigen moet het comfort en de toegankelijkheid voor de reizigers verhogen. Als het parlement de begroting goedkeurt, zijn er voor 2011 nog een aantal investeringen voorzien.

Wat me ongelooflijk intrigeert, is het capaciteitsbeheer. Welk voertuig zet men op welk moment in? In de nieuwe beheersovereenkomst moeten daarvoor aparte doelstellingen opgenomen worden. Voor De Lijn is het belangrijk om de hogere verwachtingen van de reiziger over de ruimte die hij wil hebben op bus en tram, te sturen door communicatie. Roger Kesteloot heeft het gezegd. Hij wil een systeem waarmee men de klanten kan tonen wanneer en op welke lijnen er grote drukte heerst. Zo zouden potentiële reizigers een rit kunnen kiezen die minder vol zit. Het komt erop neer dat men beter weet op voorhand welke ritten druk zijn en welke niet. We moeten dat verder onderzoeken.

Wat betreft de smartcard is het al vaak gezegd. Voor mij is het echt niet belangrijk om die reizigersstromen fijnmazig te kunnen kennen om dan het bestaande aanbod te kunnen afstemmen op de druktemomenten die er zijn.

Wat de prijs betreft, was het voor mij op het eerste zicht verrassend omdat de parameters uit de benchmark aangetoond hebben dat het prijsniveau van De Lijn bijzonder laag is in vergelijking met de omringende landen. Het bedrijf scoort schitterend op een aantal punten, maar het prijsbeleid is laag. De daling in de tevredenheid over de prijs kan helemaal niet verklaard worden door het crisisklimaat of de prijsverhoging sinds 1 februari. Dat laatste is een indexering en kan dus niet de grote oorzaak zijn. De Lijn wil de voorverkoop promoten. Dat is een goede zaak. Mevrouw De Ridder merkte het al op. Het is niet de prijs op zich, het is veeleer het omgekeerde, namelijk dat er frustratie is over de perceptie dat een aantal reizigers niet moeten betalen. Daaraan moet gewerkt worden. Dat kan vooreerst door iedereen zich te laten legitimeren en vooraan te laten instappen. Daar is al wat kritiek op gekomen, maar het is geen slechte zaak. Verder moeten in de beheersovereenkomst doelstellingen opgenomen worden om het aantal controles op te drijven. Over de prijs, wie betaalt wat, moet ook een betere communicatie gevoerd worden.

Wat het prijzenbeleid betreft, beschouw ik het voorstel om mensen niet meer gratis te laten rijden in de spits, maar alleen in de daluren als een element van prijzenpolitiek. Tijdens de bespreking van het benchmarkrapport heb ik meegedeeld dat het voor mij van belang is om een diepgaand onderzoek te voeren over prijselasticiteit en betalingsbereidheid van de verplaatsingen in functie van de geleverde dienst. Het onderzoek naar de prijselasticiteit moet opgenomen worden in de beheersovereenkomst van De Lijn. De onderzoekers van de tevredenheidsmeting geven aan dat de prijs een middel kan zijn om de drukte te beheersen. Zo wordt het voorbeeld gegeven van een goedkoper tarief in de dalperiode. Dat is allemaal stof tot nadenken. We moeten goed oppassen dat we het niet te ingewikkeld maken. Voor mij is een eenvoudig prijzenbeleid het meest aantrekkelijk voor een bedrijf, maar we moeten een aantal zaken eens bekijken. Nu is het zo dat het tarief op alle lijnen hetzelfde is. Men zou daar een differentiatie kunnen invoeren tussen korte en lange ritten. Men kan de vraag stellen of men mensen die gratis rijden, dat altijd moet laten doen. Voor alles zijn er wel een aantal pro's en contra's. We moeten dat rustig bekijken.

Ik wil geen voortvarende uitspraken doen. Een van de verwijten van de benchmark is dat de prijzenpolitiek naar beneden is gegaan zonder de elasticiteit te gaan onderzoeken. Er is nooit onderzocht wat het effect zal zijn als men iets gratis gaat maken. We moeten oppassen dat we niet in een omgekeerde redenering terechtkomen. Het is helemaal fout om het prijsbeleid te veranderen zonder onderzoek. Het regeerakkoord is duidelijk: alleen indexatie. Dat neemt niet weg dat we de prijselasticiteit wel kunnen onderzoeken. Hoe zullen mensen reageren op een aantal zaken? We moeten nu maken dat we tegemoetkomen aan de opmerking van de benchmark dat de elasticiteit niet is onderzocht. Als we denken aan andere denksporen, moeten we die heel zorgvuldig gaan bekijken. Ik kan vandaag dan ook niet aankondigen dat het allemaal gaat veranderen. We moeten nauwkeurig gaan kijken wat de oorzaken zijn. De ontevredenheid over de prijs vraagt diepgaander onderzoek. Hoe kunnen we daarop ingrijpen zonder dat we nieuwe problemen gaan creëren? Ik engageer me om dat onderzoek te doen, maar niet om vandaag al uitspraken te doen. Het zal wel in de beheersovereenkomst meegenomen worden.

De heer Jan Peumans: Mijn verleden komt terug naar boven, minister. Ik moet eerlijk zeggen dat prijsverhoging en prijselasticiteit niet onderzocht mochten worden, want dat was slecht voor de mensen. Ik heb indertijd het idee gelanceerd om de prijs op het voertuig veel duurder te maken dan de voorverkoop, maar dat was allemaal slecht voor de mensen. Over de geschiedenis van De Lijn mag er toch nog eens een kritisch hoofdstuk geschreven worden.

De voorzitter: Mevrouw Jans heeft het woord.

Mevrouw Lies Jans: Voorzitter, u zegt dat het niet onderzocht mocht worden, maar ik vind dat het moet worden onderzocht. De toezegging die de minister doet om een diepgaand onderzoek te doen naar de prijselasticiteit, is essentieel. Het principe om de niet-betalende reizigers alleen in de daluren toe te laten, wordt bij de NMBS toegepast en er is een heel

duidelijk effect. Als men de trein neemt om 9 uur, dan staan de perrons weer vol. De niet-betalende reizigers zullen alleen maar op die uren de trein nemen. Ik weet niet of daar verder onderzoek naar verricht moet worden. Ik denk dat de effecten daar al wel duidelijk zijn.

Minister, u hamert op communicatie. Ik ben het daar volledig mee eens. De daling van de tevredenheid in Limburg wijt u eigenlijk aan het tijdstip van de bevraging. Ik begrijp dat. Het was het moment waarop de dienstregeling gewijzigd is, maar ik zou er dan ook de conclusie uit willen trekken om niet alleen te zeggen dat we daar we niets aan kunnen doen omwille van het tijdstip, maar toch ook verder te onderzoeken of de manier waarop de wijziging van dienstregeling wordt gecommuniceerd, wel goed is. Ik denk dat dit zeker verder bekeken moet worden. Het is voor de reiziger belangrijk om over die wijziging tijdige en duidelijke communicatie te krijgen. Dat is zeker een aandachtspunt.

