

vergadering **C42 – OPE4**

zittingsjaar 2012-2013

Handelingen

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 22 november 2012

INHOUD

Interpellatie van de heer Bart Martens tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de onwil bij De Lijn om werk te maken van doorstroming	
- 9 (2012-2013)	3
Motie	10
Vraag om uitleg van de heer Jan Roegiers tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de blokkering van ticketautomaten door De Lijn	
- 200 (2012-2013)	11
Vraag om uitleg van de heer Marino Keulen tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over onduidelijkheid over verkeerslichtenbeïnvloeding door De Lijn	
- 135 (2012-2013)	13

■

Voorzitter: de heer Jan Peumans

**Interpellatie van de heer Bart Martens tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de onwil bij De Lijn om werk te maken van doorstroming
- 9 (2012-2013)**

De voorzitter: De heer Martens heeft het woord.

De heer Bart Martens: Minister, we hebben vandaag tijdens de evaluatie van de beheersovereenkomst van De Lijn gehoord dat doorstroming echt wel een probleem is en blijft. We zitten met een zeer lage commerciële snelheid van de trams in onze steden. Alleen de kusttram doet het redelijk goed.

De aanleiding voor mijn interpellatie was een bericht in Gazet van Antwerpen van 17 oktober 2012. Daaruit bleek dat de directie van De Lijn Antwerpen al in februari van dit jaar een interne studie kreeg met concrete voorstellen voor een betere doorstroming van het tramverkeer in Antwerpen. Met die studie is volgens Gazet van Antwerpen niets gebeurd. Nochtans zou volgens de studie een verbeterde doorstroming kunnen leiden tot een verhoging van de snelheid van de trams in Antwerpen met 66 procent en een algemene besparing op het net met 33 procent. Dat betekent, bij inzet van dezelfde vervoersmiddelen, een verbetering van de capaciteit in dezelfde grootteorde. In diensten waarin nu vijftien trams worden ingezet, zou men dezelfde dienstverlening kunnen draaien met tien trams, terwijl de overblijvende vijf trams zouden kunnen worden ingezet op die lijnen waar nu een uitbreiding is gerealiseerd maar waar men spijtig genoeg met overvolle trams wordt geconfronteerd.

De heer Kesteloot noemde daarnet tram 15 richting Mortsel, waar de reizigers niet meer op kunnen. De mensen stappen van de bus over naar de tram. Dat was de bedoeling. Maar het gevolg is dat de trams propvol zitten en het STOP-principe een eigenaardige invulling krijgt: het wordt: “Stop, je kan er niet meer op.” Dat geldt ook voor lijn 10, die nu richting Wijnegem is uitgebreid. We krijgen daar klachten van mensen uit Deurne. Mensen die daar normaal gezien op een lege tram konden stappen, zien nu soms een propvolle tram aan hun neus voorbijrijden en moeten op een volgende tram wachten. De frustratie groeit.

De verbetering van de doorstroming zou meer trams kunnen vrijmaken om op die overbezette lijnen in te zetten en zou de snelheid van het tramverkeer in Antwerpen serieus kunnen opdrijven.

Minister, het is niet de eerste keer dat ik u over een gebrek aan doorstroming ondervraag. Ik stelde u in maart 2010 ook een vraag over het gebrek aan doorstroming. Toen erkende u het probleem en verwees u naar een afgeronde studie om de doorstroming op de Grote Steenweg in Berchem op vijf kruispunten te verbeteren. Voorzitter, u verwees toen ook naar oefeningen die in de periode 1988-1991 waren gemaakt onder toezicht van inspecteur-generaal Janssens van de Administratie Openbare Werken. Men was toen al op diezelfde Grote Steenweg aan het bekijken hoe de doorstroming kon worden verbeterd. We zijn nu meer dan twintig jaar later. We hebben nog geen enkele maatregel gezien die de doorstroming op die as moet verbeteren. Minister, u zei toen nochtans dat op 29 maart 2010, een week later dus, knopen zouden worden doorgenhakt op een vergadering met De Lijn, de stad Antwerpen en het gewest. Daar zouden maatregelen ter verbetering van de doorstroming worden afgesproken. Wij hebben daar spijtig genoeg nog niets van gezien.

