



Vlaams
Parlement

vergadering **C295 – OPE23**
zittingsjaar 2010-2011

Handelingen

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 30 juni 2011

INHOUD

Vraag om uitleg van mevrouw Griet Smaers tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de steunpunten beleidsrelevant onderzoek binnen het beleidsdomein MOW - 2362 (2010-2011)	3
Vraag om uitleg van mevrouw Griet Smaers tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de Eurovignetrichtlijn en de kilometerbeprijzing van vrachtwagens - 2441 (2010-2011)	7
Vraag om uitleg van de heer Jan Roegiers tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de evaluatie en de onderbouwing van het doorstromingsbeleid voor het openbaar vervoer - 2489 (2010-2011)	9
Vraag om uitleg van de heer Marino Keulen tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de lamlegging van de Kennedytunnel door een verstopt rioolputje wegens een onderbroken reinigingscontract met het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) - 2529 (2010-2011)	
Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de oorzaken van de verkeerschaos op de E17 ten gevolge van een verstopt rioolputje - 2539 (2010-2011)	
Vraag om uitleg van mevrouw Lies Jans tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het onderhoudscontract voor de reiniging van rioolputten naast snelwegen - 2567 (2010-2011)	15
Vraag om uitleg van mevrouw Griet Smaers tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de evaluatie van de provinciale mobiliteitspunten en het Pendelfonds - 2552 (2010-2011)	
Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de nieuwe oproep voor het Pendelfonds en de hervorming ervan - 2566 (2010-2011)	21
Vraag om uitleg van mevrouw Karin Brouwers tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de signalisatie van het openbaar vervoer op de luchthaven van Zaventem - 2519 (2010-2011)	25

■

Voorzitter: de heer Jan Peumans

Vraag om uitleg van mevrouw Griet Smaers tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de steunpunten beleidsrelevant onderzoek binnen het beleidsdomein MOW - 2362 (2010-2011)

De voorzitter: Mevrouw Smaers heeft het woord.

Mevrouw Griet Smaers: Voorzitter, minister, collega's, op 27 mei 2011 stond de evaluatie van de steunpunten voor beleidsrelevant onderzoek op de agenda van de Vlaamse Regering, met evaluatierapporten van alle bestaande steunpunten.

Uit de algemene evaluatie blijkt onder meer dat de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen (SERV) pleit voor een globaal onderzoeksprogramma per beleidsdomein voor een periode van vijf jaar in lijn met de beleidsagenda. Verder komt uit de algemene evaluatie naar voren dat de SERV en de Vlaamse Raad voor Wetenschap en Innovatie (VRWI) pleiten voor het betrekken van de strategische adviesraden bij het bepalen van de onderzoeksthema's, en dat beleidsrelevantie van onderzoek steeds duidelijk herkenbaar moet zijn. Nog volgens de algemene evaluatie komt rechtstreekse beleidsrelevantie voor bepaalde steunpunten onvoldoende tot uiting en is dat mede ingegeven door een te sterk 'research driven' agenda vanuit doctoraatstrajecten. Daarenboven dreigt daardoor oneigenlijk gebruik van financiering van de steunpunten.

Uit de bevraging van de beleidsactoren, die in het kader van die evaluatie is gebeurd, zou met betrekking tot het Steunpunt Goederenstromen blijken dat "aangezien vanuit de administratie geen rechtstreekse vragen kunnen worden gesteld aan het steunpunt, er beleidsrelevante studies in de markt worden gezet." Met betrekking tot het Steunpunt Verkeersveiligheid wordt gesteld dat er ook beleidsrelevant onderzoek wordt uitgevoerd buiten het steunpunt. De voornaamste reden daarvoor zou zijn dat bijkomende onderzoeken moeilijk binnen het kader van het relatief starre en gedetailleerde meerjarenplan van het steunpunt kunnen worden ingeschreven.

Er is verder nog een specifieke evaluatie gebeurd van de steunpunten van Mobiliteit en Openbare Werken (MOW). Opvallend daarin is dat het Vlaams Verkeerscentrum niet bij de evaluatie betrokken werd. Voor de wetenschappelijke evaluatie zijn Nederlandse instituten zoals het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid en het Kennisplatform Verkeer en Vervoer niet geraadpleegd.

Inzake de wetenschappelijke beoordeling scoren beide steunpunten goed. Voor goederenstromen wordt er een score van 3,75 op 5 gegeven, voor verkeersveiligheid 3,5 op 5. Qua beleidsrelevantie zijn de scores echter veel minder goed.

Het Steunpunt Goederenstromen kent op het vlak van beleidsrelevantie een sterk uiteenlopende evaluatie. Waar volgens de administratie en stakeholders die prestaties eerder bescheiden te noemen zijn, werpt de later ingediende evaluatie een ander licht op de beleidsrelevantie van het onderzoekswerk van het steunpunt. Voor het kabinet slaagt het steunpunt er wel degelijk in om zijn beleidsgerelateerde opdracht op een meer bevredigende wijze in te vullen.

Het Steunpunt Verkeersveiligheid heeft op het vlak van beleidsrelevantie een onvoldoende gekregen en dat over verschillende criteria heen: interne werking van het steunpunt, samenwerking van het steunpunt met de overheid, efficiëntie van het steunpunt, effectiviteit van het steunpunt, doorstroming van resultaten. Op al die criteria worden te lage scores gehaald en dat blijktbaar voor alle respondenten. "Het steunpunt is er, op enkele uitzonderingen na, duidelijk nog niet in geslaagd om onderzoeksresultaten aan te leveren die onmiddellijk toepasbaar zijn voor beleidsvoorbereiding, -evaluatie en -uitvoering. Hoewel bepaalde onderzoeken zeker hun nut bewezen hebben, zou het dan ook slechts in beperkte

mate en op niet-structurele wijze bijdragen tot het versterken van de beleidsvoorbereidende capaciteit van het departement.”

Een aantal weken geleden hebben we in deze commissie een gedachtewisseling gehad met de denktank Metaforum van de K.U.Leuven. Professor Tampère heeft toen een aantal verklaringen gegeven en een visie uiteengezet. Hij suggereerde dat er een steunpunt zou moeten komen voor verkeersmanagement, filebeheersing en sturing.

Tot slot zijn volgende noden uit de evaluatie specifiek voor het beleidsdomein MOW naar voren gekomen. Eén: er is nood aan beleidsdomeindekkende steunpunten. Twee: goede en regelmatige contacten met administratie en het Vlaams Verkeerscentrum zijn zeker noodzakelijk. Drie: er moet voldoende ruimte en capaciteit zijn voor ad-hocopdrachten. Vier: er dient meer oog te zijn voor beleidsrelevantie.

We hebben in deze commissie al een aantal keren – bij de bespreking van beleidsnota en beleidsbrieven – stilgestaan bij de verschillende doelstellingen en ambities op het vlak van MOW voor de komende legislatuur en de komende jaren. Zoals blijkt uit de evaluatie en de gedachtewisseling met professor Tampère, zouden die steunpunten toch meer gebiedsdekkend moeten kunnen worden ingezet voor beleidsvoorbereidend werk. Ik verwijs dan in het bijzonder naar knelpunten inzake weginfrastructuur, filebeheersing en intelligente verkeerssystemen. Dat zijn zaken die nog meer aan bod kunnen komen in dat beleidsvoorbereidende werk.

Minister, welke lessen trekt u zelf uit de evaluaties met het oog op de onderhandelingen voor het nieuwe steunpuntenprogramma 2012-2016? Welke doelstellingen hebt u op het oog voor de periode 2012-2016?

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Voorzitter, collega's, er komen uit de evaluatierapporten in totaal tien aandachtspunten naar voren. Ik zal ze alle tien met u overlopen. Ten eerste zegt men dat zo'n multidisciplinaire samenstelling van twee steunpuntsporen positief is. Als je één invalshoek zou nemen, zou dat toch wat te beperkend zijn.

Omgekeerd leidt dat multidisciplinaire karakter niet altijd tot een voldoende effectieve wisselwerking. Dat is dan het negatieve puntje. In de toekomst moet dus worden gezorgd voor een goede interactie tussen de onderzoekspartners.

Ten tweede moeten we, als we in de toekomst opnieuw een steunpuntwerking willen hebben, ervoor zorgen dat het onderzoek voldoende focus heeft. Soms zijn de onderzoeksprogramma's te uitgebreid, zodat men eigenlijk de focus enigszins verliest.

Ten derde is er, als men het onderzoeksprogramma te strak en formeel aflijnt of een te gedetailleerd meerjarenplan maakt, zo weinig bijsturing mogelijk dat het gevolg kan zijn dat men moeilijk op nieuwe noden kan inspelen. Ik heb dat zelf vastgesteld, bij mijn aantreden in 2008. Heel het programma lag al vast, en het was moeilijk daar nog op in te spelen.

Ten vierde, de wetenschappelijke waarde van onderzoeken is enorm belangrijk, maar het is voor mij ook van belang dat er voldoende aandacht is voor het beleidsondersteunende karakter en de beleidsrelevantie van het gevoerde onderzoek. Ik besef echter – en ik hoop dat de leden dat ook beseffen – dat er altijd enigszins een spanning zal zijn tussen wetenschappelijke en beleidsondersteunende relevantie. Sommige dingen zijn sowieso interessant om te onderzoeken, maar er moet ook een basis zijn om beleid te maken. Ik begrijp wel dat die spanning er is, maar er moet beleidsrelevantie zijn.

Ten vijfde zijn een goede coördinatie en communicatie, zowel binnen het steunpunt als tegenover derden in de buitenwereld, van zeer groot belang. Als er geen goede afstemming is, kan dat een effect hebben op de beleidsprioriteiten.

Ten zesde moet worden gezorgd voor voldoende transparantie met betrekking tot de structuur en de interne werking, het onderzoeksprogramma dat is opgesteld en de effectieve resultaten.

Ten zevende moet de opbouw van wetenschappelijke capaciteit van een derdegeneratiesteunpunt niet alleen een kwantitatieve output hebben, maar ook een kwalitatief niveau. Het mag dus niet zo zijn dat dit blijft hangen in een soort theoretisch en conceptueel kader om iets te maken. Het moet ook dieper kunnen gaan.

Ten achtste is, met het oog op beleidsuitvoering en -evaluatie, een lange doorlooptijd voor de oplevering van de definitieve rapporten in een aantal gevallen problematisch. Bij uitstek mijn beleidsdomein kampt met een moeilijke beschikbaarheid van bepaalde data. Soms zijn er ook externe omstandigheden die leiden tot wat moeilijkheden.

Ten negende heeft de voorbije werking ons geleerd dat de tijdsinvestering die gepaard gaat met het vergaren van data, de onderzoekscapaciteit zeker niet in het gedrang mag brengen. Het is echter van belang dat er datasets zijn. Een goed voorbeeld is dat van het indicatorenboek van het Steunpunt Goederenstromen. Dat is een heel interessante dataset die men kan gebruiken. Ik ervaar dat alleszins als concreet en zeer positief.

Ten tiende lijkt het me dat de onderzoeksprioriteiten in de toekomst moeten worden afgestemd op de strategische doelstellingen van de overheid, zoals het Pact 2020, de beleidsnota en de beleidsbrief, als men een grotere meerwaarde wil bereiken. Het is logisch dat men zich daarop toespitst bij de opmaak van het onderzoeksprogramma, zodat er niet plots andere dingen uit de lucht komen vallen.

Dat zijn de aandachtspunten die ik uit de evaluatie heb gehaald. Het is evident dat ik die mee in overweging zal nemen als er een nieuwe oproep voor de derdegeneratiesteunpunten zal verschijnen. Verder kan ik me aansluiten bij de aanbevelingen van de SERV, zeker als het gaat over de aanbevelingen die betrekking hebben op de meta-evaluatie. Dan denk ik aan de beleidsrelevantie, de themabepaling, de aansturing en de valorisatie van het onderzoek. Veel van die aanbevelingen van de SERV maken eigenlijk deel uit van de tien aandachtspunten die ik net heb overlopen.

Ik kom tot de vraag over de periode 2012-2016. Het is de bedoeling dat er een nieuw Steunpunt Mobiliteit en Openbare Werken komt, dat een inhoudelijk onderzoeksprogramma moet realiseren voor de periode 2012-2016. Het is evident dat er rekening moet worden gehouden met de evaluatierapporten. Op dit ogenblik weet ik echter nog niet hoe dat nieuwe steunpunt eruit zal zien. Er is geëvalueerd. We weten ook nog niet of het zal gaan over één onderzoeksgroep of twee of drie onderzoeksgroepen. Heel belangrijk is echter vooral dat er voldoende interactie en kennisuitwisseling is tussen de onderzoeksgroepen die zullen worden aangeduid. Er moet een inhoudelijke synergie zijn tussen de diverse onderzoekslijnen. Het lijkt me iets te vroeg om die onderzoekslijnen nu al vast te leggen. De evaluatie is immers nog maar net achter de rug. Mevrouw Smaers, in het licht van die evaluatie kan ik echter wel stellen dat we voldoende kunnen halen uit het lopende beleidsprogramma, zowel wat de logistiek als de goederenstromen, de personenmobiliteit en de verkeersveiligheid betreft. Dan verwijs ik naar het Pact 2020, de beleidsnota en de beleidsbrieven. Het advies van de SERV gaat eigenlijk ook enigszins in dezelfde richting.