Daarnaast voorspelt u eigenlijk al dat het volgend jaar nog slechter zal zijn gesteld met de stiptheid, door de vele bijkomende wegenwerken op zowel gewest- als gemeentewegen. U bent ook bevoegd voor Openbare Werken. Ik heb al eens een schriftelijke vraag gesteld over de coördinatie bij gemeentelijke werken en werken op gewestwegen, over de afstemming van die diverse werken op elkaar. Daar schort immers iets aan, vind ik. Ik heb in mijn schriftelijke vraag het voorbeeld van Hasselt aangehaald. Daar werd op twee plaatsen gewerkt op een gewestweg, terwijl er ook werken werden uitgevoerd op de aansluitende gemeentewegen. Dat was in de buurt van het station. Dan kan men op voorhand al weten dat de invloed op de stiptheid van de bussen enorm zal zijn. Dat moet dus zeker voort worden bekeken.

Wat het capaciteitsbeheer betreft, hebt u erop gehamerd dat moet worden bekeken wanneer welk type bus wordt ingezet. Dat vind ik inderdaad ook belangrijk. Ter zake wordt nog te veel op een standaardmanier gewerkt op de verschillende lijnen, terwijl echt moet worden gekeken naar de noodzaak om een bepaald type bus op een bepaald moment in gebruik te nemen.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Minister, ik dank u voor uw antwoord, dat een aantal waardevolle stukken bevat. Dan heb ik het vooral over het feit dat u bereid bent de suggesties uit de commissie minstens te onderzoeken. De heer Peumans heeft gezegd dat er in het verleden geen bereidheid was bij De Lijn, maar laat ons eerlijk zijn, die was er ook niet bij de toenmalige minister. We hebben de vraag gesteld. Het is op vraag van onze fractie dat men uiteindelijk tot een benchmarking is gekomen en dat we een gemeenschappelijk voorstel van resolutie hebben kunnen opstellen, waarin we vragen dat die prijselasticiteit zou worden onderzocht. Minister, ik stel nu vast dat u bereid bent. Ik vind dat super. Dat is positief. In het verleden was die bereidheid er niet.

Er is al wel wat studiewerk verricht, misschien niet door De Lijn, maar alleszins wel door professor Cathy Macharis. Zij heeft bekeken wat het effect is van gratis vervoer op studenten, en dat in Brussel, als ik me niet vergis. Dat is weliswaar een beperkt onderzoek van een aantal weken geweest bij de studentenpopulatie. Ze is tot de conclusie gekomen dat de studenten zich niet laten verleiden door gratis vervoer, maar wel door efficiëntie en kwaliteit. Studenten die betaalden, namen zelfs meer het openbaar vervoer dan studenten die het gratis aangeboden kregen. Dat is toch ook al een teken aan de wand.

Ook het vooraan instappen en het legitimeren zijn belangrijke suggesties die u mee in overweging neemt. U moet daarbij ook mee in overweging nemen wat de taak van de chauffeur is. We mogen immers natuurlijk niet opnieuw in de veiligheidsdiscussie belanden. Tot 2 à 3 geleden werd het legitimeren vooraan net ontmoedigd. Bij heel wat van de nieuwe toestellen, zoals de Hermelijntrams, is het verboden om vooraan in te stappen. Men moet net vanuit het midden gaan. De chauffeur zit in wat ik bijna een kleine kazerne zou noemen, om zijn veiligheid te garanderen. Dat is een politieke afweging die moet worden gemaakt. Als men volop kiest voor transparantie en het zich legitimeren door reizigers, dan moet men ook

de veiligheid van de chauffeur bekijken. Ik kan me immers voorstellen dat, als iedereen zich vooraan moet legitimeren, er per tram of bus wel eens sprake zal zijn van een moeilijk geval. Dat moet samen worden bekeken.

Ik ben blij dat u bereid bent die suggesties te onderzoeken, maar wat is de timing? Zult u daarvoor een officiële onderzoeksopdracht geven aan een onderzoeksbureau? Zo ja, wat is de timing en zullen we dat ook zien in de beheersovereenkomst? Eigenlijk moet dit immers hier op voorhand worden onderzocht om het al dan niet te kunnen opnemen in de beheersovereenkomst. Er zal een beheersovereenkomst voor 5 jaar worden afgesloten en dit zal intern worden onderzocht: ik vraag me af hoe beide zullen sporen.

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

De heer Dirk de Kort: Minister, mijn collega, mevrouw Brouwers, die momenteel een vraag om uitleg moet stellen in een andere commissie, had nog een nuttige suggestie voor u. Er is een interessante studie over de effecten van prijzenbeleid in verkeer en vervoer van het Nederlandse Planbureau voor de Leefomgeving. De studie dateert van mei 2010. Daaruit blijkt onder meer dat buiten de spitsuren het gebruik van openbaar vervoer ongeveer twee- à driemaal prijsgevoeliger is dan in de spitsuren. Het lijkt me interessant die studie mee te bekijken, in het kader van het studiewerk dat u plant.

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Minister, ook ik dank u voor uw antwoord, dat inderdaad interessante gegevens bevat, die we zeker voort moeten bekijken.

U stelt dat de gemeenten moeten meewerken wat die vrije busbanen betreft. Als die vraag naar busbanen er is, moeten ze inderdaad meewerken, maar ik wil toch vragen dat er degelijk zou worden onderzocht of die noodzaak er is en wat de effecten van het inplanten van een vrije busbaan zijn. We moeten vermijden dat we in de toekomst in elke gemeente een schepen van Immobilitéit krijgen in plaats van een schepen van Mobiliteit. Ik vind dat echt wel heel belangrijk.

U hebt ook iets gezegd over de gelede bussen. Persoonlijk ben ik geen voorstander van die gelede bussen, net uit overwegingen die te maken hebben met kwaliteit en comfort. U weet dat ik in de vorige legislatuur de gezondheidsproblematiek met betrekking tot die gelede bussen heb aangekaart. Er is immers enorm veel roetneerslag in gelede bussen: als die over een verkeersdrempel rijden, worden ze zo beschadigd dat er roet wordt aangezogen in de bussen. Dat is een probleem dat ik zal blijven aankaarten. Ik vind dat De Lijn moet onderhandelen met de constructeur van die bussen, want er is wel degelijk een probleem. Minister Van Brempt heeft dat in het verleden altijd ontkend, maar ik heb een massa foto's van beschadigde bussen op stelplaatsen. Ik ben zelf gaan kijken, bijvoorbeeld aan het station van Mechelen. Het is onvoorstelbaar hoeveel beschadigde gelede bussen men daar ziet, en dan heb ik nog maar één halte gedaan.