U verwees toen ook naar een protocol, een samenwerkingsakkoord dat in de maak zou zijn tussen het gewest, De Lijn en de stad Antwerpen. Toen ik mijn interpellatieverzoek indiende, was die samenwerkingsovereenkomst er nog niet. Ondertussen weet ik uit het antwoord op een vraag aan schepen Van Campenhout in de gemeenteraad in Antwerpen dat die samenwerkingsovereenkomst een paar weken geleden eindelijk is goedgekeurd, alleszins door de stad Antwerpen. Ik heb de tekst bij mij en vraag me nu af, minister: hebben we zoveel jaar nodig gehad om tot dit protocol te komen? Er staan nobele engagementen in – een

gezamenlijke aanbesteding van verkeersstudies, van één centrale waarmee alle verkeerslichten van de agglomeratie zouden worden aangestuurd worden enzovoort – maar die aanbesteding zal natuurlijk nog een paar jaar op zich laten wachten. Ik lees in de samenwerkingsovereenkomst niets wat de doorstroming in Antwerpen op korte termijn zou kunnen verbeteren.

Ondertussen is de situatie in Antwerpen serieus uit de hand gelopen. We hebben op 1 september de nieuwe dienstverlening gekregen. Daarmee wordt werk gemaakt van de vertramming van het openbaar vervoer in de stad: de bussen rijden niet meer tot in het hart van de stad, maar laten aan de rand van de stad de reizigersstroom over aan de trams. Ik denk dat er hier voor dat vertrammingconcept en dat overstapmodel veel steun was, ook in deze commissie. De heer Van Der Taelen was er voorstander van, wij waren er voorstander van. Maar de voorwaarde om dat te doen slagen, is natuurlijk dat de tram altijd groen licht krijgt en dat de reizigers, ondanks de extra overstap, sneller ter plaatse geraken.

Van dat doorstromingsmodel is niets in huis gekomen. De tram wint geen snelheid. Het gevolg is dat de mensen die nu een extra overstap moeten maken veel later ter plaatse geraken. De reizigersvereniging TreinTramBus, die aanvankelijk ook volledig achter dat concept stond, heeft nu tot haar eigen scha en schande in een enquête bij haar leden moeten ondervinden dat negen op de tien reizigers er langer over doen om op hun bestemming te geraken. Dat vertramming- en overstapmodel is met andere woorden bij gebrek aan doorstroming mislukt.

De reacties laten weinig aan de verbeelding over. De vakbonden gaan volgende week donderdag een betoging organiseren tegen de verslechterde dienstverlening van het openbaar vervoer in Antwerpen. De heer Freddy De Wilder van het Algemeen Christelijk Vakverbond Openbare Diensten heeft door Gazet van Antwerpen laten optekenen dat een kip in een legbatterij meer plaats en meer rechten heeft dan een reiziger op tram of bus in Antwerpen. Hij zegt dat we reizigers aan het verliezen zijn. De reizigers haken af. De chauffeurs kampen met almaar meer stress. Ze slagen er niet in om hun rit op tijd rond te krijgen. Ze worden geconfronteerd met propvolle bussen en trams. Het loopt uit de hand.

Als we de evaluatie van de beheersovereenkomst bekijken, die daarnet werd gepresenteerd, dan zien we dat het met die commerciële snelheid zeer triestig gesteld is. Een tram in Antwerpen rijdt gemiddeld aan 16 kilometer per uur, terwijl de snelheidsnorm uit het besluit rond het vervoersmanagement 25 kilometer per uur is. Dat is een afwijking van 155 procent. Op sommige assen is het nog veel erger. Op lijn 9 bijvoorbeeld daalt de snelheid in de spits tot 10 kilometer per uur. We zetten daar geen stappen vooruit.