Het is nog niet aan bod gekomen, maar ik wil er ook op wijzen dat ook binnen het beleidsdomein MOW bijzonder veel beleidsrelevante kennis aanwezig is. Voor mij is het echt van belang dat die volledig wordt benut en gevalideerd.

Zo komen we tot het snijpunt met het Verkeerscentrum Vlaanderen. Daar wordt op dit ogenblik een enorme onderzoeksexpertise qua verkeersmanagement uitgebouwd. Gisteren nog heb ik trouwens een zeer leuke e-mail gekregen van iemand die een tijd geleden naar Nederland is vertrokken om daar te werken aan verkeersmanagement. Hij meldde me dat hij het verkeerscentrum had bezocht en enorm onder de indruk was van de knowhow die daar momenteel wordt opgebouwd. Ik weet dat professor Tampere heeft gezegd dat we een derde

steunpunt moeten oprichten, maar we moeten natuurlijk ook de kennis die aanwezig is, voldoende valoriseren. Ik ben er vandaag dus absoluut niet van overtuigd dat we nu nog eens een derde pijler moeten maken. Wel denk ik dat de kennis die wordt vergaard door het Verkeerscentrum Vlaanderen, misschien beter moet kunnen worden verwerkt door de steunpunten die zullen worden aangeduid, zodat ze mee in een van die lijnen zit. Mevrouw Smaers, u hebt daar ook naar verwezen. Ik volg u wat dat betreft, maar stellen dat er een derde pijler moet zijn, lijkt me iets te snel geredeneerd.

Wat is nu het vervolgtraject? Die aandachtspunten worden mee in overweging genomen bij het uitwerken van het steunpunt Mobiliteit en Openbare Werken dat binnen de nieuwe oproep voor de derde generatie moet worden voorgelegd. Dat behoort tot de bevoegdheden van minister Lieten. Zij moet de oproep lanceren.

Momenteel discussiëren wij volop over de vraag hoe dat derdegeneratiesteunpunt – of die steunpunten – er dan wel zal uitzien. Er is geen discussie over het feit dat zo'n steunpunt het hele beleidsdomein moet bestrijken, maar of je één, twee of – zoals u suggereert – drie oproepen doet, is nog geen uitgemaakte zaak. Uw vraag komt misschien wel op het juiste moment.

Mevrouw Griet Smaers: Minister, ik dank u voor uw antwoord en voor de terechte aandachtspunten, die u haalt uit de evaluatie. Er wordt rond verkeersmanagement binnen het Vlaams Verkeerscentrum inderdaad veel relevant en nuttig werk gedaan. Daar hebben we al voorbeelden van gezien in de commissie. Ik denk aan de tactische studie over de E313.

Bij het bezoek aan het Vlaams Verkeerscentrum hebben we gehoord dat er niet altijd voldoende mensen zijn om het nodige wetenschappelijk onderzoek te doen. Dat is een bezorgdheid. Als we effectief werk willen maken van verkeersmanagement, filebeheersing, intelligente verkeerssystemen en aansturing, ook om het in de praktijk te brengen, conform de doelstellingen van de beleidsnota en de beleidsbrief, is het aangeraden om dat in het achterhoofd te houden. Wordt dat bekeken?

Wat de derde pijler betreft, is men er nog niet uit. Men kijkt naar de voorbereiding van de oproep steunpunten. Ook als het met twee pijlers wordt gemaakt, en er geen derde komt, moeten de doelstellingen voor sturing en filebestrijding goed worden meegenomen. Dat is een actueel aandachtspunt in het beleid, om toekomstgericht te werken aan de druk op onze wegen en mobiliteit.

Minister Hilde Crevits: Het is niet omdat je het steunpunt niet bent, dat je geen opdrachten kunt krijgen om binnen het departement MOW interessante onderzoeken te doen. Professor Tampère heeft er zo één en hij heeft er hier zelfs uitleg over gegeven. Het ene sluit het andere niet uit. Het ene gaat over de globale academische onderbouwing om allerlei dingen te maken. In verband met intelligente doorstroming en dergelijke hebben we in het departement MOW en in mijn afdelingen al aangetoond dat er nuttige, academisch ondersteunde projecten kunnen worden gerealiseerd.

U hebt een punt: vooral de horizontale verwevenheid tussen de aandachtspunten en de connectie met het beleid moeten worden bewaakt. Niet elk wetenschappelijk rapport dat mij opgeleverd wordt, heeft mij iets bijgebracht. Omgekeerd zijn er zaken die mij veel moeten bijbrengen, die nu pas in de steigers staan. Ik verwijs naar het effect van de plaatsing van flitspalen op het verkeersgedrag. Men doet daarnaar nu een heel mooi onderzoek, maar het is nog maar pas vormgegeven. Daar heb je academische ondersteuning voor nodig en het levert beleidsmatig ook een zeer belangrijke output.

De voorzitter: Minister, we moeten toch eens een inventaris maken van wat er allemaal bij de universiteiten gebeurt. Ik verwijs naar instellingen als het Instituut voor Mobiliteit (IMOB) en het Vlaams Instituut voor Mobiliteit (VIM), die wie weet welke onderzoeken doen.

Het incident is gesloten.

■

**Vraag om uitleg van mevrouw Griet Smaers tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de Eurovignetrichtlijn en de kilometerbeprijzing van vrachtwagens
- 2441 (2010-2011)**

De voorzitter: Mevrouw Smaers heeft het woord.

Mevrouw Griet Smaers: Het Europees Parlement besliste op 7 juni over de herziening van de Eurovignetrichtlijn. Een ruime meerderheid stemde voor. De drie Europese instellingen, het Europees Parlement, de Europese Raad en de Europese Commissie, bereiken zo na drie jaar onderhandelen eindelijk een akkoord. Normalerweise zal de Europese Raad de richtlijn goedkeuren voor de zomer, waarna de lidstaten twee jaar de tijd hebben om die om te zetten in de nationale wetgeving.

Concreet maakt het akkoord mogelijk dat de Europese lidstaten, naast de bestaande infrastructuurheffingen, de kosten voor lawaai en luchtvervuiling doorrekenen aan de transporteurs. Daarnaast krijgen de lidstaten de mogelijkheid om de kosten van de files door te rekenen als een variatie op de infrastructuurkosten. Deze variatie kan oplopen tot 200 procent ten opzichte van het gemiddelde tarief, en dat gedurende maximaal acht piekuren per dag. Dit wil zeggen dat vrachtwagens meer zullen betalen in de piekuren en minder in de daluren.

De lidstaten mogen blijkbaar geen extra inkomsten genereren met deze variatie. De richtlijn heeft betrekking op vrachtwagens en op het Trans-Europese transportnetwerk (TEN-T) plus alle autosnelwegen. Op alle andere domeinen zijn de lidstaten autonoom.

Minister, bevat het politiek akkoord tussen de drie gewesten het doorrekenen van kosten van lawaai en luchtverontreiniging, een congestietariefvariatie van de infrastructuurkosten en een hogere heffing van externe geluidshinder tijdens de nacht?

Op mijn actuele vraag van woensdag 20 oktober 2010 antwoordde u dat u voor de kilometerheffing voor vrachtwagens verder zou werken conform het advies van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA), waaruit bleek dat er geen draagvlak was voor een congestieheffing. Mag ik ervan uitgaan dat u voor de congestie bij dit antwoord blijft?

Vanaf 2012 vallen vrachtwagens tussen 3,5 en 12 ton onder de Eurovignetrichtlijn. De kilometerbeprijzing wordt pas vanaf 2013 verwacht. Welke gevolgen zal deze Eurovignetrichtlijn in Vlaanderen hebben voor de categorie 3,5 tot 12 ton voor de periode 2012-2013?

Hoe zullen de geplande vrachtroutenetwerken worden ingepast in de voorgenomen kilometerbeprijzing? Wat is de stand van zaken van de voorbereiding van de invoering van de kilometerbeprijzing? Is 2013 nog haalbaar? Is de interferentie met de federale overheid, bijvoorbeeld voor een eventuele wijziging aan de Bijzondere Financieringswet, al uitgeklaard?

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Voorzitter, collega's, het is een lange vraag, maar eigenlijk is er niet zoveel nieuws. Wat de eerste vraag betreft: de drie gewesten hebben beslist om de principes van de invoering van een elektronisch vignet voor personenvoertuigen en een kilometerheffing voor vrachtwagens samen uit te werken. In dat kader loopt er een selectieprocedure om één consultant aan te stellen die de gewesten zal bijstaan bij de organisatie van de DBFMO-overeenkomst. DBFMO staat voor Design Build Finance Maintain Operate. De offertes hebben wij vorige zaterdag ontvangen. De Vlaamse Regering is dankzij de overeenkomst gemandateerd om in naam van de drie gewesten iemand aan te duiden. Dat is dus nog niet gebeurd. Nadien zullen de principes worden uitgewerkt.

Het politiek akkoord tussen de drie gewesten voorziet in een tariefstelling die rekening kan houden met tijd, locatie en milieukeurmerken van het voertuig. Hoe er wordt getarifeerd, moet nog worden uitgewerkt. Het visiedocument voorziet onder meer in de invoering van een tarief dat afhankelijk van tijdstip en locatie is. Maar een congestieheffing moet dus wel een impact hebben op de congestie. Aangezien de kilometerheffing enkel geldt voor vrachtwagens vanaf

3,5 ton, is het in ieder geval moeilijk om dat een congestieheffing te noemen. Bovendien is het zo dat de MORA zegt dat wij daar moeten voor oppassen. De MORA pleit voor een transparant, eenduidig en vlak tarief. Ik sluit mij daarbij aan. Samen met de consultant zullen wij de principes bepalen.

Wat zal ik doen voor de vrachtwagens tussen 3,5 en 12 ton in de periode 2012-2013? De drie gewesten hebben hieromtrent in overleg met het kabinet van de federale minister van Financiën een gemeenschappelijk standpunt ingenomen: de invoering van dergelijk systeem voor één jaar is niet doelmatig. Op 24 maart 2011 werd in een brief van het Coördinatiecomité van het eurovignet dat standpunt overgemaakt aan de Europese Commissie, waarbij werd gewezen op de intentie in België om een kilometerheffing voor alle voertuigen vanaf 3,5 ton in te voeren. De afwijkingsmogelijkheid bestaat.

Op 15 april 2011 heeft de Europese Commissie geantwoord dat zij de uitzonderingsgronden restrictief interpreteert en dat die niet van toepassing zijn voor gebruiksrechten, doch enkel voor tolheffing. De redenen in ons voorstel om de invoering met één jaar uit te stellen wordt niet aanvaard. Maar de nieuwe richtlijn biedt beduidend meer mogelijkheden om van de uitbreiding van het toepassingsgebied af te wijken: “Een lidstaat kan ervoor kiezen tolheffingen en/of gebruiksrechten uitsluitend toe te passen op voertuigen met een maximaal toegestaan totaalgewicht van 12 ton”. Die lidstaat moet de Europese Commissie daar gewoon van in kennis stellen, met opgave van de redenen. De gewesten zullen deze nieuwe visie uiteraard aankaarten bij de Europese Commissie als basis om het huidige systeem niet voor één jaar uit te breiden.

Ik vat samen. In principe moeten wij het systeem ook voor dat ene jaar invoeren, maar de nieuwe richtlijn biedt de mogelijkheid om het in de toekomst voor voertuigen tussen 3,5 ton en 12 ton niet in te voeren. Het is dus kafkaïes. Wij voorzien in een kilometerheffing vanaf 2013, daarom willen wij de invoering met één jaar niet doorvoeren. Wij zullen dat aankaarten, en de federale overheid en de drie gewesten zijn het daarover eens.

Wat de vrachtroutenetwerken betreft, bepaalt het politiek akkoord dat de kilometerheffing wordt ingevoerd op het uitgebreid eurovignet-wegennet, conform het advies van de MORA. Daarover moeten wij nog wel een definitieve beslissing nemen. Tijdens de definitieve fase zal gedetailleerd worden nagegaan wat de impact van de invoering van de kilometerheffing zal zijn op het weggebruik. Indien niet het volledige wegennet maar enkel het uitgebreid eurovignet in de scope is opgenomen, dan bestaat het risico dat de vrachtroutenetwerken wat zullen verschillen van het eurovignet-wegennet. Het is dus nog niet mogelijk om nu al te zeggen dat beide samenvallen. De vrachtroutenetwerken zijn nog niet definitief vastgelegd, maar die kunnen ook liggen in zones waar geen grote verkeersassen zijn.