Het is echt wel een heel ernstig probleem. Als De Lijn massaal gelede bussen wil aanschaffen, dan wil ik vragen dat er opnieuw zou worden onderhandeld met de constructeur en dat die bussen zouden worden ingezet waar dat kan. De weginfrastructuur is immers niet overal even geschikt om er dergelijke bussen over te laten rijden.

Ik herinner me een vraag over Gent. In die stad waren er ook problemen met gelede bussen. Die bleken er ook beschadigd te zijn door over een verkeersdrempel te rijden. Men moet goed nadenken over de vraag welke bussen er moeten worden aangeschaft voor welk traject, en niet zomaar kiezen voor de grootste bussen.

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

De heer Steve D'Hulster: Voorzitter, ik doe echt mijn uiterste best om het niet nodeloos te hebben over de stad Morsel in het Vlaams Parlement, maar als ik zie dat leden het er wel over hebben, dan moet ik daar toch wel kort op antwoorden.

Minister, dat sluit ook enigszins aan bij een van de opmerkingen die u terecht hebt gemaakt: als men busbanen aanlegt, mag de lengte ervan geen fetisj zijn. Het gaat niet zozeer over het aantal kilometers, maar wel over de tijdswinst die dat kan opleveren. Voor de gebruikers van het openbaar vervoer – om de discussie niet te ruim te maken – is die busbaan in Mortsel een heel goed voorbeeld. Het is geen lange busbaan, maar ze zorgt wel voor veel tijdswinst. In de spits is men op 20 minuten van Mortsel-Zuid in Antwerpen-Noord. We hoeven die discussie hier niet helemaal te voeren, maar u hebt een punt: we moeten vooral bekijken waar we met die vrije busbanen en met die doorstroming nog tijdswinst kunnen boeken, veeleer dan bekijken hoeveel kilometer we eventueel kunnen winnen. Dan denk ik dat we vooral in stedelijke omgevingen goede oplossingen zullen moeten zoeken.

De heer Jan Peumans: Minister, als u die prijselasticiteit onderzoekt, zult u natuurlijk ook automatisch bij het gratis vervoer uitkomen. Mevrouw De Ridder heeft gewezen op de studie van professor Macharis van de Vrije Universiteit Brussel (VUB). Ook Stef Proost heeft dat onderzocht. Er zijn meer studies ter zake. Men moet er echter wel rekening mee houden dat het regeerakkoord de bewegingsvrijheid van de minister heel sterk beperkt. Minister, u hebt niet zoveel mogelijkheden om in te grijpen op die prijselasticiteit. Ik hoef u niet te verdedigen. U bent groot genoeg. Gezien de contouren is dat echter niet zo vanzelfsprekend.

Verder zou ik graag eens een goede evaluatie krijgen van 5 jaar doorstromingsbeleid. Wat is het resultaat daarvan? De heer D'Hulster kan dat weten. We mogen elkaar niets wijsmaken: het resultaat ervan is vrijwel nihil. We moeten daar niet onnozel over doen. Het is gemakkelijk om van een strook autosnelweg van 10 of 20 kilometer lang een vrije busbaan te maken. Dat is knap, maar dan moet men in Antwerpen nog van de Plantin en Moretuslei het station proberen te bereiken, tussen de auto's door.

Ik heb daar in de vorige legislatuur ontzettend veel vragen over gesteld en erg veel aangedrongen bij de personen die zich toen met Mobiliteit bezighielden op het kabinet van uw voorganger, minister Van Brempt. Dat resultaat is zeer mager.

Ik weet niet of u dat weet, maar op een bepaald moment heeft men in totaal 25 miljoen euro geïnvesteerd om verkeerslichten zo uit te rusten dat het verkeer vlotter zou verlopen. Het resultaat daarvan is ook bijna onbestaande. Ik daag u uit om die discussie eens aan te gaan in deze commissie over het resultaat ervan. Dat is gewoon een lineaire maatregel geweest. Ik verwijs naar het dorp waarin ik woon. Daar heeft men een onnozele investering gedaan: men ging er de verkeerslichten beïnvloeden omdat er om het uur een bus voorbijkwam. Men heeft 700 of 800 kruispunten uitgerust, maar het resultaat ervan is bijna niets geweest. Ik heb die gegevens. Ze staan te uwer beschikking. Als u geïnteresseerd bent, wil ik ze u bezorgen. We mogen geen verwachtingen creëren wat die doorstroming betreft. Daar is tot nu toe veel theorie over verkocht, maar in de praktijk is er heel weinig gebeurd. Dan ga ik toch veel liever naar Maastricht. De minister heeft daar eens 3 uur in het veld staan wachten voor ze de stad in mocht rijden. Ik wil maar zeggen: we moeten die discussie eens voeren, met alle elementen. We moeten realistisch zijn over de mogelijkheden ter zake. Ik denk dat die beperkt zijn.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Wat de timing van dat onderzoek naar de prijselasticiteit betreft, dit parlement heeft me ter zake een opdracht gegeven. Een paar maanden geleden heeft het Vlaams Parlement een voorstel van resolutie goedgekeurd, waarvan punt 19 bepaalt dat na het uitrollen van de smartcard – want ik had gezegd dat we toch moesten weten waar mensen opstappen – het tarievenbeleid moet worden geëvalueerd en dat er een onderzoek moet zijn naar de prijselasticiteit. Het parlement heeft me dat gevraagd en het regeerakkoord hindert me totaal niet daarin. Ik hang nu vast aan mijn tarievenbeleid en mijn indexering, maar we moeten ons voorbereiden: als die smartcard er is, is het voor mij erg belangrijk dat we spijkers met koppen slaan en een tarievenbeleid hebben dat aangepast is en rekening houdt met die elasticiteit.

Dan waren er de opmerkingen van de heer Peumans en andere leden over de doorstroming. Ik heb daarnet gesteld dat doorstromingsmaatregelen op papier me eigenlijk helemaal geen fluit interesseren. Grote aankondigingen dat we daar 18 of 20 miljoen euro in gaan interesseren, interesseren me totaal niet. Het enige dat me interesseert, zijn de projecten op het terrein. In de gemeente van de heer D'Hulster is een busbaan aangelegd. Er zijn nog gemeenten die een busbaan aanleggen. Ik stel echter vast dat er sprake is van enorme hindernissen op het terrein.

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

Als men een busbaan aanlegt, is dat een fundamentele keuze die men maakt, maar men houdt het best ook rekening met al het verkeer erop en eromheen. Daar moet dus gezamenlijk aan worden gewerkt. Misschien is het goed dat Mobiliteit en Openbare Werken onder één minister ressorteren. Ter zake moeten de neuzen in dezelfde richting komen te wijzen. Ik zie nu nog discussies tussen Openbare Werken en Mobiliteit, tussen theorie en praktijk, tussen gemeenten en de Vlaamse overheid. Laten we daar alstublieft pragmatisch mee omgaan en pas in middelen voorzien als we ook weten dat het zal worden uitgevoerd, dus goede voorbeelden maken en het dan doen.