Als we kijken naar trams in steden in het buitenland, zien we nochtans dat het wel degelijk beter kan. Het is geen kwestie van een 21e-eeuwse drukke stad met te veel verkeer enzovoort, waar trams nooit snel door kunnen. In Frankrijk rijden de trams in verschillende steden gemiddeld aan een snelheid tussen 20 en 23 kilometer per uur. In Duitsland is dat gemiddeld 25 kilometer per uur. Er zijn zelfs steden in Duitsland, bijvoorbeeld Hannover, waar de trams gemiddeld een snelheid halen van 30 kilometer per uur. Dat is dus dubbel zo snel als de trams in Antwerpen. Dat wil zeggen dat als we het Hannovermodel op Antwerpen zouden toepassen, we dezelfde dienstverlening met de helft van de kosten en de helft van de capaciteit zouden kunnen volmaken, of omgekeerd, dat met eenzelfde capaciteit van mensen en trams wij dubbel zoveel reizigers zouden kunnen vervoeren. Ik vind het zeer schrijnend om vast te stellen dat wat in het buitenland kan, bij ons nog altijd niet kan. In een stad als Antwerpen waar sinds 1873 trams rijden – toen nog de paardentram, sinds 1902 elektrische trams –, dus met een traditie van meer dan 100 jaar trams, haalt men een snelheid die de helft is van wat nieuwe trams in steden in Frankrijk bijvoorbeeld halen. In een stad als Bordeaux heeft men decennia geleden beslist om te gaan vertrammen. Wel, daar halen trams een snelheid die het dubbele is van die in Antwerpen.

Minister, hoe verantwoordt u dat van al die maatregelen voor een verbeterde doorstroming, ondanks alle studies die al zijn opgeleverd, ondanks de miljoenen euro's die zijn geïnvesteerd in detectielussen, slimme verkeerslichten enzovoort, nog niets in huis is gekomen? Waarom werd nog geen gevolg gegeven aan de aanbevelingen uit de studie die aan de directie Antwerpen van De Lijn in februari van dit jaar is voorgelegd? Mijnheer Kesteloot, ik weet dat dat een gedeelde verantwoordelijkheid is. Het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) moet mee, het gewest moet mee, De Lijn moet mee. We moeten niet met de vinger wijzen, het is een gedeelde verantwoordelijkheid, maar we moeten voorkomen dat we in een situatie terechtkomen waar iedereen betrokken is, maar niemand zich verantwoordelijk voelt. Hier moeten effectief tastbare resultaten worden neergezet.

Minister, we hebben ondertussen het protocol, de samenwerkingsovereenkomst tussen het gewest, De Lijn en Antwerpen. Wanneer zal die nieuwe centrale die zal worden aanbesteed, operationeel zijn? Wanneer zullen de verkeersstudies die samen zullen worden besteld, worden opgeleverd? Misschien nog de belangrijkste vraag van allemaal is: bent u bereid om vooraf, in afwachting van de nieuwe centrale, op bepaalde assen nu al doorstromingsmaatregelen te nemen? Volgens de interne studie van De Lijn kan dat. Het is ook gebeurd op lijn 24 op de Sint-Bernardsesteenweg en dergelijke. Daar wordt al aan slimme verkeerslichtenbeïnvloeding gedaan. Volgens de interne studie van De Lijn beschikken we over voldoende detectielussen en slimme verkeerslichten om ook op andere assen nu al het licht op groen te zetten voor de tram. Ik hoop dat uw antwoord er niet een zal zijn van: laat ons nu afwachten wat die nieuwe centrale oplevert. Ik hoop dat we nu al quick wins kunnen realiseren op de Grote Steenweg, op de Turnhoutsebaan, op de Bredabaan en alle assen waar trams richting hartje Antwerpen rijden.

Journalist Herman Welter – niet de minste – heeft in een interview in de Gazet van Antwerpen opgetekend dat de trams op de Leien vandaag trager rijden dan de paardentram begin vorige eeuw. Dat kan toch niet! Het kan toch niet dat ondanks onze moderne technologie de trams in Antwerpen nu trager rijden dan de paardentram in het begin van vorige eeuw!

Minister, bent u bereid om een soort crisismanagement, een soort taskforce, niet op het niveau van Brussel maar op het niveau van het stadsgewest Antwerpen en wellicht ook Gent, in het leven te roepen met De Lijn, AWV, de stad en de verkeerspolitie? Op die manier zou u op korte termijn effectieve maatregelen kunnen nemen en de doorstroming van de tram verbeteren, en ook voorkomen dat de maatschappij verder wordt ontwricht door het achterblijven van de dienstverlening op het vlak van openbaar vervoer in Antwerpen. De verhalen die ik in de krant heb gelezen, zijn echt schrijnend: scholieren die niet op tijd op school geraken, die twee of drie trams aan hun neus zien voorbijrijden omdat ze overvol zitten, die strafstudie krijgen, die van school gezwerd worden omdat ze niet meer op school geraken. De problematiek is echt schrijnend.