Als het om een stand van zaken in verband met de voorbereiding van de invoering gaat, is de vraag of 2013 nog haalbaar is. We moeten eerst nagaan wanneer de consultant effectief kan worden aangeduid. We hebben steeds verklaard dat een implementatie in 2013 zeer ambitieus, maar nog steeds haalbaar is. De offertes zijn binnen. We moeten kijken hoe het hiermee zit. Kunnen we snel tot een aanduiding overgaan?

De discussie over de financieringswet is nog niet uitgeklaard. De consultancyopdracht die we nu moeten toewijzen, heeft betrekking op drie aspecten, namelijk het technisch aspect, het financieel-boekhoudkundig aspect en het juridisch aspect. De interferentie met de federale overheid behoort tot dit laatste aspect.

De voorzitter: Mevrouw Smaers heeft het woord.

Mevrouw Griet Smaers: Ik dank de minister voor haar antwoord. Het is duidelijk. *(Opmerkingen van minister Hilde Crevits)*

De samenvatting heeft alles duidelijk gemaakt. Het is belangrijk dat met betrekking tot het vlak tarief het draagvlak van de MORA wordt behouden. Wat de congestie betreft, ga ik er immers van uit dat het draagvlak tijdens de verdere besprekingen van belang zal zijn.

Wat de uitwerking van de kilometerheffing en de interferentie in 2012 en 2013 met betrekking tot de invoering van een kilometertarief betreft, lijkt het antwoord me ook duidelijk. Er is een akkoord met de drie gewesten om voor dat ene jaar geen apart systeem in te voeren. *(Opmerkingen van minister Hilde Crevits)*

Dit lijkt me een terechte beslissing. De invoering van een apart systeem voor een jaar lijkt me wat te veel van het goede. Ik kijk in elk geval uit naar de voorbereidingen voor 2013.

De voorzitter: De heer Roegiers heeft het woord.

De heer Jan Roegiers: Een zinnetje in het antwoord van de minister intrigeert me. Blijkbaar is een invoering in 2013 zeer ambitieus, maar nog haalbaar. Hoor ik hier wat twijfel of staat de invoering in 2013 nog steeds als een paal boven water?

Minister Hilde Crevits: Palen boven water zijn altijd gevaarlijk. Het is absoluut de bedoeling hier zonder verwijl mee door te gaan. De datum staat in het akkoord tussen de drie gewesten. We zullen al het mogelijke doen om dit gedaan te krijgen. *(Opmerkingen van de voorzitter)*

Er zijn hierover al vragen om uitleg ingediend. Ik weet niet of ze al op de agenda staan. Wat me in verband met de homologatieprocedure de afgelopen twee jaar het meest heeft gefrustreerd, is de trajectcontrole. Dat is nog steeds niet in orde. Dat werkt vreselijk op mijn zenuwen. Misschien is dat de reden dat ik me iets voorzichtiger over data uitlaat.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

■

Vraag om uitleg van de heer Jan Roegiers tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de evaluatie en de onderbouwing van het doorstromingsbeleid voor het openbaar vervoer - 2489 (2010-2011)

De voorzitter: De heer Roegiers heeft het woord.

De heer Jan Roegiers: Voorzitter, het doorstromingsbeleid is duidelijk een van mijn stokpaardjes. Ik zie de minister met de ogen draaien. Ik vind het een goed teken dat een minister met de ogen draait als het om het stokpaardje van een volksvertegenwoordiger gaat.

Uit allerhande onderzoeken blijkt dat de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer voor een groot gedeelte door de stiptheid, de betrouwbaarheid en de reissnelheid wordt bepaald. Naar aanleiding van de stand van zaken van de vertrammingprojecten in Vlaanderen heb ik vorige week in deze commissie verklaard dat de gemiddelde snelheid van onze trams dramatisch laag ligt. In Gent bedraagt die snelheid geen 15 kilometer per uur. In Antwerpen is het net iets meer. Dit bewijst dat echt iets aan het doorstromingsbeleid moet worden gedaan. Dit blijkt ook uit de tevredenheidsenquête die De Lijn bij haar reizigers afneemt. Uit de resultaten blijkt dat de reizigers minder tevreden zijn over de stiptheid van bussen en trams.

Deze vraag om uitleg is in feite het resultaat van heel wat schriftelijke vragen. De minister heeft in het verleden al eens geantwoord dat er vorig jaar op de verschillende lijnen meer dan 50.000 minuten vertraging per dag waren.

Ik ga ervan uit dat de minister het eens is met mijn stelling dat bussen en trams zich vlot in het verkeer moeten kunnen bewegen. Dit geldt zeker voor reizigers die op tijd op hun bestemming willen geraken of die een aansluiting met een andere bus, tram of trein moeten halen. Ook voor de chauffeurs is dit een bron van frustratie. Uit bevestigingen blijkt dat ze niet

altijd even vlot door het verkeer geraken. Bovendien heeft dit een zware kostprijs voor onze samenleving en onze economie. Een vlot openbaar vervoer met een goede doorstroming laat immers toe het personeel en de voertuigen efficiënter in te zetten. Hierdoor kunnen de exploitatiekosten beter in de hand worden gehouden en kan meer in de dienstverlening en in de uitbreiding van het aanbod worden geïnvesteerd. Een winst van enkele minuten op de rijtijden impliceert vaak dat op een bepaalde lijn minder voertuigen en bijgevolg ook minder chauffeurs moeten worden ingezet. Op lange termijn is dit een besparingsoperatie die iedereen ten goede komt.

De minister werkt volop aan de uitvoering van een mobiliteitsplan waarin een aantal aspecten in verband met de doorstroming zijn opgenomen. Om die reden wil ik hier toch een uitgebreide reeks vragen stellen.

Minister, uit uw antwoord op mijn schriftelijke vraag blijkt dat er te weinig en in 2010 helemaal geen congestiemetingen zijn uitgevoerd. Hoe komt het dat die doelstellingen uit de beheersovereenkomst niet werden gehaald? Waarom werden er in 2010 geen congestiemetingen uitgevoerd?

De Lijn wordt geacht doorstromingsknelpunten bij te houden en congestiemetingen uit te voeren op de gemeentewegen. Waarom gebeurt dat niet op een structurele manier en welke impact heeft dit op het doorstromingsbeleid?

De Vlaamse overheid en De Lijn leveren via hun begroting belangrijke inspanningen om de doorstroming van trams en bussen te verbeteren. Uit uw antwoord op mijn schriftelijke vraag bleek dat het vastgelegde percentage van de initieel voorgestelde rubriek doorstroming van het investeringsprogramma van De Lijn sterk schommelde. Wat zijn de precieze oorzaken van enerzijds de schommeling en anderzijds de daling van het vastleggingspercentage van het budget bij de Lijn en bij AWW? Welke maatregelen zult u nemen om het percentage vastleggingen opnieuw op te krikken?

Op een vraag over de timing voor de evaluatie van de doorstromingsprojecten, antwoordde u tijdens de bespreking van de beleidsnota dat het om een permanente evaluatie gaat. Tijdens de gedachtewisseling over de evaluatie van de beheersovereenkomst van De Lijn stelde de directeur-generaal: “Er zijn intussen gegevens beschikbaar in de vorm van een statistische rapportering, die mogelijk is geworden doordat alle bussen van De Lijn en de exploitanten zijn uitgerust met gps”.

Op een andere schriftelijke vraag of het effectief mogelijk is om een algemene evaluatie te maken van alle doorstromingsprojecten en of er gegevens beschikbaar zijn om tot een algemene evaluatie te komen, antwoordde u expliciet negatief, hoewel eerder genoemd citaat het tegendeel doet vermoeden.

Waarom is dergelijke evaluatie volgens u niet mogelijk ondanks de aanwezigheid van gps in alle bussen? Hoe kan die evaluatie dan wel mogelijk worden gemaakt en wat is de rol van de taskforce? Welke inspanningen hebben steden en gemeenten ter zake geleverd?

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

De heer Dirk de Kort: Minister, we hebben kennis genomen van de beslissing van de Vlaamse Regering over de levering en indienststelling van de registratieticketing en het boordcomputerplatform, het Retibosysteem. Dit is een positieve beslissing die er zal voor zorgen dat de reizigers van bus en tram sneller worden geholpen. Doorstroming is een belangrijk aspect. Als men telkens moet wachten, gaat er heel wat tijd verloren. Kunnen er naast deze beslissing nog andere dienstregelingen of wijzigingen worden doorgevoerd bij het openbaar vervoer om die reistijd korter te maken?

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Het openbaar vervoer moet uiteraard zo klokvast mogelijk zijn. Toch wil ik benadrukken dat een goede doorstroming belangrijk is voor alle

weggebruikers. Dat was ook de bevinding van het metaforum van de K.U. Leuven over personenmobiliteit. Minister, we hebben hier ook al een debat gehad naar aanleiding van een voorstel over de verkeerslichtenstudie. Hoe ver staat het daarmee? Hebt u concrete plannen om een en ander bij te sturen?

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Mijnheer Roegiers, u hebt verwezen naar tal van schriftelijke vragen. Ik verwijs even naar de vroegere beheersovereenkomst die er was tot dit jaar. Daarin stond als doelstelling 19: “De maatschappij voert doorstromingsmetingen uit om de grootste knelpunten inzake doorstroming te detecteren. In elke exploitatie-entiteit worden jaarlijks minstens veertig metingen uitgevoerd. De metingen resulteren in een objectieve behoefteanalyse doorstroming die de maatschappij aan de wegbeheerder zal bezorgen voor overleg en uitvoering.”

In 2010 zijn er effectief geen congestiemetingen uitgevoerd. Ik heb aan De Lijn gevraagd waarom dat nu op een andere manier gebeurt. Ze hebben me daar een aantal redenen voor opgesomd.

Sinds begin van de metingen zijn er 1099 congestiemetingen uitgevoerd vanuit het oogpunt van de efficiënte inzet van de middelen. Dat heb ik ook al meegedeeld in het antwoord op schriftelijke vraag 566. Aangezien de meeste trajecten door De Lijn via die congestiemetingen al in kaart zijn gebracht, hebben de planningsdiensten zich in 2010 geconcentreerd op de algemene analyse en niet op de punctuele aanpak. Die algemene analyse gebeurt door het bekijken over een lange periode van gegevens die zijn verkregen door gps.

Aanvullende informatie die noodzakelijk is voor de onderbouw van de besprekingen met de wegbeheerders, AWV of steden en gemeenten wordt dan door De Lijn gehaald uit rapporteringen van controleurs en chauffeurs. Die benadering op lijnniveau sluit het nauwst aan op wat de klant aanvaardt.

Congestiemetingen kunnen nuttig zijn, maar ze zijn wel vrij duur omdat ze op detailniveau enkel door enquêteurs met stopwatch kunnen worden uitgevoerd. Mijnheer de Kort, het is de bedoeling dat dit in de toekomst helemaal niet meer moet gebeuren, maar dat via de boordcomputer de gegevens zonder extra mankracht kunnen worden verkregen. In principe zullen we in de toekomst op een veel meer kostenefficiënte manier over de details en de lijngegevens kunnen beschikken. De Lijn meldt ook dat op plaatsen waar de problematiek het scherpst is – dat is voornamelijk in de Vlaamse Ruit – de trajectstudies over de grote trajecten werden uitbesteed. Daarbij wordt met vergelijkbare methodes voor informatieverzameling gewerkt.

In mijn beleidsbrief 2010-2011 staat op bladzijde 28: “Punctuele aanpassingen zijn noodzakelijk maar dienen in een breder perspectief geëvalueerd te worden. Er zal dus een tweesporenbeleid gevoerd worden: punctuele aanpassingen verder invoeren en onder andere via gebiedsevaluaties de doorstroming per as (lijn) evalueren en verbeteren.” De Lijn probeert dus verder te werken aan de verbetering van de doorstroming, maar sowieso gebeurt dat op een andere manier. Het is voor mij cruciaal dat het doorstromingsbeleid een geïntegreerd beleid is waarbij je lijn per lijn je prioriteiten gaat bepalen. Waar heeft een bus sowieso voorrang? Waar moet je een betere doorstroming hebben voor het globale verkeer? Dat is een cultuurschok. We zijn er al een aantal jaren mee bezig, maar ze moeten nu ook geïntegreerd met elkaar gaan spreken. Dat is niet alleen voor De Lijn iets nieuws, maar ook voor AWV.

Wat de gemeentewegen betreft: die worden veeleer sporadisch en ad hoc uitgevoerd, in functie van een aantal specifieke projecten. Sowieso zal de toekomst ons veel meer detailinformatie geven.