Ik wil daarbij een kanttekening maken. Ruimte in Vlaanderen is schaars en de files zijn enorm. De druk op ons infrastructuurnetwerk voor alle soorten gebruikers is ook enorm. We staan soms voor keuzes: moeten we nu ruimte maken voor een fietspad of voor een busbaan? Dan zal ik gemakkelijker kiezen voor dat fietspad. We moeten voortdurend kiezen.

Ik ben echter minder pessimistisch dan de heer Peumans over de kansen die we hebben om aan verkeerslichtenbeïnvloeding te doen. Het is in het verleden echter al gezegd in deze commissie: het grote probleem met verkeerslichtenbeïnvloeding alleen voor bussen, is dat we die lichten niet slimmer kunnen maken op het traject. Ik krijg vaak de negatieve opmerking dat bijvoorbeeld op de A12 die verkeerslichtenbeïnvloeding niet gaat. Bussen komen ook van rechts en links: als men daarvoor iets wil regelen, ontstaan er conflicten. We kunnen niet de bussen prioritair laten doorstromen én zorgen voor een prioritaire doorstroming op de assen waar sprake is van het meeste verkeer. Dus ook daar moeten Mobiliteit en Openbare Werken heel goed samenwerken en moeten ook De Lijn en de infrastructuurbeheerder heel goed samenwerken.

Vorige week heb ik zelf ondervonden dat de verkeerslichtenbeïnvloeding veel invloed heeft. Wie het tegendeel beweert, zit in dromenland, want de verkeerslichtenbeïnvloeding heeft een fenomenale invloed op de verkeersafwikkeling. Vorige week heb ik hier 2 uur lang in de file gestaan in de tunnels in Brussel om tien uur 's avonds. Het lukte maar niet om uit de stad te komen. Ik vroeg me af of er iets gebeurd was, of de vuilniskar voor ons reed, of er misschien wegenwerken waren, maar er was helemaal niets aan de hand, alleen waren de lichten slecht afgesteld tussen de Keizer Karellaan en Groot-Bijgaarden. Een goede afstemming komt zowel het openbaar vervoer als het autoverkeer ten goede.

Als een buschauffeur de lichten zou kunnen beïnvloeden vanuit zijn bus, dan bevindt die bus zich natuurlijk in het verkeer. Het is de bedoeling dat we de drukste assen die kampen met de grootste congestie, wat meer ruimte geven. We zullen dat niet overal kunnen doen, maar wel op een aantal plaatsen.

Ik geloof er dus wel in dat we met verkeerslichtenbeïnvloeding de algemene doorstroming, dus niet alleen die van de bussen, kunnen verbeteren. Het is ook zo dat we moeten redeneren. Daarnaast blijf ik ervan overtuigd, maar ik weet dat dit moeilijk ligt, dat busbanen wel degelijk op een aantal plaatsen heel nuttig en efficiënt zijn, maar we moeten daar echt werk en tijd in stoppen.

Inzake de studies over prijselasticiteit is het niet omdat ik moet wachten tot na de invoering van de smartcard dat we niets kunnen doen. Het is nuttig, en ik engageer mij daar ook toe, om het studiemateriaal te inventariseren en om voorbereidend werk te doen. Getrouw aan wat u mij hebt gevraagd, zal ik de resolutie uitvoeren.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Minister, ik heb nog een vraagje over het vooraan instappen en het legitimeren. Wanneer zult u dat onderzoeken?

Minister Hilde Crevits: Het vooraan instappen werd al ingevoerd. Ik weet niet precies sinds wanneer, maar ik denk dat dat sinds een jaar is.

Mevrouw Annick De Ridder: Ik heb het over het legitimeren, over het altijd laten zien van het pasje aan de chauffeur.

Minister Hilde Crevits: De Lijn heeft een onderzoek gedaan naar de tevredenheid en beschouwt dit als een van de oorzaken. Voor het komende jaar zal men initiatieven ontplooiën om te bekijken op welke manier dit kan. Het klopt dat ook moet worden bekeken wat de taak van de chauffeur is. Ik neem de suggestie absoluut mee, maar ik heb nu nog geen nieuw actieprogramma mee, het is een van de aandachtspunten die ik heb meegegeven. Het was een heel terechte opmerking.

Ik heb een paar weken geleden ook de Kusttram genomen en ik heb toen mijn ticketje braafjes in het bakje gestoken, maar doordat er de hele tijd mensen op- en afstappen, ontstaat het gevoel dat er niemand moet betalen, ook al is dat natuurlijk niet juist. We kunnen de juiste informatie hierover misschien beter uithangen op bus en tram. Het is een van de aandachtspunten die De Lijn het komende jaar meeneemt om de tevredenheid te verhogen.

Mevrouw Annick De Ridder: Ik heb nog een bemerking over de groene golf en de doorstroming. We zullen daar een hoorzitting over houden naar aanleiding van een voorstel van resolutie die hangende is. Ik stel voor om die zo snel mogelijk te houden.

Minister Hilde Crevits: Ik heb contact opgenomen met de Brusselse minister van Openbare Werken, en blijkbaar is er een nieuw circuit op komst. Het zou kunnen dat het ondertussen al in werking is. Ik heb een viertal dagen problemen ondervonden, en het heeft me echt verrast hoe groot de impact van een goede coördinatie van zeven verkeerslichten is. Dat was heel erg confronterend.

De voorzitter: Mevrouw Jans heeft het woord.

Mevrouw Lies Jans: Mevrouw Brouwers heeft een vraag gesteld over het sms-systeem van tickets en de afspraken daarover met één provider, Proximus. Ze vroeg hoe het met de andere zat. Ik zou dat antwoord ook graag kennen.

Minister Hilde Crevits: Het sms-ticket staat voor iedereen open, elke operator kan erop inpikken, maar slechts één heeft dit gedaan. Er zijn besprekingen bezig om ervoor te zorgen dat ook de andere dat doen. Ik zou de laatste stand van zaken moeten opvragen, ik kan daar nu geen antwoord op geven.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

■

Vraag om uitleg van mevrouw Lies Jans tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de openbare verlichting op autosnelwegen - 306 (2010-2011)

Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het doven van lichten op autosnelwegen - 317 (2010-2011)

De voorzitter: Mevrouw Jans heeft het woord.

Mevrouw Lies Jans: Voorzitter, minister, u kondigde enige tijd geleden aan dat het vanaf volgende zomer de bedoeling is om de openbare verlichting langs onze autosnelwegen volledig te doven. Momenteel is dat al het geval tussen middernacht en 6 uur 's morgens, maar vanaf volgend jaar gaat het licht dus helemaal uit.