De heer Jan Peumans: Ik wil even aansluiten omdat het onderwerp me al sinds 1988 interesseert. Ik ga een voorbeeld geven.

Mijnheer Martens, u bent gemeenteraadslid in de stad Antwerpen. Er zijn in het verleden pogingen ondernomen in verband met de doorstroming. Ik raad u aan om twee dingen eens na te lezen, ten eerste een interpellatie die ik heb gehouden op 21 april 2009. Ik was toen fractieleider in de oppositie. De heer Bourgeois is toen uit de regering gegooid. Ik heb toen een interpellatie gehouden tot toenmalig minister Van Brempt over de doorstroming en privévervoer. Ik heb toen het voorbeeld aangehaald van inspanningen die door vroegere ministers zijn gebeurd waarbij men erin slaagde 25 miljoen euro uit te geven om vier-, vijf- of zeventienhonderd kruispunten uit te rusten in het kader van verkeerslichtenbeïnvloeding. Dat werd opgelegd. Ik kan u zelfs zeggen welke directeur-generaal die opdracht heeft gekregen. Ik weet er alles over. De conclusie naderhand was dat dit alles niets voorstelde.

U had het over een samenwerkingsovereenkomst. Ik nodig u uit om eens de samenwerkingsovereenkomst te lezen die op 17 februari 2004 werd afgesloten. Dat was de verantwoordelijkheid van het autonoom gemeentebedrijf, maar ook van de stad. U kunt dat vinden in de schriftelijke vraag 597 van 17 augustus 2007. De conclusie was dat men aan de stad Antwerpen een totaalbedrag van 7 miljoen euro had gegeven – een bedrag dat andere gemeenten niet krijgen – om voetpaden aan te leggen, op voorwaarde dat de stad zou zorgen voor een vlotte doorstroming. Het resultaat was dat de stad Antwerpen toen wel die 7 miljoen euro heeft gekregen, maar dat er aan de doorstroming niets is gedaan.

Nu wordt gezegd dat die doorstroming er niet is, maar in een aantal gevallen heeft een stadsbestuur ter zake zelfs een grotere verantwoordelijkheid dan soms van toepassing is op gewestwegen. Heel de heraanleg van de Leien heeft ontzettend veel geld gekost. Dirk Wiesé, die toen Antwerps sp.a-voorzitter was, zei zelf dat dat van die commerciële snelheid niet werkte, ondanks alle werken die men had gedaan. Hij is trouwens een heel fervent gebruiker van het openbaar vervoer. Ik ken hem. Ik zeg dat niet, hij zegt dat.

Ik heb met toenmalig minister Van Brempt in de vorige legislatuur eens met een snelbus over de busstrook op de E313 gereden. Dat is een heel goede zaak, maar die bus komt op de gemeenteweg en dan loopt het vast. Dan kan die bus niet meer verder. Sorry, maar dat is niet de verantwoordelijkheid van De Lijn. Dat is de verantwoordelijkheid van het lokale bestuur. *(Opmerkingen van de heer Bart Martens)*

Of het nu de heer Van Campenhout is of de heer De Wever, dat kan me niets schelen. Ik heb het alleen maar over het feit dat in het verleden mensen de verantwoordelijkheid hebben gehad en dat zij er met betrekking tot die doorstroming ook niet in zijn geslaagd, zelfs niet als er sprake was van het ter beschikking stellen van financiële middelen. Een gemeentebestuur krijgt van de overheid 7 miljoen euro om voetpaden aan te leggen, waarvoor de gemeente normaal zelf moet betalen. Men kan zich dan afvragen of die aanpak veel beter was. Ik raad u de lectruur aan van die interpellatie die we destijds hebben gehouden.