Dan komen we bij het interessante tweede deel van uw vraag, mijnheer Roegiers, namelijk over de vastleggingen. Er is daar wat budget door de mazen van het net geglipt. Laten we

beginnen met het gezamenlijke doorstromingsbudget van De Lijn en AWW. AWW geeft aan dat de oorzaak voor de daling van het vastleggingspercentage bij AWW in 2009 te wijten is aan een aantal dossiers die op het einde van het jaar door een negatief advies van de Inspectie van Financiën (IF) niet meer konden worden vastgelegd.

In 2010 was het hetzelfde verhaal: twee geprogrammeerde projecten ter waarde van 3,5 miljoen euro zijn niet vastgelegd en werden vervolgens doorgeschoven naar 2011. Het eerste project betreft de busdoorsteek voor Gasthuisberg. Men kon het niet meer realiseren in 2010. Het bedrag van 1,6 miljoen euro is ondertussen aanbesteed en vastgelegd in 2011. Het tweede project voor 1,8 miljoen euro gaat om doorstromingsmaatregelen in het kader van Spartacus. Maar doordat over Spartacus nog niet definitief beslist is, kun je die doorstromingsmaatregelen niet uitvoeren. Ook dat project werd dus doorgeschoven, totdat daar een beslissing over genomen is.

Dat is nu dus twee jaar op rij gebeurd. Dat heeft mij ertoe aangezet om komaf te maken met die programma's voor één jaar en een meerjarenprogramma te maken. Bij de wegen is dat ook zo. Als je op het einde van het jaar iets niet kunt vastleggen, neem je een ander project. Als je natuurlijk maar een programma hebt voor één jaar, ben je op het einde van het jaar je centen daarvoor gewoon kwijt.

Daarom is er nu overgeschakeld op het opstellen van een indicatief driejarenprogramma, om die problemen inzake de vastleggingen jaar per jaar te gaan vermijden. Dat is ook opgenomen in mijn beleidsbrief 2010-2011, waar ik op bladzijde 28 stel dat dat een van de doelstellingen is. Het is voor mij echt belangrijk dat iets dat op een indicatief programma komt, al voldoende ver gevorderd is om gerealiseerd te kunnen worden. Je moet daar dus consequent aan werken. Je mag geen programma hebben waarvan je op voorhand weet dat je het toch niet gerealiseerd krijgt.

In de nieuwe beheersovereenkomst zijn expliciet operationele doelstellingen betreffende de doorstroming opgenomen. Om dat dan nog eens in de praktijk te realiseren, is er een afspraak tussen AWW en De Lijn om gedurende het jaar minimaal twee overlegmomenten te hebben met alle provinciale afdelingshoofden van AWW en alle provinciale afdelingsdirecteuren van De Lijn om de vastleggingen op te volgen, zodat tijdig kan worden ingegrepen. Vorige week woensdag heeft voor de eerste keer zo'n overleg plaatsgevonden. Een volgend overleg zal in september-oktober plaatsvinden. We doen dat om voortaan situaties te vermijden waarbij men in december met een negatief advies van IF zit en men niet meer kan vastleggen. Men moet dus vroeger op het jaar bekijken of men realistisch bezig is.

Wat betreft de eigen investeringen van De Lijn, verwijs ik naar het antwoord dat ik u gegeven heb op schriftelijke vraag nummer 566 van 19 januari 2011. Het feit dat de investeringsmiddelen voor de doorstroming bij De Lijn jaarlijks een beetje schommelen, heeft volgens De Lijn een aantal oorzaken. Dat gaat van het niet correct inschatten van de ramingen tot het te vroeg opnemen in het investeringsprogramma. Dat laatste is echt een groot knelpunt inzake doorstroming: we nemen dingen veel te vroeg op in een investeringsprogramma en raken er dan niet om het uit te voeren.

Er is absoluut nog werk aan de winkel. Met het gezamenlijke meerjarenprogramma zal men wat meer projecten kunnen opnemen en zal men ook kunnen switchen. Dat is ook wat ik nu doe met het fietsinvesteringsprogramma. Als je een breed programma hebt voor een aantal jaren, kun je gemakkelijker switchen als iets moeilijk verloopt.

Er zal jaarlijks geëvalueerd worden. Als de doelstellingen niet gehaald worden, moeten er acties ondernomen worden.

Dan was er nog de vraag naar de globale evaluatie. De opdracht van de Taskforce Doorstroming bestaat erin om doorstromingsknelpunten te inventariseren en oplossingen aan te bieden. De taskforce stelt daarbij een investeringsprogramma op voor doorstromingsprojecten op gewestwegen, op basis van de beschikbare congestiemetingen en onderzoek.

Wat de steden en gemeenten betreft, zien we dat de maatregelen voor de doorstroming van het openbaar vervoer meestal gebeuren onder de vorm van heraanleg van haltes als uitstulpende haltes. Die ingrepen zijn intussen vrij goed ingeburgerd. Ook daarover wordt in het jaarverslag personenvervoer over de weg gerapporteerd. Het verslag is voor iedereen beschikbaar op de website mobieltvlaanderen.be.

Wat betreft de globale evaluatie van alle doorstromingsprojecten, meldt De Lijn dat dit moeilijk kan op basis van de gegevens uit de gps-registratie. De boordcomputer zou ook dat probleem in de toekomst moeten oplossen. Als je iets hebt dat de doorstroming moet verbeteren, wil je achteraf natuurlijk ook weten welk verschil het maakt. Dat kan het enthousiasme doen toenemen. We zullen dat in de toekomst dus veel gemakkelijker en zonder extra mankracht kunnen doen.

Zowel AWW als De lijn heeft al heel wat middelen in de doorstroming gestopt. Ik ben het met u eens dat we daar vandaag te weinig resultaten van zien. Daarom is het voor mij van belang om jaar na jaar de resultaten te kunnen afpunten. Op termijn zal dat met die boordcomputer zeer gemakkelijk, zeer efficiënt en bijna automatisch gebeuren. Ondertussen engageer ik mij ertoe om heel nauwkeurig te monitoren dat we de middelen die er jaarlijks voor uitgetrokken worden, voldoende kunnen gebruiken.

De voorzitter: De heer Roegiers heeft het woord.

De heer Jan Roegiers: Minister, ik dank u voor uw uitgebreide antwoord, dat mij in grote mate tevreden stelt. Een aantal van de problemen die u hebt aangekaart, hadden we ook zelf gedetecteerd. Je stelt bijvoorbeeld meer dan eens vast dat op het einde van het jaar vastleggingen gebeuren die dan door IF een negatief advies krijgen. Dat is een probleem. Het is goed dat er nu eindelijk op regelmatige basis samen wordt gezeten op provinciaal niveau door de belangrijkste mensen van De Lijn en de mensen van AWW.

Dat is een wezenlijke stap voorwaarts voor een samenhangend mobiliteitsbeleid. Het is eigenlijk bijna onwaarschijnlijk dat dit in het verleden nooit is gebeurd. Eigenlijk hoeven de beide bevoegdheden niet in handen te zijn van dezelfde minister opdat het voor de hand zou liggen dat die twee domeinen, die allebei belanghebbend zijn, samen rond de tafel zouden zitten. Beter laat dan nooit. Mevrouw Van den Eynde, natuurlijk gaat het niet alleen over het openbaar vervoer. We zijn erbij gebaat dat alle verkeersstromen zo gemakkelijk mogelijk verlopen. U moet echter begrijpen dat ik hier specifiek de nadruk leg op het openbaar vervoer, omdat ik sterk overtuigd ben van de noodzaak en het belang van het openbaar vervoer. Het is hier vorige week gezegd: een tram haalt gemiddeld zestig wagens uit het verkeer. Daarom vind ik dat die tram qua doorstroming dan ook enige voorrang kan krijgen op het personenvervoer. Dat is absoluut mijn overtuiging.

Minister, ik kijk ook uit naar de door u aangekondigde evaluatie. Het is heel goed dat we dat ook kunnen incorporeren in de werkzaamheden van onze commissie, dat die doorstromingsprojecten hier regelmatig kunnen worden geëvalueerd. Die projecten zijn enorm belangrijk voor een aantrekkelijk openbaar vervoer.

Dan is er nog een zaak die hier niet meteen aan bod is gekomen, maar die ik me wel herinner van de persoverzichtjes van vorige week. Minister, in uw antwoord op een schriftelijke vraag van mevrouw Homans hebt u gesteld dat in Vlaanderen ondertussen 918 verkeerslichten kunnen worden beïnvloed. Ik hoor van veel kanten de opmerking dat er misschien wel 918 zijn uitgerust, maar dat men zich afvraagt hoeveel daarvan effectief werken. Misschien kunt u daar nu niet op antwoorden, maar het lijkt me wel belangrijk dat de commissie, en ikzelf, een overzicht krijgen van die verkeerslichten die daadwerkelijk kunnen worden beïnvloed.

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

De heer Dirk de Kort: Minister, ik dank u voor uw antwoord. Die gebiedsgerichte evaluatie in samenwerking met de lokale besturen is nu mogelijk. Die is nu verankerd in de

beheersovereenkomst met De Lijn. We merken dat lokale besturen bij hun besprekingen meer aandacht hebben voor die doorstroming. Dat staat ook te lezen in de jongste editie van het tijdschrift Lokaal. Die gebiedsgerichte evaluatie is dus zeker en vast ook een nuttig bijkomend instrument, met een goede samenwerking tussen De Lijn en de lokale besturen en een goede weerslag op die doorstroming.

De heer Jan Peumans: Mijnheer Roegiers, ik heb al eens opgemerkt dat ik in de vorige legislatuur een aantal vragen heb gesteld aan de minister over de doorstroming. U moet die eens opzoeken. U zult zien dat er destijds investeringen zijn gebeurd op 750 kruispunten, en dat het rendement daarvan nul komma nul was. Er zijn destijds enorme vastleggingen gebeurd. Alle kruispunten zouden worden uitgerust, zelfs kruispunten in een belangrijke gemeente als Riemst, waar om het uur een bus voorbijkwam. Dat heeft 25 miljoen euro gekost en het resultaat daarvan was nul komma nul. *(Opmerkingen van de heer Jan Roegiers)*

U vraagt wat de oorzaak daarvan is. De toenmalige minister heeft gewoon de opdracht gegeven al die kruispunten maar uit te rusten. Ik kan u zelfs zeggen wie toen directeur-generaal was. Dat kan ik u allemaal zeggen. Het resultaat daarvan was echter nul komma nul.

In 1989 was ik adjunct-kabinetschef van een zekere Johan Sauwens, u welbekend. Wij zijn toen begonnen met een vlottere doorstroming op de Grotesteenweg in Antwerpen. Dat was een samenwerking tussen De Lijn en het toenmalige Departement Openbare Werken. Ik weet niet of u die straat kent. De schepen van Mortsel is hier. Die Grotesteenweg eindigt in Mortsel aan de rotonde, aan de Statielei. Het lijkt me de moeite om dat eens op te zoeken.

De minister heeft gelijk dat eerst moet worden bekeken waar de problemen rijzen in congestiegevoelige provincies. Verder leren alle theorieën van verkeersmanagement me dat we in het algemeen een duidelijke keuze moeten maken tussen het openbaar vervoer en de wagen. Maakt men die keuze niet, dan blijft men zitten met halfslachtige oplossingen, die niets oplossen. In het buitenland bestaan daar heel mooie voorbeelden van. Daar heeft men het over hoogwaardige openbaarvervoerslijnen. In Eindhoven zijn er een paar mooie voorbeelden van. We zouden eens een studiereis kunnen maken om dat te bestuderen. Dat is niet te ver. Daar kiest men wel heel duidelijk voor openbaar vervoer in een dichtbevolkt gebied.

Ik zou u toch nog eens willen uitnodigen mijn vragen van destijds nog eens na te lezen. Ik zou dat zeer waarderen. Dan is dat werk niet voor niets gebeurd.

De heer Jan Roegiers: Mijnheer Peumans, voor de duidelijkheid, we hebben die allemaal opgelijst. We hebben die. Die vormen de basis van het werk dat we ook deze legislatuur proberen voort te zetten.

De heer Jan Peumans: Zeer goed.

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Minister, uw antwoord heeft me wel gerustgesteld. U zegt punt per punt en lijn per lijn te zullen bekijken welk vervoermiddel voorrang moet krijgen. Ik kan me daar echt wel in vinden.

Mijnheer D'Hulster, neemt u het me niet kwalijk, maar ik denk dat in Mortsel nu net de verkeerde beslissing is genomen om daar voorrang te geven aan het openbaar vervoer. Daarmee werd immers heel de regio platgelegd.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Mijnheer Roegiers, ik weet niet precies welke verkeerslichten er werken en welke niet. Mocht ik dat wel weten, dan zou dat misschien slecht zijn voor mijn reputatie.