U plaatste daarbij wel meteen enkele randvoorwaarden, namelijk dat het enkel kan op plaatsen waar de openbare verlichting absoluut nodig is zoals op op- en afrittencomplexen en grote verkeerswisselaars: daar zal de verlichting dus niet gedoofd worden. Bovendien worden de verlichtingspalen niet helemaal afgebroken. Ze kunnen dus nog steeds, als de omstandigheden het vragen, worden aangestoken. U kondigde dit ook al aan in een antwoord op een actuele vraag op 26 mei 2010 in de plenaire zitting.

Deze maatregel heeft een enorm ecologisch voordeel, maar daarnaast is er natuurlijk de bijkomende besparing van om en bij 2 miljoen euro. Dat geld zou u willen investeren in wegenwerken en signalisatie, onder meer in dynamische verkeersborden.

Een aantal verenigingen zoals de mobiliteitsorganisatie Touring, de transporteurverenigingen Transport en Logistiek Vlaanderen en FEBETRA reageerden al positief op uw idee, maar de Vlaamse Automobilistenbond (VAB) plaatste heel wat kanttekeningen. De vereniging wil onder meer dat de automobilisten worden betrokken via een vorm van bevraging en willen dat er een testperiode voor dit voorstel wordt ingevoerd om te bekijken of deze maatregel invloed heeft op het aantal ongevallen. Ook stelt de vereniging voor om na te gaan of het alternatief van zuinigere ledverlichting niet kan worden bekeken.

Ik heb een aantal bezwaren van de VAB opgesomd in mijn vraag. Zo stelt die dat de vergelijking met het buitenland, waar er geen openbare verlichting is, niet helemaal opgaat. In de ons omringende landen wordt er bijvoorbeeld een ander soort asfalt gebruikt waardoor je bij regen geen nevel op de wegen krijgt, wat bij ons wel het geval is. Ook zeggen ze dat in het donker het zicht vanzelfsprekend minder ver is en het zodoende moeilijker is om de afstand tot uw voorligger in te schatten, wat ook een gevolg kan hebben op de veiligheid.

Minister, ik som niet al hun kanttekeningen op, ik ga onmiddellijk over tot mijn vragen. Wat is uw reactie op de bezwaren die door VAB naar voren worden geschoven? Het viel me op dat het een vrij uitgebreide reactie van VAB is. Ik vraag me af met welke belangenverenigingen u in de aanloop van dit besluit hebt samen gezeten.

In uw beleidsnota kondigde u al aan dat u verder onderzoek zou voeren naar het doven van de openbare verlichting en dat u ook zou onderzoeken wat de mogelijke effecten hiervan zijn op de verkeersveiligheid. Ik heb geen weet van een onderzoek hierover. Is er een onderzoek gebeurd? En zo ja, wat zijn dan de effecten ervan op de verkeersveiligheid?

U antwoordde op de actuele vraag van 26 mei 2010 dat het opportuun is om de leidraad die gebruikt wordt voor het inrichten van de verlichting langs gewestwegen ook beschikbaar te stellen voor lokale besturen omdat er heel wat nuttige suggesties en tips in staan die ook voor de gemeentewegen belangrijk kunnen zijn. Werd de suggestie ondertussen uitgevoerd?

U zegt dat de bijkomende middelen die vrijkomen, zullen worden geïnvesteerd in structurele wegenwerken en voor alternatieven. Heeft dit ook betrekking op het vernieuwen en/of plaatsen van een reflecterende wegmarkering langs de autosnelwegen? Dat is toch een belangrijk middel om de zichtbaarheid op de weg wat te verhogen op het moment dat de verlichting gedoofd wordt.

Ik heb nog een vraag over de ledverlichting. U zei toen ook in mei van dit jaar in de plenaire vergadering dat de technologie op dat moment nog niet ver genoeg stond om toe te passen op autosnelwegen. Ik had graag van u vernomen wat de stand van zaken is. Blijft dit een mogelijk denkspoor?

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Voorzitter, minister, mevrouw Jans heeft de aankondiging van uw initiatief al toegelicht, ik wil me dus beperken tot een aantal bedenkingen bij dit voorstel. Ik denk dat iedereen ervan overtuigd is dat dit voorstel energiebesparingen zal opleveren. 1,5 tot 2 miljoen euro per jaar, dat is niet min. Dat het ook ecologisch een gunstig effect zal hebben, is ook een vaststaand feit, daar moeten we niet over discussiëren.

Maar wat goed is voor het ene, is niet altijd goed voor het andere. Ik heb daarom een aantal bedenkingen, vooral met betrekking tot de verkeersveiligheid, bij het doven van de lichten op de autosnelwegen. Nu reeds kennen we in Vlaanderen een toename van het aantal ongevallen op onze autosnelwegen. En daarom stel ik me de vraag of u bij de aankondiging van dit initiatief voldoende hebt nagedacht. Uit cijfers van het Observatorium voor de Verkeersveiligheid blijkt dat in ons land 15 percent van de verkeersdoden op de autosnelwegen valt. Dat percentage is in stijgende lijn, want een aantal jaar geleden was het nog 12 percent. Ik denk dat een analyse van de dodelijke ongevallen zeker op zijn plaats is, wat ook de reden ervan is.

Ook al blijkt uit studies uit het buitenland dat het doven van lichten niet altijd leidt tot meer ongevallen, we kunnen maar weinig autosnelwegen in Vlaanderen vergelijken met autosnelwegen in het buitenland, vooral omdat de autosnelwegen in Vlaanderen heel druk bereden worden en omdat er heel veel op- en afrittencomplexen zijn. Bovendien zijn er nog heel veel plaatsen waar er – terecht – gewerkt wordt. Het rijden op donkere wegen zal de bestuurders er ook toe aanzetten om met de grote lichten te rijden, en dat is niet goed voor de verkeersveiligheid. Met de grote lichten rijden, hindert immers de tegenliggers, tenzij de middenbermen hoog genoeg zijn, maar dat blijkt ook niet het geval te zijn in Vlaanderen.

Minister, ik vrees dan ook dat als u dit over het volledige autosnelwegennet van Vlaanderen wil doorvoeren, we verplicht zullen zijn om een aantal extra infrastructuurwerken te doen. Als u dit wilt doorvoeren, moet dit toch heel goed overwogen worden. Het kan niet zomaar op elke autosnelweg. Het kan natuurlijk wel waar het goed onderzocht werd en waar er weinig verkeer is, dus zeker 's nachts. Ik wil er dan ook voor pleiten dat wanneer u de verlichting op de autosnelwegen werkelijk wilt doven, u eerst start met een proefproject. Ik ben niet tegen het doven van de verlichting als de verkeersveiligheid kan worden gewaarborgd, maar net als de VAB denk ik dat het beter is om te beginnen met een proefperiode. Als het kan, waarom niet? Maar voor de plaatsen waar het niet kan, moet u misschien eens overwegen om met ledverlichting te werken.

Minister, in eerste instantie sta ik hier dus positief tegenover, maar ik heb toch wel een aantal bedenkingen. Ook oudere bestuurders hebben het heel moeilijk, ze hebben misschien al een moeilijker zicht. Wordt er al nagedacht over de medische aspecten? Zullen we de bewegingsvrijheid van een aantal mensen daarmee niet belemmeren? Het is heel belangrijk dat u dit meeneemt indien u dit initiatief echt hard wilt maken.

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

De heer Steve D'Hulster: Minister, de twee collega's waren heel volledig in hun vraagstelling en ze hebben een aantal terechte vragen gesteld en opmerkingen gemaakt. Het is niet alleen belangrijk is dat we besparen op energie en budgettair, maar dat we ook besparen op het aantal verkeersdoden. Mevrouw Van den Eynde heeft heel terecht verwezen naar de recente cijfers van de Verkeersveiligheidsbarometer van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid die aantonen dat het met de situatie op de autosnelwegen niet echt een positieve richting uitgaat.

Wat zijn de flankerende maatregelen die nodig zijn om het doven van die lichten te kunnen doorvoeren? Moet er bijvoorbeeld een ander soort verf worden gebruikt? Zijn er bepaalde inrichtingen van de weg die anders moeten gebeuren?

Met betrekking tot het onderzoek naar de verkeersveiligheid, leid ik af uit de voorgaande opmerkingen dat er weinig onderzoek mogelijk is omdat de situatie in Vlaanderen verschilt van die in andere landen. Ik denk dat zij ook niet zijn vertrokken vanuit een situatie waarin er veel verlichting was. Op welke manier kunnen we dat monitoren en kunnen we zien dat die maatregel geen negatieve impact heeft op de verkeersveiligheid?

De heer Dirk de Kort: In Brasschaat hebben we vanuit milieuoverwegingen en verkeersveiligheid recent de maatregel ingevoerd om het doven van de openbare verlichting gedeeltelijk – slechts 1 op 3 – in te voeren. Op bepaalde kruispunten worden de lichten niet gedoofd omwille van de verkeersveiligheid. Het zou goed zijn om de ervaringen met het doven van de verlichting op autosnelwegen uit te wisselen met de gemeentebesturen die ook die ervaring hebben. Sommigen weten nog niet dat dit nu al loopt.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Ik ben verrast over een aantal vragen. Ik krijg vragen alsof ik plots al het licht ga uitdoen. Dat is volledig onjuist. Vandaag is de middenbermverlichting in Vlaanderen gedoofd tussen 12 uur 's nachts en 6 uur 's morgens. Dat is al 3 jaar zo. Men heeft het hier over oude mensen 's nachts. Er is verf, er zijn reflectoren. Ik kan voorbeelden van snelwegen geven waar nooit verlichtingspalen zijn geplaatst. In mijn eigen West-Vlaanderen is dat zo. Daar gaat het licht nooit aan, en ook nooit uit. Dat gaat niet omdat er geen palen staan.

In de plenaire vergadering heeft men mij gevraagd of ik daar palen ga plaatsen. Ik heb geantwoord: neen, ik ga daar geen palen meer plaatsen. Het werkt daar. Er is in de voorbije 3 jaar geen enkele indicatie waaruit zou blijken dat er door het volledige duister omdat er geen palen staan, en door de maatregel om de lichten te doven tussen 12 en 6 uur, meer ongevallen gebeurd zijn.

Ik heb geen enkele intentie om meer lichten te doven dan degene die nu al gedoofd zijn tussen 12 en 6 uur. Op een aantal plaatsen kun en mag je het licht niet doven: op drukke punten, op- en afritten, ringautosnelwegen met heel veel bewegingen zoals de ring rond Brussel en Antwerpen. Het spreekt vanzelf dat die lichten nu en ook in de toekomst 's nachts blijven branden.

Ik heb de intentie om te starten in de zomer, als de dagen lang zijn. Ik wil dan het aantal gedoofde uren uitbreiden. Daarbij gaan we uit van een omgekeerde redenering. Vroeger was het licht altijd aan en deden we het uit op bepaalde momenten. Laat ons het licht altijd uit doen, behalve op de plaatsen waar het om veiligheidsredenen nodig is, en laten we dan na-gaan wanneer en waar het nuttig is om ze te laten branden. Zo draaien we de redenering om.

Heb ik beslist om palen weg te nemen? Neen. Ik ga geen enkele paal wegnemen. Mijn budgettaire operatie blijft beperkt tot 2 miljoen euro omdat ik die palen zal blijven onderhouden. Dat is een misverstand met de Vlaamse Automobilistenbond. Ik heb voordien aan Febetra, Touring, het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV) en de Vlaamse Automobilistenbond gevraagd hoe ze daar tegenover staan. Ze waren unisono positief.

Op een bepaald journaal is het overgekomen alsof ik tegen een testperiode was, maar ik ben daar niet tegen. Ik heb gezegd dat doordat die palen blijven staan, je het licht op elk moment kunt aansteken. Als we zouden merken dat er een inbreuk op de veiligheid zou ontstaan, dan kunnen we het licht in bepaalde zones aansteken. We hebben nagegaan of dat wel kan, want dat is allemaal gestuurd in circuits. We gaan dit niet doen in de winter. Maar ik heb nu wel gesteld dat we vanaf de langste dag van het jaar de redenering omdraaien zodat we ons daar in de komende maanden kunnen op voorbereiden via gesprekken met de politie, en met de autogebruikers.

We moeten ook nagaan of er nog extra reflectoren moeten worden geplaatst als we de gedoofde uren uitbreiden. Dan hebben we de tijd om dat te doen. We kunnen wegmarkeringsverf nemen met korreltjes zodat het blinkt. Vandaag zijn de lichten gedoofd tussen 12 en 6 uur. Een argument dat daartegen kan worden ingebracht is dat er dan niet zoveel verkeer is. Dat is waar. Anderzijds kunnen we bij grote wegenwerken op snelwegen de regeling van 12 tot 6 uur doorbreken, en het licht laten branden. Door die redenering om te draaien, alle lichten uit te doen behalve op de plaatsen waar ze nu altijd blijven branden, wil ik meer souplesse bereiken in de periode dat het veiliger is om het licht aan te laten.

We hebben een constante proefperiode. We kunnen ingrijpen. Als het weer heel slecht is, moeten we het licht kunnen aansteken als het nodig is. Daarvoor engageer ik me, maar ik wil de mentaliteitswijziging doorvoeren. Ik zal nog enkele cijfers meegeven.