Er zijn hier een paar belangrijke zaken gezegd. Het is enigszins verrassend dat ik zowel u als mevrouw Van den Eynde heb gerustgesteld. *(Opmerkingen van de heer Jan Roegiers)*

U bent tevreden met het antwoord. Alles moet beter doorstromen. Dat moet sowieso in een totaalbeeld worden bekeken. Ik heb ook al geleerd dat we met het oplossen van één knelpuntje 100 meter verder misschien een nieuw knelpunt creëren. Het is mijn wens dat het Vlaamse Gewest en de stad komen tot een eenvormige visie en een akkoord over de vraag wie we voorrang geven op welke plaatsen en lijnen. Antwerpen leent zich daar perfect toe. Dan moeten we consequent onze verkeerslichten daarop afstemmen. We moeten een congestiegevoelige regio nemen. Dat is ook mijn bedoeling. We bekijken met AWV en De Lijn of we de grote principes kunnen toepassen op één totaalgebied en dat dan voort kunnen uitrollen in de rest van Vlaanderen. Ik hoop dat ik u daar de komende maanden zeer veel nieuwe en nuttige informatie over kan geven. Het is mijn bedoeling om te bekijken wie we prioriteit geven op welke plaats en hoe we de lichten daaraan aanpassen.

Een van de problemen die ik het verleden heb vastgesteld, is dat, terwijl AWV bezig is met geschakelde lichten, en bij wijze van spreken probeert groene golven te maken, er plots een investering komt van De Lijn, die stelt dat de bus prioriteit moet hebben. Dat botst dan. Dan draait het systeem in de soep. Dan kan dit niet worden toegepast. We moeten dus duidelijke keuzes maken met betrekking tot de vraag wie op welke plaats voorrang heeft. Ik zou die keuzes laten bepalen door de vraag waar de grootste winsten te boeken vallen. Als de bus beter kan doorstromen, dan moeten we daar gewoon prioriteit aan geven.

Ik hoop dat iedereen het eens is met die aanpak. Dat is immers van belang: dat zal uiteraard langer moeten meegaan dan ik zal meegaan. Ik hoop wel dat we nu een aantal cruciale stappen kunnen zetten om de prioriteiten duidelijk te stellen.

Wat de cijfers betreft over de hoeveelheid werken, het zou kunnen dat die al in een van de antwoorden op de schriftelijke vragen staan. Ik weet dat niet uit het blote hoofd. Ik zal zien of ik die informatie kan krijgen.

De voorzitter: De heer Roegiers heeft het woord.

De heer Jan Roegiers: Minister, voor alle duidelijkheid, ik heb gezegd dat ik tevreden was met uw antwoord, omdat ik me heb gefocust op de door u aangekondigde samenwerking tussen AWV en De Lijn. Ik ben het maar ten dele eens met mevrouw Van den Eynde en met u. Ik ben het ermee eens dat we dit punt per punt moeten bekijken, maar als er een conflictsituatie is, dan ben ik er een voorstander van dat het openbaar vervoer in de doorstroming voorrang krijgt op het privévervoer. Dat is een duidelijke stelling die ik naar voren wil brengen. Wat betreft, verschil ik van mening met de mensen van het Vlaams Belang.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

■

Vraag om uitleg van de heer Marino Keulen tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de lamlegging van de Kennedytunnel door een verstopt rioolputje wegens een onderbroken reinigingscontract met het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV)
- 2529 (2010-2011)

Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de oorzaken van de verkeerschaos op de E17 ten gevolge van een verstopt rioolputje
- 2539 (2010-2011)

Vraag om uitleg van mevrouw Lies Jans tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het onderhoudscontract voor de reiniging van rioolputten naast snelwegen
- 2567 (2010-2011)

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Voorzitter, minister, collega's, soms vraag ik me af wat het volgende probleem zal zijn bij het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV). Na de corrosie van de verlichtingspalen en de putten in de weg, waren er de problemen met contracten bij FAST-Plus en contracten over het strooizout. Nu worden we geconfronteerd met problemen met contracten over de reiniging van de rioolputjes.

Minister, ik weet niet goed hoe we het voorval moeten beoordelen. Is het toeval? Of hebben we te maken met een puinhoop bij AWV, waar dringend grote schoonmaak moet worden gehouden, die misschien al enige tijd bezig is?

De chaos die zich op donderdag 16 juni 2011 in de regio rond Antwerpen voordeed, was ongezien. De files in en rond Antwerpen, Borsbeek en Morselt haalden een lengte van 120 kilometer. Terwijl de rest van Vlaanderen een ochtend- en avondspits kende, was er op de E17, de A12-noord, de E19-noord, de E313 en de E34 sprake van een middagspits.

De problemen begonnen kort na 10 uur, na afloop van de traditionele ochtendspits, toen voorbij de Kennedytunnel in de richting van Gent wateroverlast ontstond op de linkerrijstrook. Om dit water weg te pompen en de oorzaak, een verstopt rioolputje, te verhelpen, moest deze rijstrook worden afgesloten. Daardoor moest het verkeer ook in de Kennedytunnel over twee rijstroken rijden.

Dat had onmiddellijk gevolgen voor de rest van de ring en de invalswegen. Zo liep het verkeer vast vanaf Ekeren op de A12, vanaf Loenhout op de E19, op de E313 vanaf Herentals-Industrie en op de E34 vanaf Oelegem. Ondertussen ontstonden er ook files op de Scheldekaaien, de Leien, de Noorderlaan en de Singel in Antwerpen. Ook Borsbeek en Morselt kregen te kampen met verkeerschaos. Doordat de Krijgsbaan in Morselt zich vulde en de auto's de veiligheidsdrempel voor de landingsbaan bezetten, konden er geen vliegtuigen meer landen op de luchthaven van Deurne.

Een ogenschijnlijk banale gebeurtenis had dus grote gevolgen, minister. De verkeerschaos werd veroorzaakt door een verstopt rioolputje op de E17 nabij Zwijndrecht. Een probleem met een rioolputje veroorzaakte dus het bijna volledig dichtslippen van de Antwerpse verkeersaders.

In de pers verduidelijkte een woordvoerder van het Agentschap Wegen en Verkeer dat het rioolputje verstopt raakte omdat er momenteel geen reinigingscontract meer is om de putjes te ontstoppen. Men zou tussen twee contracten zitten, waardoor de rioolputjes niet meer worden gereinigd. De verkeerschaos werd blijkbaar veroorzaakt door het niet ontstoppen van de rioolputjes op het Vlaamse wegennet, in het bijzonder dan het rioolputje op de E17 voorbij Zwijndrecht.

Minister, wanneer liep het contract om de rioolputjes op het Vlaamse wegennet te reinigen af? Wat zijn de oorzaken van het niet sluiten van een nieuw contract, voor het vervallen van het oude contract? Is er een vooruitzicht op korte termijn voor het afsluiten van een nieuw contract voor de reiniging van rioolputjes op het Vlaamse wegennet? Welke tussenoplossingen werden er eventueel uitgewerkt? Welke lessen zijn uit de gebeurtenis getrokken om een herhaling te vermijden?

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

De heer Marino Keulen: Mevrouw van den Eynde heeft de feiten heel goed geschetst. Het heeft iets van een Belgenmop, zoals men ze vertelt aan de toog en er de nodige overdrijvingen bij haalt om een pointe te maken. De realiteit is ongelooflijk cynisch, als je kijkt naar de effecten en de aanleiding.

Minister, we moeten beleidsmatig meer stilstaan bij monitoring en structureel onderhoud. Er is een probleem bij het structureel onderhoud. U bent bezig met een inhaalbeweging voor de putten en de gaten in de wegen, maar het courante onderhoud moet ook onder de loep worden

genomen. Gebeurt dat wel professioneel genoeg? Is er voldoende discipline om dat op vaste tijdstippen te doen? Kleine aanleidingen kunnen gigantische effecten hebben.

Minister, had AWW al kennis van de waterproblematiek van de Kennedytunnel? Hoe lang weten die mensen dat al, wat gaan ze eraan doen en wanneer zal de oplossing er zijn? Hoe komt het dat er momenteel geen reinigingscontract is voor de rioolputjes?

Elke hapering in de mobiliteit in en rond Antwerpen zorgt onmiddellijk voor serieuze problemen, en dit zal blijven duren tot de Vlaamse Regering eindelijk een akkoord heeft en de nodige werken heeft uitgevoerd. Hoe zal AWW problemen zoals dit vermijden en alle facetten goed monitoren, om proactief te kunnen inspelen, totdat de knoop is ontward?

Dit kan gebeuren. Niets menselijks is ons vreemd. Het zou gewoon een menselijke fout zijn, maar op sommige plaatsen kunnen banale incidenten buitensporige effecten hebben. Als we problemen kunnen vermijden, moeten we er alles aan doen. Wat gaat u doen om te voorkomen dat potentiële fouten, die iedereen zou kunnen maken, op deze mobiliteitsgevoelige plaatsen voorvallen?

De voorzitter: Mevrouw Jans heeft het woord.

Mevrouw Lies Jans: Het spijtige incident is geschetst door mevrouw Van den Eynde. In de persberichten sprak men van banale of futiele incidenten. Ik vind het niet zo futiel, omdat het grote gevolgen heeft gehad en omdat het wijst op een mankement bij de diensten in de opvolging van onderhoudscontracten en de verdere aanbesteding. Waar juist weet ik niet, maar het is interessant om dat te doorgronden, om deze problemen in de toekomst te vermijden.

Ik begrijp uit de persberichten dat er pas tegen half augustus een procedure voor de aanstelling van een reinigingsfirma klaar zal zijn. Ondertussen zou er een tijdelijke oplossing zijn, maar het is me niet duidelijk of dat inderdaad zo is.

Minister, kunt u toelichten waarom het vorige onderhoudscontract werd beëindigd en waarom niet tijdig een nieuwe procedure werd opgestart om dit contract te vernieuwen? Hoe zult u dergelijke incidenten vermijden?

Hoe ver staat de procedure voor de gunning van een nieuw definitief of een tijdelijk contract? Welke opdracht krijgt de nieuwe firma precies toevertrouwd?

Op welke manier gebeurde voordien het onderhoud van deze rioolputten? Welke termijn werd er gehanteerd voor nazicht ervan? Hoe werd deze firma gecontroleerd op het uitvoeren van haar taken?

Op welke schaal worden deze contracten gegund? Is dat op provinciaal of op gewestelijk niveau? Kunt u mij, indien dit het geval moest zijn voor meerdere regio's, vertellen wat de stand van zaken is in de andere Vlaamse provincies, om daar ook problemen te vermijden?

De voorzitter: Mevrouw Smaers heeft het woord.

Mevrouw Griet Smaers: Ik heb hierover een schriftelijke vraag ingediend, om te peilen naar de juiste oorzaak van het euvel met files tot gevolg. Is die oorzaak gekend? U had een onderzoek gelast, minister. Ik wou ook peilen naar de onderhoudscycli van rioleringen op gewestwegen en snelwegen. Ik wacht dat antwoord uiteraard af, om gedetailleerde informatie te krijgen over die verschillende onderhoudscontracten.

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

De heer Steve D'Hulster: Ik wil me graag aansluiten bij de vraagstellers. De problematiek van de rioolputjes is een symptoom van de mobiliteitsproblemen op sommige plekken en in sommige gemeenten, waarnaar mevrouw Van Den Eynde ook verwezen heeft. Het is een manifestatie van die problemen. Of het nu een ongeval is of in dit geval een rioolputje, feit is dat op het vlak van mobiliteit de emmer op sommige plaatsen vol is en door de kleinste druppel overloopt.

In de eerste plaats is er dus nood aan een doortastend rioolputjesbeleid. Voorts moet er een structurele oplossing voor de problemen in sommige regio's worden gezocht. Ik beseef wel dat het antwoord op dat laatste aspect pas binnen enkele maanden zal volgen, als wij de voortgangsrapportage van het Masterplan bespreken.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Voorzitter, collega's, toen ik minister werd, heb ik nooit gedacht dat ik ooit op een vraag over een verstopt rioolputje zou moeten antwoorden. Ik zal het algemene kader schetsen, om nadien dieper in te gaan op het incident.

Toen ik voor het eerst de uitleg over de onderhoudscontracten hoorde, vond ik het een hallucinant verhaal. Ik kan mij absoluut niet verzoenen met wat is gebeurd. In principe worden de onderhoudscontracten – zoals het groen- en netheidsbeheer, met daarin opgenomen het reinigen van de rioolkolken, het netheidsonderhoud, het herstel van de schade aan het groenpatrimonium, de aanplantingen en veegwerken – per wegendistrict op de markt gebracht. Dit zijn jaarcontracten die over het algemeen één tot drie maal vernieuwbaar zijn. Deze contracten kunnen tussentijds ook eenzijdig worden opgezegd. Voor het betreffende contract is dat ook gebeurd, waardoor het onderhoud het vierde jaar niet is uitgevoerd.

Voor de aanbestedingsprocedure van het nieuwe bestek werd echter vertraging opgelopen, zodat er nog geen nieuwe aannemer was aangeduid. Omdat er geen aannemer actief was, werd een onderhandelingsprocedure zonder bekendmaking opgestart om de grootste nood te lenigen. Half mei gaf AWV daartoe de opdracht. Bij verschillende aannemers werden begin juni offertes opgevraagd. Deze aanbesteding, voor een bedrag van 73.000 euro, werd goedgekeurd op 15 juni en vastgelegd op 24 juni. Zij is vorige week betekend aan de aangeduide aannemer. Deze procedure was dus al in gang gezet voor de verstopte kolk op 16 juni een probleem vormde.

Dat is een tijdelijke oplossing, maar het nieuwe, meerjarige contract werd inmiddels ook aanbesteed. De verschillende offertes werden eind juni ontvangen. Ook in andere provinciale afdelingen worden dergelijke onderhouds- en netheidscontracten gegund en afgesloten. Het kan echter niet dat er plots een lacune ontstaat. Als wordt opgezegd, moet men ervoor zorgen dat er een alternatief is. Maar dat is dus niet gebeurd.

Bij een normale bui doen zich geen problemen voor. De wateroverlast op 16 juni is echter ontstaan tijdens een hevige regenbui, waardoor de afvoer van het regenwater niet voldoende vlug gebeurde. Door de verharding en de weghelling kwam veel water zonder vertraging naar een rioolkolk, waardoor wateroverlast ontstond. De rioolkolk die dit water moest opvangen, was niet in staat om die plotse toevloed aan te kunnen. Het probleem werd nog groter omdat de kolk slechts gedeeltelijk vrij was. Afgelopen week bleek immers dat de kolk deels was dichtgeslibd.

Op de bewuste plaats moet een aannemer – als er eentje is – drie maal per jaar de rioolkolken reinigen. In het kader van het beperken van de hinder en de mobiliteitsproblematiek rond Antwerpen moet hij dit onderhoud 's nachts uitvoeren. AWV geeft via dienstbevelen aan wanneer de aannemer het onderhoud moet uitvoeren. Op te merken valt dat de bewuste rioolkolk zich aan de middenberm bevindt, waardoor de wegtoezichter bij zijn geregelde inspectierondes die kolk niet met het blote oog kan inspecteren. Hij kan die alleen maar inspecteren als hij de linkerrijstrook laat afzetten met botsabsorbeerders. Maar het afsluiten van een rijstrook genereert overdag zware files, waardoor dit enkel 's nachts kan gebeuren. In elk geval is de inspectie niet gebeurd.

Het district heeft mijns inziens twee inschattingfouten gemaakt. Ten eerste heeft men het risico op het niet optimaal functioneren van de rioolkolk en de gevolgen hiervan onderschat, met de gekende gevolgen. Het feit dat het de jongste maanden weinig heeft geregend, heeft die veronachtzaming voor een deel in de hand gewerkt. Dat is menselijk. Ten tweede is er de communicatie rond het desbetreffende probleem in de pers. Er is gezegd dat de rioolkolk niet

is gereinigd omdat er geen contract was. Dat is geen excuus. Het district beschikt immers over een prima kolkenzuiger om zelf in te grijpen als een extra reinigingsbeurt nodig is. Het materiaal is dus voorhanden. Als er geen contract is, moet AWV er maar voor zorgen dat zijn werknemers het zelf doen.

En dan is er de impact op het verkeer. Ten gevolge van het waterincident hebben zich zware fileproblemen voorgedaan. Er wordt gesproken van 120 kilometer file, maar in dit cijfer zit ook de file die zich op hetzelfde moment in de andere rijrichting voordeed. Er waren ook voorbereidende werken voor de aanleg van de spitsstrook bezig. Het cijfer moet dus wat worden genuanceerd, al is het duidelijk dat de wateroverlast mee de oorzaak van de file was.

Ik heb een verslag gevraagd waarvan ik hier de inhoud heb meegedeeld. Uiteraard is het onaanvaardbaar dat deze files worden verzwaard door een slecht werkende kolk. Dit is een belangrijke locatie op ons wegennet, vlak bij de Kennedytunnel. Alertheid is daar een must. Vandaag is de grootste nood gelenigd. Er is een tijdelijk contract afgesloten, dat geldt tot aan de inwerkingtreding van het definitieve contract. Ik heb gevraagd erg zorgzaam om te springen met het afsluiten van nieuwe contracten. Het is belangrijk dat de scope goed wordt afgebakend. De bestekken worden grondig gescreend. In elk geval had dit niet mogen gebeuren.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Minister, u bent een beetje verbaasd dat u moet antwoorden op een vraag over een verstopt rioolputje? Dat lijkt misschien banaal, maar dit voorval toont toch aan dat er iets grondig fout loopt bij AWV. De afgelopen maanden zijn er verschillende problemen geweest over de uitwerking van onderhoudscontracten. Wij hebben zware discussies gevoerd over onder meer de aankoop van strooizout. De heer Keulen heeft daar verschillende vragen over gesteld. Er is hier gediscussieerd over FAST – files aanpakken door snelle tussenkomst – en de dienstverlening bij ongevallen. Nu zijn het de problemen met contracten voor rioleringswerken.

U zegt dat het contract op zich geen probleem is omdat AWV zelf kan ingrijpen. Waarom heeft AWV dat niet gedaan? Wanneer zijn die putjes voor het laatst gecontroleerd? Men kan toch moeilijk zeggen dat AWV behoorlijk functioneert. Of u het nu toegeeft of niet, gezien alle incidenten kan ik slechts besluiten dat AWV niet naar behoren werkt.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

De heer Marino Keulen: We kunnen dergelijke incidenten klasseren als wat een keer maar geen twee keer mag gebeuren. We weten allemaal dat het om heirkracht gaat. Wat we kunnen vermijden, moeten we echter ook vermijden. Uiteindelijk betaalt de politiek immers het gelag. Iedereen wordt dan over dezelfde kam geschoren. Nu vinden de mensen dat we zelfs geen putjes kunnen onderhouden. Dat is natuurlijk een overdrijving, maar dat is wat ons nu wordt aangewreven.

Het onderhoud gaat niet enkel om de uitvoering van de werkzaamheden, maar ook om de monitoring. Dat is een taak op zich. Dat geldt ook binnen een gezin. De minister moet een aantal mensen binnen AWV en binnen andere agentschappen bij de les houden. Indien ze niet oplet, blijft dit aan haar kleven.

Van bepaalde zaken mogen we verwachten dat de diensten ze uitvoeren. Dat geldt voor een minister, een burgemeester en een schepen. Ik heb alledrie meegemaakt. Het gaat om mensen die onder het gezag, de leiding en het toezicht van de minister werken. Dit betekent niet dat ze haar politieke verantwoordelijkheid zou afschuiven. We mogen echter van mensen met de graad van ingenieur of van bachelor in het een of het ander verwachten dat ze hun taken naar behoren uitvoeren.

Op zich gaat het hier om iets banaals. Het is haast een Belgenmop, een mineur feit met majeure gevolgen. Die mensen beschikken over kolkenzuigers. We mogen er dan ook op rekenen dat ze het werk georganiseerd krijgen. Zonder zich aan haar politieke

verantwoordelijkheid te onttrekken, kan de minister die mensen erop wijzen dat zij hier zijn tekortgeschoten.

De voorzitter: Mevrouw Jans heeft het woord.

Mevrouw Lies Jans: We kunnen concluderen dat er twee incidenten zijn geweest. De contracten zijn opgezegd en er is niet tijdig in nieuwe contracten voorzien. AWV heeft de taken dat het zelf had kunnen uitvoeren ook niet uitgevoerd. Ik wil dat niet extrapoleren en beweren dat AWV slecht werk levert. Dit is een incident en we moeten het als een incident behandelen. Ik wil niet op basis van een verstopt rioolputje concluderen dat AWV slecht werkt. Dat lijkt me er wat bij de haren bij getrokken. We moeten dit wel in de gaten houden.

Er is in een bepaald wegendistrict een probleem geweest. Als er ergens een probleem is, denk ik altijd reflexmatig dat dit ook op andere plaatsen in de gaten moet worden gehouden. Kan het probleem ook elders ontstaan? Wat is de toestand in andere wegendistricten? Is de opdracht gegeven overal na te kijken of alles correct is verlopen en, indien dit niet het geval zou zijn, alles tijdig op te lossen?

De voorzitter: Ik wil even wat aansluitende informatie meegeven. Iedereen heeft twee nota's ontvangen die ons enigszins wegwijs in deze materie kunnen maken. De Interne Audit van de Vlaamse Administratie (IAVA) heeft in de loop van de vorige legislatuur een aantal districtsposten, waaronder die van Gentbrugge, onderzocht. Daarnaast heeft de IAVA ook het performantiemanagement van AWV onderzocht. Iedereen heeft die nota's een tijd geleden ontvangen. Ik raad dan ook dat eens te lezen. In die teksten is informatie te vinden over de vraag hoe performant AWV functioneert.

Minister Hilde Crevits: Ik heb daarnet al verklaard dat die contracten op het niveau van de districten worden opgesteld. Dat gebeurt niet provinciaal. Het is zelfs nog fijnmaziger. Het is ook logisch dat dit op een dergelijk niveau wordt geregeld.

Ik ben het niet eens met mevrouw Van den Eynde die alles over een kam scheert en beweert dat alles aan AWV slecht is. We hebben daar nieuwe bazen. Het is geen grote kuis. Het Rekenhof heeft een rapport opgesteld over de contracten die zijn opgemaakt. Het gevolg is dat we nu stellen dat over die contracten, met inbegrip van de meerjarencontracten, ernstig moet worden nagedacht.

Wat de winterdienst betreft, wordt momenteel nagegaan hoe we betere contracten kunnen maken. Hetzelfde geldt voor het netheidsonderhoud. Indien we altijd alles herhalen, is er op een bepaald moment geen reflectie meer. Als een contract afloopt, moet het nieuwe contract natuurlijk wel klaar zijn. In Vlaams-Brabant heeft zich iets gelijkaardigs voorgedaan. Dat heeft niet tot incidenten geleid. Ik heb me bevraagd. Het is de bedoeling dat alle grote contracten nog voor het zomerreces worden afgesloten. Op die manier zou het gewone onderhoud moeten worden geregeld.

Mevrouw Van den Eynde vraagt zich af hoe dit is kunnen gebeuren. Er zijn twee inschattingsfouten gemaakt. AWV had moeten weten dat het die kolk zelf kon reinigen en dat die kolk op een strategische plek is gelegen. AWV had er tevens voor moeten zorgen dat de contracten tijdig klaar waren. Dat is niet gebeurd. Het had weinig geregend. Het agentschap ging er allicht van uit dat er niets zou gebeuren. Een plotse, felle regenbui heeft er dan voor gezorgd dat het toch is gebeurd.

Ik heb daarnet gesteld dat ik niet had gedacht een dergelijke vraag om uitleg te moeten beantwoorden. Dat had niets met de vraag om uitleg op zich te maken. Het is evident dat hierover vragen worden gesteld. Het gaat echter om incidenten die ik liever niet zie gebeuren. Ik zie ook niet graag verlichtingspalen op de snelweg omvallen. Dat is verschrikkelijk. Spijtig genoeg, gebeurt dit. We mogen de moed echter niet verliezen. We moeten lessen trekken uit wat er is gebeurd. We moeten proberen om de globale prestatie van de organisatie te verbeteren. We moeten ervoor zorgen dat de betrokken mensen zich professioneel gedragen.

Deze namiddag zullen we het over de visie op verlichting hebben. Hier is al aan gewerkt. We moeten nagaan hoe we dit in de toekomst willen aanpakken. We moeten het verleden kritisch in ogenschouw nemen en onderzoeken hoe we dit in de toekomst willen aanpakken. Die oefeningen zijn nieuw voor AWV. Het agentschap moet hier nog in groeien. Dat betekent niet dat het momenteel allemaal slecht gaat. Ik ben blij dat mevrouw Jans dit heeft ontkend. Ik geloof ook niet dat het allemaal zo slecht verloopt.

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Ik heb een aantal feiten aangehaald die we dit jaar hebben meegemaakt. Ik begrijp dat de minister niet graag ziet dat verlichtingspalen omvallen. Er zijn problemen geweest. We hebben de gevolgen allemaal gezien. Ik denk dan aan de verlichtingspalen en aan het asfalt. Er is de voorbije jaren te weinig geïnvesteerd. Er zijn problemen met aanbestedingen en met contracten geweest. We moeten eens goed nadenken over de manier waarop we dit in de toekomst willen aanpakken.