Ik heb geen formele rondetafel georganiseerd. Ik heb informeel contact opgenomen met enkele organisaties. Het BIVV heeft positief gereageerd. Als het licht constant aan blijft, krijg je het gevoel dat het de hele tijd dag is, en dan pas je misschien minder vlug je snelheid aan. Er zijn argumenten, maar ik wil zeker rekening houden met de zaken die hier werden gezegd.

Uit buitenlandse studies blijkt dat de relatie tussen openbare verlichting en het voorkomen van ongevallen niet eenduidig is. Het BIVV bouwt daarover een interessante redenering op. Sinds we de maatregel in 2007 hebben ingevoerd, hebben we dat uitgebreid. Voorheen was het 4 of 5 uur, en dan is het 6 uur geworden.

In Vlaanderen hebben we een vrij dicht wegennet, hoewel ons snelwegennetwerk niet zo fijnmazig is in vergelijking met regio's in het buitenland. We hebben niet zoveel snelwegen, maar ze worden wel druk bereden. Ik heb een vergelijking laten maken tussen België, Nederland, Frankrijk, Duitsland en het Verenigd Koninkrijk. Daaruit blijkt dat we met lengten voorsprong koploper zijn in het verbruik per oppervlakte-eenheid. We verbruiken het meest van allemaal, bijna dubbel zoveel.

De heer Reekmans had ook enkele vragen gesteld, en gemakshalve zal ik daarvan ook enkele elementen in mijn antwoord opnemen. Het is fair om dat te doen. We betalen per jaar 13,6 miljoen euro aan verlichting op gewest- en snelwegen. Als ik de lichten langer doof op snelwegen, dan kan ik een besparing realiseren van 2 miljoen euro. Dat is een fractie van wat we betalen en het toont de relativiteit van de dingen aan.

Anderzijds kan ik met 2 miljoen euro al iets doen dat de verkeersveiligheid ten goede komt. Reflectoren en verf zijn voor mij geen probleem, maar we moeten ervoor zorgen dat onze snelwegen aan de internationale normen voldoen. Dat is zo, maar er zijn misschien manieren om meer kwaliteit en comfort te hebben. De vereisten voor retroreflecterende wegmarkering op autosnelwegen in Vlaanderen voldoen vandaag aan de Europese richtlijn. Het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) gaat in de komende maanden na of een verbetering van de wegbebakening nodig is. Uiteraard zullen we daarin investeren als dat noodzakelijk zou zijn.

Mevrouw Jans, inzake ledverlichting doen we al heel wat. We hebben de voorbije jaren niet stilgezeten. We proberen de elektronische voorschakelapparatuur en het verlichtingstoestel zelf kwalitatief te verbeteren. Het licht van nu schijnt mooi naar beneden. Het is goed ingekapseld, zodat het niet naar de sterren schijnt, maar naar beneden. Vroeger moesten we overdimensioneren om voldoende licht op de grond te krijgen. Nu is dat gedaald. Ik zal u de tabel daarover bezorgen. De maatregel die we daarvoor in het verleden hebben genomen, heeft voor een beperking van de lichtpollutie en het energieverbruik gezorgd. Het energieverbruik is tussen 2007 en 2009 met 4,5 miljoen kilowattuur gezakt. Sinds 2007 werken we voor 100 percent met groene stroom. We proberen dus ons best te doen.

Het is mijn bedoeling om die palen te blijven onderhouden. We gaan dan ook de evolutie over het soort lampen die we daar indraaien, op de voet blijven volgen. Ik ga niet plots alles wegnemen. We laten alles staan, maar we proberen zoveel mogelijk te doven.

We hebben enkele jaren geleden een contract afgesloten met Luminus. Luminus heeft een afnameverplichting van energie tussen 75 en 125 percent van het geraamde totale verbruik aan energie, dus niet alleen de verlichting. Het gaat om het energieverbruik van heel veel gebouwen en diensten. Er is ook een contract dat het energieverbruik voor sluizen en bruggen regelt. Als je alles optelt, dan maakt het doven van de middenbermverlichting 2,8 percent uit van de energieafname. Dat heeft dus totaal geen impact op het contract dat is afgesloten. We hebben geen nieuw contract afgesloten, want we hebben geen nieuw contract nodig.

Er was ook een vraag waarom de lichten op de autosnelwegen soms overdag branden. Ik heb me dat ook al afgevraagd. We laten de verlichting niet aan om onze energieleveranciers een plezier te doen. Dat zou wat al te gek zijn, maar dat verhaal heb ik ook nog gehoord. De verlichting wordt continu gemonitord op de permanente wachtdienst. De onderhoudswerkzaamheden aan de verlichting gebeuren altijd overdag. Zo kan het gebeuren dat de lichten overdag aan zijn. Dat is om te monitoren of alles oké is, wat de defecten zijn. Dat gaat niet 's nachts omdat dan de lichten moeten branden. Er moeten netwerken worden uitgetest, en filebeveiligingssystemen moeten van stroom worden voorzien bij wegwerkzaamheden.

We investeren veel in filebeveiliging. Als je de karren die we hebben aangekocht voor werkzaamheden permanent wilt laten werken, moet je aansluiten op een circuit. Sommige geven zichzelf stroom, andere niet. In sommige gevallen is dat circuit het lichtcircuit. Dat wil zeggen dat dan beide circuits aan zijn. We proberen dat nu te verhelpen, maar dat is moderne technologie. We hebben het al meegemaakt dat als de filestaartbeveiliging aan is, enkele lichten ook aan zijn. Het opgebruiken van een overproductie aan stroom zal en mag nooit de reden zijn om verlichting overdag te laten branden.

Er was een vraag of we niet beter op andere budgetten kunnen besparen. We proberen heel wat besparingen door te voeren. Op het communicatiebudget van AWW is er 25 percent bespaard. Uitweg wordt niet meer gepubliceerd, de campagneaffiches zijn verminderd van 6 naar 4, en ik heb de borden ook ter beschikking gesteld van andere partners, om ervoor te zorgen dat de kostprijs niet de pan uitswingt. We hebben daar echt wel een rationalisatieoefening gedaan. De campagne die nu loopt, is een federale campagne.

Er was tot slot nog een vraag over de samenwerking met de gemeenten. U hebt op dat vlak mijn engagement. Wij hebben trouwens ook een draaiboek. Dat kan uiteraard overgemaakt worden. Het verrast mij dat dat nog niet gebeurd zou zijn.