Welke contracten lopen nog? Wanneer lopen die contracten ten einde? Wanneer moeten we tot nieuwe aanbestedingen overgaan? We kunnen niet opeens voor voldongen feiten staan. Een contract mag niet ten gevolge van laattijdigheid slecht lopen. Ik heb enkel aangetoond dat het niet om eenmalige gebeurtenissen gaat. Ik heb alle voorbeelden opgesomd. We moeten eens goed nadenken over wat er zich allemaal bij AWV afspeelt.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

■

Vraag om uitleg van mevrouw Griet Smaers tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de evaluatie van de provinciale mobiliteitspunten en het Pendelfonds
- 2552 (2010-2011)

Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de nieuwe oproep voor het Pendelfonds en de hervorming ervan
- 2566 (2010-2011)

De voorzitter: Mevrouw Smaers heeft het woord.

Mevrouw Griet Smaers: Voorzitter, hier ben ik terug met een vraag om uitleg over de provinciale mobiliteitspunten. Ik heb vorig jaar al vragen om uitleg over het provinciaal mobiliteitspunt in het bijzonder en over het Pendelfonds gesteld. De minister heeft toen verwezen naar de evaluatie, tijdens dewelke de provinciale mobiliteitspunten onder de loep zouden worden genomen. Tijdens de evaluatie zou worden nagegaan of het niet mogelijk zou zijn die punten efficiënter in te zetten in functie van de promotie van een duurzaam woon-werkverkeer.

Op 21 oktober 2010 heeft de heer D'Hulster een specifieke vraag om uitleg over het Pendelfonds gesteld. In haar antwoord heeft de minister toen aangekondigd dat er voor de volgende oproep een evaluatie van het Pendelfonds zou komen.

In haar antwoorden heeft de minister steeds verwezen naar de rondetafels die op 29 september 2010, 8 oktober 2010 en 2 maart 2011 zijn gehouden om de werking van het Pendelfonds en van de provinciale mobiliteitspunten te evalueren. De minister zou in elk geval ook in een aparte evaluatie voorzien. De rondetafels zouden tot een voorstel van nieuwe aanpak voor de werking van het Pendelfonds leiden. De minister heeft tevens verklaard dat een zesde projectoproep in het licht van het Pendelfonds pas zou volgen als hiervoor nieuwe spelregels zouden zijn vastgelegd.

Op 15 juni 2011 is vanuit het Pendelfonds een zesde projectoproep gelanceerd. Wat is het resultaat van de voorbije drie rondetafels? Welke conclusies zijn daar getrokken? Welke afspraken zijn daar met betrekking tot de toekomst gemaakt?

Werd op deze rondetafels een nieuwe aanpak rond de werking van het Pendelfonds gemaakt en voorgesteld? Werd de zesde projectoproep van het Pendelfonds ter promotie en stimulatie van duurzame woon-werkverkeerprojecten gelanceerd op basis van nieuwe spelregels? Zo ja, wat zijn die regels en hoe zal hiermee rekening gehouden worden bij de beoordeling van de projecten?

Hoever staat het met de evaluatie van de provinciale mobiliteitspunten zelf, los van het Pendelfonds? Is die apart gevoerd of samen met de evaluatie van het Pendelfonds? Wat waren de conclusies? Werd of wordt de suggestie meegenomen om met proactief inzetbare duurzaam woon-werkverkeerconsulenten te werken, zoals ik heb voorgesteld in mijn vraag om uitleg van 11 februari 2010, naar het voorbeeld van de logistieke consulenten?

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Voorzitter, minister, collega's, op 15 juni werd een nieuwe oproep voor het Pendelfonds gelanceerd. Het Pendelfonds werd in 2007 in het leven geroepen. Dat fonds subsidieert projecten die een duurzaam woon-werkverkeer moeten bevorderen. Het blijkt dat het Pendelfonds een gunstig effect heeft en tot een modale verschuiving leidt, waarbij 4 procent van de werknemers zijn auto thuis laat om naar het werk te gaan. Er is dus een positief effect, wat natuurlijk belangrijk is, zeker als er financiële middelen tegenover staan.

Minister, toch bleek dat een hervorming noodzakelijk was. Bij de bespreking van de beleidsbrief gaf u al aan dat vooral inzake projectoproepen het Pendelfonds moest worden hervormd. Zo werden onder meer in het verleden fietsstallingen in bedrijven gefinancierd met middelen uit het Pendelfonds. Deze financiering draagt niet bij tot een duurzamer woon-werkverkeer. Er is geen enkele fietser bijgekomen omdat een bedrijf een fietsstalling heeft geplaatst. Deze financiering draagt dus volgens mij niet bij tot een duurzaam woon-werkverkeer. Het is daarom van heel groot belangrijk dat we duidelijke richtlijnen geven aan de inschrijvers.

Daarnaast zou u een ontwerp van shuttledecreet indienen waarbij een kader gecreëerd zou worden voor de organisatie van shuttlediensten tussen knooppunten van openbaar vervoer en afgelegen, moeilijk te ontsluiten bedrijventerreinen, die niet via het geregeld openbaar vervoer bediend kunnen worden. U zou hiervoor eerst een conceptnota uitwerken.

Minister, in hoeverre is het Pendelfonds na evaluatie hervormd? Zijn er duidelijke voorbeelden en richtlijnen van projecten die kans op slagen hebben, zodat de indieners van een project niet nodeloos een aanvraag tot initiatief indienen en waardoor niet nodeloos tijd besteed moet worden aan het afkeuren van dossiers? Werd er inmiddels een conceptnota uitgewerkt over de organisatie van shuttlediensten?

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

De heer Marino Keulen: Niet zo heel lang geleden heb ik hierover een schriftelijke vraag gesteld aan de minister. Ik heb toen een zeer uitgebreid antwoord gekregen. Het Pendelfonds kan inderdaad een interessant instrument zijn voor de duurzame mobiliteit. De voordelen ervan zijn door de twee collega's goed omschreven.

Minister, ik denk wel dat een evaluatie zich opdringt. Er zitten immers ook heel dure projecten tussen. Er zijn er ook andere bij, zoals de fietsenstalling. Dat kan toch niet echt de filosofie of de geest zijn geweest voor het instellen van een Pendelfonds. De basisfilosofie, duurzame mobiliteit en hoe we de modal shift kunnen bewerkstelligen, is uiteraard goed. Over de kostprijs van een aantal projecten en de kwalitatieve invulling ervan kan men wel de

wenkbrauwen fronsen. Ik raad de collega's aan mijn schriftelijke vraag en het antwoord van de minister te lezen.

Minister, hoever staat u nu met de evaluatie die u had aangekondigd? Hoever bent u al met de conclusies en eventuele bijstellingen van het Pendelfonds?

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

De heer Steve D'Hulster: Mijn collega's hebben al een mooi assortiment aan vragen gesteld. Ik heb enkel een paar specifiekere vragen in verband met de nieuwe spelregels. Ik denk dat het absoluut cruciaal is dat als men wil dat een instrument als het Pendelfonds werkt of men iets wil doen aan het woon-werkverkeer, de werkvloer mee is. U bent bezig met het nieuw reglement over Pendelfonds. Hoe is de betrokkenheid van de sociale partners geregeld? Is die anders dan voor de oude spelregels? Blijft de begeleidingscommissie dezelfde? Ik heb het dan uiteraard niet over de personen die er deel van uitmaken, maar over de actoren die erin zijn opgenomen. Blijft de samenstelling dezelfde of worden er entiteiten aan toegevoegd?

De oproepen zijn niet echt volgens een vaste cadans georganiseerd en ook niet altijd volgens een vast budget. Zal er met de nieuwe spelregels een cadans in komen zowel qua ritme als qua budget?

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Collega's, er hebben rondetafelconferenties rond het Pendelfonds plaatsgevonden op 29 september 2010, 8 oktober 2010 en 2 maart 2011. Deze drie rondetafelconferenties hebben geleid tot een aantal hervormingen. Ik geef ze u in vogelvlucht. Eerst en vooral moeten de ontvankelijkheidscriteria verfijnd worden: de vraag wie dossiers kan indienen; op welke wijze het overleg tussen werkgevers en werknemers moet worden aangetoond; het indieningsformulier dient volledig en transparant ingevuld te zijn.

Daarnaast moeten de procedures aangepast worden en er moet beter afgebakend worden wie welke rol dient te spelen. Er is een zekere spanning tussen de begeleidingscommissie en de provinciale mobiliteitspunten.

Er moeten ook afspraken gemaakt worden over bepaalde punten waarover in het verleden wat onduidelijkheid bestond. Zo moeten acties een modale verschuiving tot uitdrukkelijk doel hebben, waardoor acties inzake milieuvriendelijk rijgedrag en vervoersarmoede uitgesloten worden. Acties zoals telewerken en bedrijfspoolwagens worden ook uitdrukkelijk uitgesloten. Personeelskosten worden uitdrukkelijk aanvaard indien er een directe band is met de implementatie van maatregelen. Wat de reeds oorspronkelijk voorziene uitgesloten studiekosten zijn, werd verfijnd. Ten slotte zijn er ook een aantal voorstellen over de maximaal subsidieerbare bedragen.

Het inschrijvingsformulier en het opvolgingsformulier werden aangepast. Er is een duidelijk tijdsschema uitgewerkt voor toekomstige oproepen.

Collega's, de hervorming is nog niet rond. Een laatste rondetafel zal nog plaatsvinden om een en ander af te ronden. Wat ik u voorgelegd heb, komt uit de rondetafels. Er is dus nog geen definitieve beslissing genomen. Dat alles moet leiden tot een pendelfonds dat eenvoudig en transparant is en zorgt voor een gelijke behandeling van alle dossiers. Er is nog heel wat voorbereiding nodig voor het ontwerp van Pendelfondsdecreet, het ministerieel besluit, het besluit van de Vlaamse Regering. De beslissingen kunnen nu nog niet worden uitgevoerd. Toch is er een zesde oproep gelanceerd, uiteraard op basis van de oude afspraken. De nieuwe afspraken moeten immers nog verankerd worden.

Mevrouw Van den Eynde, de indieners van een project zullen door middel van een lijst van uitgesloten maatregelen vooraf een beter zicht hebben op welke projecten een kans op slagen hebben en welke niet. Ik word daarover zelf soms aangesproken. Het moet heel duidelijk zijn wat we wel of niet beogen. Mijnheer Keulen, u weet dat ik weinig in de pap te brokken heb

bij de selectie van de keuzes. Ik ben soms ook verrast door de keuzes die men maakt. We moeten in de toekomst vrij strak trachten af te bakenen wat kan en wat niet kan.

Mevrouw Smaers, de zesde projectoproep werd gelanceerd volgens het oude regime. Het Pendelfonds werd, zoals u wellicht bekend is, ook besproken in de discussies over de interne staatshervorming. Uiteindelijk hebben we gekozen om dat gewestelijk te houden. Nog tijdens de discussies over de interne staatshervorming drongen de sociale partners heel hard aan op die zesde oproep. Op hun advies werd deze zesde oproep dan ook op 15 juni 2011 gelanceerd, zonder dat de hervorming al afgewerkt is. We hebben een luik over de reglementaire afspraken waarin besluiten moeten worden aangepast. Voor een aantal andere zaken kunnen de nieuwe afspraken wel al gehanteerd worden, bijvoorbeeld als het gaat over de scope, de invulformulieren.

Op een bepaald moment moet een evaluatie ook worden afgerond en moeten er keuzes worden gemaakt. Er zijn drie rondetafels geweest. De rol van de provinciale mobiliteitspunten moet worden versterkt. Zij zullen in de toekomst meer betrokken worden bij de beoordeling en evaluatie van de Pendelfondsdossiers. Het behoort tot de standaardtaken van de provinciale mobiliteitspunten dat zij proactief te werk gaan. Dit gebeurt trouwens ook in de praktijk. Bij de lancering van de zesde oproep werden door de provinciale mobiliteitspunten een pak belanghebbenden geïnformeerd. Door te werken met vaste oproepdata kunnen ze in de toekomst nog meer doelgericht handelen.

Daarnaast vindt er op korte termijn, op 5 juli, op mijn vraag een overleg plaats tussen de VVP en medewerkers van mijn kabinet over de werking van het Pendelfonds, de evaluatie van het Pendelfonds, de rol van de provinciale mobiliteitspunten en de verhouding wie wat doet in de toekomst. Dit moet nog concreet worden ingevuld. Voor mij is echter duidelijk dat de begeleidingscommissie van het Pendelfonds mij verder zal adviseren over nieuw ingediende initiatieven. Er moeten wel duidelijk taakafspraken worden gemaakt. Nu doet men daar ook heel veel administratief werk. Het moet duidelijk worden wie waarvoor bevoegd is. Zo niet, kan dit leiden tot irritaties.