Collega's, veel mensen hebben mij gemaïld of ik niet één op vier lichten kon laten branden langs de snelwegen. Ik ben ooit in Lyon geweest, waar men echt bezig is met die verlichting. Dat is best spectaculair. Als je een visionaire stad wilt bezoeken op het vlak van verlichting, moet je daarheen. Ze hebben mij daar uitgelegd dat een verlichtingspaal een bepaalde afstand bestrijkt. Als je op snelwegen, waar men toch 120 kilometer per uur mag rijden, telkens drie lichten dooft en één licht laat branden, krijg je een flikkereffect: donker, helder, donker, helder. Dat zou pas een onaangenaam gevoel geven. Men heeft mij aangeraden om dat zeker niet te doen. Op lokale wegen ligt dat anders, want daar rijd je veel trager. Op onze snelwegen is het beter om dat niet te doen. Daar doof je ze beter allemaal, en laat je ze aan op de plaatsen waar het nodig is.

Er zijn wel een aantal snelwegen waar de op- en afritten heel dicht bij elkaar liggen. Daar blijven de lichten 's nachts branden. Dat is ook weer om dat flikkereffect tegen te gaan. Als we op die paar honderd meter tussen twee afritten de lichten zouden uitdoen, zou je weer dat effect krijgen. We houden daar vandaag dus ook al rekening mee.

Dat is de monitoring die nu gebeurt. We gaan in de komende maanden rond de tafel zitten, om dan in juli met een omgekeerde redenering ons verlichtingsbeleid op de snelwegen te gaan toepassen.

De voorzitter: Mevrouw Jans heeft het woord.

Mevrouw Lies Jans: Minister, ik ben heel tevreden met uw antwoord. Ik ben absoluut voorstander van het doven van de lichten op de autosnelwegen. De manier waarop u het nu brengt – in principe is er geen licht, behalve op de plaatsen waar het nodig is – is een goede manier om het verder te verkondigen aan de gebruikers.

Ik ben gerustgesteld dat het overleg met VAB, toch een belangrijke vereniging, er geweest is en dat er de volgende maanden evaluatie en monitoring zal zijn. Het is belangrijk dat verder wordt opgevolgd of er een effect is op de verkeersveiligheid. Dat was mijn grote bekommernis.

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Minister, ik wil u ook bedanken voor uw antwoord. U hebt mij in elk geval al een beetje gerustgesteld. We moeten zoiets goed overwegen.

Ik blijf toch met één vraag zitten, al zullen we op dit vlak een beetje moeten afwachten tot het project wordt opgestart, op het einde van de zomer van 2011. Ik denk in het bijzonder aan valavond en de piekuren, zeker op heel drukke wegen. Dat is een belangrijk moment, waarop op sommige plaatsen echt wel verlichting nodig is. Daar zal dit project misschien geen kans op slagen hebben. Dat blijft mijns inziens een struikelblok. We zullen dat goed in het oog moeten houden.

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

De heer Steve D'Hulster: Minister, ik ben ook heel tevreden met uw antwoord, vooral met het gegeven dat u enige flexibiliteit inbouwt in het aan- en uitzetten van de lichten. Driekwart van mijn familie woont in West-Vlaanderen, dus ik leg geregeld het traject tussen Menen en Mortsel af in het donker. Dat is uiteraard geen probleem, maar er is wel een verschil met een ander traject, dicht bij mijn thuisbasis, in slechte weersomstandigheden en in het donker.

Uw omgekeerde redenering kan ik volledig ondersteunen.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Mevrouw Karin Brouwers: Voorzitter, collega's, ik ben intussen meer dan 20 jaar politiek actief. En een van de dingen die ik mij al al die tijd afvraag, is: hoe komt het dat in Vlaanderen die lichten overall blijven branden, terwijl dat in Frankrijk niet zo is? Ik wil de minister daarom proficiat wensen dat ze eindelijk die beslissing neemt, hoe moeilijk het ook is en met hoeveel vijven en zessen het ook nog gepaard zal gaan.

Ik was aangenaam verrast toen ik het bericht in de krant las. Ik wil u daar persoonlijk voor feliciteren, minister, dat er eindelijk een minister is die die beslissing durft te nemen.

De voorzitter: Mevrouw Eerlingen heeft het woord.

Mevrouw Tine Eerlingen: Ik vind het ook een heel positieve maatregel, niet alleen voor de energiefactuur, maar ook voor het feit dat het nu toch iets donkerder is.

Ik heb nog één bijkomend vraagje. Nu zie je op een bepaald stuk van de E40 dat de helft tot twee derden van de verlichtingspalen stuk zijn. Maar toch geeft dat nog een heel goed verlichtingsbeeld. Dat is totaal niet storend. Is het misschien mogelijk om op de plaatsen waar de lichten wel moeten blijven branden, iets minder te verlichten?

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Collega's, bedankt voor de opmerkingen. Wat mij ook verrast heeft, is dat in een poll in een krant twee derden van de respondenten positief waren. Ik ben verrast door al die positieve reacties. Er is dus wel een draagvlak voor. Het was nu het moment om dit door te voeren.

Mevrouw Van den Eynde, het stond ook in mijn persverklaring dat het schemerdonker voor mij nog een aandachtspunt is. Valavond is in veel gevallen geen probleem, maar

schemerdonker in combinatie met spitsuur kan ertoe noodzaken om lichten te laten branden. Een voordeel is dat wij nu al flexibele systemen hebben. Het licht gaat elke dag op een ander moment aan. Die circuits zijn nu zo geregeld dat het licht aangaat als het te donker wordt. Je zou bijvoorbeeld kunnen gaan naar systemen van valavond tot het helemaal donker is, en daarnaast enkel als het donker is in de spits. Dat wordt nu uitgezocht. In de zomer zou dat bijvoorbeeld niet nodig zijn, want dan wordt het pas donker na de spits.

September en oktober zijn op dat vlak moeilijke maanden. We zijn nu aan het bekijken wat het effect daarvan is en hoe we dat kunnen invoeren. Dan heb je toch al een reductie van 4 of 5 uur licht. We monitoren dat. Het zou ook kunnen dat het niet nodig is.

Mevrouw Eerlingen, in een aantal zones laten we nu al maar de helft van de lampen meer branden, zeker bij de oudere palen met oudere lampen. Enerzijds zijn er een aantal lampen defect, maar anderzijds branden op een aantal trajecten gewoon al veel minder lichten. Zo'n kader is gemaakt voor vier of zes lampen, maar je kunt daar ook energiezuinige lampen in stoppen die voldoende energie geven. Je merkt ook dat het nu een tijdje duurt voordat de lichten aangaan, terwijl ze vroeger meteen brandden. Dat komt omdat er nu met spaarlampen wordt gewerkt. Er wordt nu gemonitord hoeveel intensiteit je nodig hebt om dat licht goed op de grond te krijgen en voldoende verlichting te hebben. Daarom zitten er nu niet overal evenveel lampen in. Er loopt nu ook een vervangingsoperatie. De lampen worden nu op punt gesteld.

Collega's, ik dank u voor de ondersteunende woorden, kamerbreed. Ik zal de suggesties die zijn gedaan, verder opvolgen.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

■