Wat het Shuttledecreet betreft, zijn er al verschillende contacten geweest met de stakeholders. Er wordt op dit moment gewerkt aan een conceptnota, maar die is nog niet gefinaliseerd. We plegen daar nog volop overleg over met de verschillende actoren op het veld.

De voorzitter: Mevrouw Smaers heeft het woord.

Mevrouw Griet Smaers: Minister, ik heb begrepen dat er nog verder wordt gewerkt aan het proactiever inzetten van de provinciale mobiliteitspunten, altijd met het doel om nog gericht te komen tot duurzame woon-werkdossiers. Dat is altijd de inzet van mijn vragen geweest. Er zal verder in die richting worden gewerkt. De provinciale mobiliteitspunten zullen in het kader van de indiening van dossiers nog een grotere rol krijgen.

De zesde oproep voor het Pendelfonds is volgens de oude criteria gebeurd. We zullen de afloop daarvan en de dossiers die in dat kader worden ingediend, zo snel mogelijk kennen. Na die zesde oproep lijkt het me toch wenselijk om in het kader van nieuwe oproepen na te gaan hoe de criteria nog verder kunnen worden verfijnd.

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Iedereen is het erover eens dat er werk moet worden gemaakt van een grotere modal shift. Het is belangrijk dat er degelijke richtlijnen en criteria worden bepaald waaraan een project moet voldoen, in het belang van het succes van het Pendelfonds. Ik kan me voorstellen dat sommige bedrijven niet meer zullen ingaan op een oproep wanneer hun project in het verleden werd afgekeurd.

Minister, u geeft een aantal knelpunten aan die naar voren zijn gekomen uit de rondetafel. Ik begrijp daaruit dat er nog heel wat werk aan de winkel is om het Pendelfonds op een goede

manier bij te sturen. De financiële middelen die daarvoor worden uitgetrokken, moeten zo efficiënt mogelijk worden aangewend.

U geeft zelf toe dat u soms verbaasd bent over de projecten die worden goedgekeurd. Ik vraag me dan ook af of het niet beter was geweest om de oproep uit te stellen om niet het risico te lopen dat opnieuw wordt voorzien in financiële middelen voor projecten die geen essentiële bijdrage leveren tot het duurzaam woon-werkverkeer.

Het Shuttledecreet en de concrete herziening van het Pendelfonds zullen nog even op zich laten wachten. Dat was misschien de reden voor die zesde oproep. Ik hoop wel dat de zevende oproep wordt ugesteld tot er iets degelijks op tafel ligt.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

De heer Marino Keulen: We mogen het kind niet met het badwater weggooien. U zult dit op punt moeten stellen met het oog op meer functionaliteit in de brede betekenis van het woord. Vooral de goede infodoorstroming naar bedrijven is belangrijk. Daar bestaat nu nogal eens frustratie over. Er worden immers tijd, middelen en energie ingezet, soms voor niets.

Het antwoord op mijn schriftelijke vraag dateert van 13 april. U kondigde toen aan dat er een vierde afsluitende rondetafel in voorbereiding is. Wanneer vindt die plaats?

Minister Hilde Crevits: Die laatste rondetafel vindt sowieso na 5 juli plaats, maar ik weet niet precies wanneer. Zodra ik het weet, zal ik het u schriftelijk meedelen.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

■

Vraag om uitleg van mevrouw Karin Brouwers tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de signalisatie van het openbaar vervoer op de luchthaven van Zaventem - 2519 (2010-2011)

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Mevrouw Karin Brouwers: Iedereen is stilaan toe aan vakantie, maar ik hoop dat toeristen hun weg naar ons land vinden. Ik heb het dan vooral over de toeristen die stranden in de luchthaven van Zaventem. Na een kort bezoek heb ik kunnen vaststellen dat daar een en ander schort.

Met de wegenwerken op het viaduct van Vilvoorde en aan de tunnels in Brussel kan het openbaar vervoer een goed alternatief bieden. Reizigers die aankomen in Brussels Airport gebruiken dus het best het openbaar vervoer. Vanuit de luchthaven van Zaventem vertrekken voldoende treinen en bussen. Het ontbreekt echter aan een duidelijke signalisatie op deze belangrijke internationale toegangspoort tot ons land.

Op de luchthaven zelf is het in het doolhof van de aankomsthal vruchteloos zoeken naar enige signalisatie over vertrekuren of bestemmingen van de bussen. Er is alleen een bord met de vertrekuren van de treinen. Aan de loketten van de NMBS, helemaal beneden, is er een betaalautomaat die echter niet werkt met kredietkaarten, maar dat is een federale aangelegenheid.

Veel heeft volgens mij ook te maken met de werken aan het Diaboloproject. Als men over de parking langs die werken loopt, komt men eindelijk bij de bussen terecht. Daar staat in grote letters 'Brussels City Express'. Men kan daar dan een ticket kopen aan een minibusje waar er ook een betaalautomaat is voor tickets van de MIVB. De MIVB bezet het eerste perron. De volgende perrons zijn voor De Lijn. Voor De Lijn kunnen er enkel tickets aangeschaft worden op de bus zelf of in een krantenwinkel boven in de aankomsthal. Dat is echter niet altijd even duidelijk voor bijvoorbeeld een toerist uit China die dan zijn ticket op de bus zelf koopt.

Verplaatsing met de trein is niet voor iedereen de meest efficiënte manier. De bussen spelen dan ook een belangrijke rol. Als de bestemming bijvoorbeeld een plek in de rand rond Brussel of richting Mechelen betreft, zal een bus je waarschijnlijk dichter bij je eindbestemming brengen dan de trein.

De MIVB-bus 'Brussels City Express' stopt niet in het centrum van Brussel. Het lijkt wel een echte zakenbus die enkel aan de haltes Schumann of Luxemburg stopt, maar niet naar het toeristische centrum. Maar een perron verder zie je dan plots een bus passeren richting Brussel-Noord. De anderen staan daar aan te schuiven en te drummen om op de Brussels City Express-bussen te kunnen stappen, en op het tweede perron komt er een bus van De Lijn aan richting Brussel-Noord, die leeg aankomt en leeg weer vertrekt. Dat zijn eigenaardige en zeer verwarrende zaken, vooral voor buitenlandse zakenreizigers en toeristen. Je moet dan ook perron per perron gaan bekijken waar welke bus vertrekt. Daar hangt niet één groot informatiebord. Er staat aan elk perron een paal, zoals ik dat in Kessel-Lo ook zie als ik de bus neem. Ik vind die palen met aankondigingen geen probleem in Kessel-Lo, maar wel op de luchthaven van Zaventem.

Volgens mij moet er dringend werk worden gemaakt van een degelijk communicatieoverleg, voor zover het er niet zou zijn, waarbij een duidelijk signalisatieplan wordt opgemaakt tussen Brussels Airport Company (BAC), de NMBS, De Lijn en de MIVB.

Minister, is er een structureel overleg met BIAC en de openbare vervoersmaatschappijen die de luchthaven van Zaventem bedienen? Zijn er op zijn minst afspraken tussen De Lijn en de MIVB in verband met signalisatie en het gebruik van de busperrons aan de luchthaven? Gaat u ermee akkoord dat de signalisatie en communicatie, vooral voor de buitenlandse reizigers, sterk kan verbeteren, bijvoorbeeld door de plaatsing van een gemeenschappelijk, meertalig, elektronisch informatiebord met vermelding van bestemming, het juiste perron, de vertrekuren en vertragingen van de bussen van de MIVB en De Lijn?

Bent u er voorstander van om ook iets te doen aan de verkoop van tickets, bijvoorbeeld met een gezamenlijke betaalautomaat voor de bussen van de MIVB en De Lijn om de aankoop van bustickets te faciliteren? Of ziet u bijvoorbeeld een mogelijkheid tot installatie van een gezamenlijk bemand loket aan de perrons van de bussen, zoals je dat bijvoorbeeld ook hebt bij de kusttram?

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Voorzitter, collega's, ik heb mij geïnformeerd bij De Lijn. Zij stellen dat er regelmatig overleg is met BAC, zonder dat daar veel formele protocollen over bestaan. Als er overleg is, komen zowel operationele als strategische aspecten aan bod. Zo wordt jaarlijks het derdebetalersysteem geëvalueerd, wordt de herinrichting van het busstation en bijhorende signaletica besproken, is er een jaarlijkse evaluatie van het busaanbod en zijn er ad-hocvergaderingen over bijvoorbeeld de drop-offzone.

De signalisatie, zowel binnen als buiten het gebouw, valt onder de bevoegdheid van Brussels Airport Company. Op het terrein zelf zijn De Lijn en de MIVB verantwoordelijk voor het uithangen van hun halte-informatie, zoals de halteborden, dienstregelingsaffiches en andere informatie.

Naar aanleiding van Diaboloproject is er een opfrissing gepland van het busstation. Ook De Lijn wil daar een aantal investeringen doen. Ten eerste komen er realtime passagiersinformatieborden. Dat zijn zowel perronborden als een overzichtsbord. Op het overzichtsbord zullen de reizigers zien welke lijnen op welk perron halteren. De reiziger wordt door die informatie ook naar het juiste perron geleid. Op de perronborden zullen de reizigers de eerste vertrekken zien met hun bestemming en de eventuele afwijking van de dienstregeling. Op de realtime passagiersinformatieborden zullen de vertrekken van zowel De Lijn als de MIVB in het Nederlands vermeld zijn.

Ten tweede komen er ook statische informatieborden, waarbij ook hier de ritten van De Lijn en de ritten van de MIVB in het Nederlands vermeld zullen worden. De informatie van beide vervoersmaatschappijen zal zo op een geïntegreerde wijze aan de reiziger aangeboden worden. Dat zal allemaal in de loop van volgend jaar zijn beslag vinden.

De Lijn is aan het bekijken of de plaatsing van een betaalautomaat van De Lijn mogelijk is. Een gezamenlijke betaalautomaat van De Lijn en de MIVB behoort ook tot de mogelijkheden, maar dat kan pas als het eengemaakte vervoerbewijs er is, het zogenaamde MOBIB-vervoerbewijs.

Momenteel loopt het overleg met BAC om zowel kaarten van De Lijn als van de MIVB te verkopen via BAC. Dat zou gebeuren door de inschakeling van het bestaande infoloket van BAC in de aankomsthal. Dat infoloket heeft momenteel al informatiemateriaal van De Lijn ter beschikking, maar zou dus ook ingeschakeld kunnen worden voor het verkopen van vervoerbewijzen. Zo worden informatie en verkoop gebundeld op één locatie en wordt tegemoetgekomen aan de brede werkingsamplitude van de luchthaven, van maandag tot en met zondag, van 6 uur tot 21 uur.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Mevrouw Karin Brouwers: Minister, ik dank u voor het antwoord. Ik had natuurlijk kunnen denken dat het te maken had met het Diaboloproject. Het is daar ook bijna een werfzone waar je door moet. Ik denk dat iedereen die daar aankomt, uitkijkt naar 2012, want nu is het er zeer verwarrend. Ik ben trouwens in de aankomsthal aan het onthaalloket gaan vragen of ik een ticketje kon kopen van De Lijn, maar dat kon dus niet. Ik vind het dan ook een heel goed idee, minister, dat u dat samen met de Brussels Airport Company wilt onderzoeken.

Ik vind het wel een beetje jammer dat de aankondigingen enkel in het Nederlands zijn. Misschien heeft dat te maken met het gebrek aan plaats op die borden. Heel wat reizigers daar begrijpen ook Engels. Het is misschien jammer dat dat niet wat meer gebruikt wordt. Dat kan misschien verder onderzocht worden.

De voorzitter: Collega's, wij moeten toch nog eens iets afspreken over een buitenlandse reis, en het zou misschien goed zijn om eens in Zwitserland of op sommige plaatsen in Duitsland te gaan kijken naar hoe men daar een Tarifverbund en een Verkehrsverbund tot stand brengt. De Zwitsers zijn daar ontzettend goed in. Die kunnen vijf of zes maatschappijen op elkaar afstemmen. Dat is onvoorstelbaar.

Eigenlijk is dit een triest verhaal, waarbij men er na twintig jaar nog altijd niet in slaagt om zich als één openbaarvervoer verhaal te presenteren. In het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest bestaat nu het Jump-ticket. Het heeft vier jaar geduurd vooraleer dat tot stand kwam. Het was een prestatie dat het vervoerbewijs van De Lijn gebruikt zou worden bij de spoorwegen. Dat was revolutionair.

Ik vind dat een spijtig verhaal, want voor iemand die in Zaventem aankomt, is dat niet relevant.

Mevrouw Karin Brouwers: Iemand die in België aankomt, leert daar ons land meteen van zijn slechtste kant kennen. Dat is inderdaad heel jammer.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

■