In 1998 was er bij Openbare Werken sprake van de Grote Steenweg. Dat is trouwens een heel brede weg. De capaciteit is dus heel goed. Anno 2012 is er nog altijd niets gebeurd. Ik blijf erbij: als men maatregelen neemt voor een gewestweg, dan moeten er maatregelen worden genomen voor de gemeentewegen. Ik heb destijds voorgesteld dat er een module zou worden gemaakt zodat de gemeenten weten dat, als ze zorgen voor goede doorstromingsmaatregelen, ze daar ook een financiële compensatie voor krijgen. In het verleden is men daar niet in geslaagd. Als een stadsbestuur daar niet aan meewerkt, dan zal men dat nooit van de grond krijgen.

De voorzitter: De heer Roegiers heeft het woord.

De heer Jan Roegiers: Ik deel de zorgen van de heer Martens. Mijnheer Peumans, uw betoog verbaast me enigszins. Ik weet dat u daar in het verleden vragen over hebt gesteld, maar het is niet omdat in het verleden een aantal zaken fout zouden kunnen zijn gelopen – ik druk me in zeer voorwaardelijke zin uit – dat een parlementslid zich geen zorgen mag maken over het belangrijkste pijnpunt in de ontplooiing van heel het openbaar vervoer, namelijk de doorstroming, en dat hij daar geen interpellatie over mag houden. De heer Martens heeft een aantal cijfers gegeven, die al een aantal keer aan bod zijn gekomen in deze commissie. Naar aanleiding van de bespreking daarnet van de evaluatie van de beheersovereenkomst is nogmaals gebleken dat dit een belangrijk punt is.

U hebt een punt als u zegt dat niet alleen het gewest daarvoor verantwoordelijk is. Het gaat niet alleen over de gewestwegen, maar ook over de gemeentewegen en de gemeenten. Het komt echter een parlementslid toe om de minister die bevoegd is voor het openbaar vervoer, en in dit geval voor de openbaarvervoersmaatschappij De Lijn, daarover een aantal vragen te stellen. Ik weet niet goed waar men anders die vragen zou moeten stellen.

De heer Jan Peumans: Heeft iemand hier ontkend dat hij die vragen mag stellen?

De heer Jan Roegiers: Dat zeg ik niet. Alleen had u in uw betoog wat kritiek op de vraagstelling. U stelde dat u daar in het verleden al vragen over had gesteld. Wat ik wil zeggen, is dat ik dit een terechte bezorgdheid vind. Ik denk dat het woord ‘doorstroming’ een van de meest gebruikte woorden is in deze commissie.

De heer Jan Peumans: Daarmee ben ik het volledig eens.

De heer Jan Roegiers: Ik vind dus dat deze interpellatie op zijn plaats is, en ik ben benieuwd naar het antwoord van de minister.

De heer Jan Peumans: De interpellant had het over de langverwachte samenwerkings-overeenkomst met betrekking tot doorstroming tussen het Vlaamse Gewest, De Lijn en de stad Antwerpen. Dan verwijst ik toch nog eens naar de overeenkomst die destijds, in 2004 werd getekend met de stad Antwerpen. De bevoegde minister was toen een zekere Gilbert Bossuyt. U moet die overeenkomst toch maar eens lezen en bekijken wat daarvan het resultaat is. Dat was een samenwerkingsovereenkomst avant la lettre, en het resultaat ervan is bedroevend. Men heeft wel de centen, men heeft de voetpaden aangelegd, maar voor de rest is men een aantal verplichtingen niet nagekomen. Ik vind wel dat ik dat mag signaleren. Het staat natuurlijk iedereen vrij hier vragen te stellen. Ik zal de laatste zijn om dat te beletten.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Geachte leden, de aanvulling van de heer Peumans heeft me wat geschiedenis bespaard. Mijnheer Martens, het is niet onbelangrijk erop te wijzen dat er bij de problematiek die in de krant stond en de nota waarnaar werd verwezen, geen sprake is van het warm water uitvinden. Het is inderdaad een synthesenota, die nu en dan wordt geüpdatet door De Lijn en een aantal problemen beschrijft.

Het is daarnet al aan bod gekomen bij de indicatoren, en ik heb het zelf al erkend: een betere doorstroming van het openbaar vervoer zorgt voor een grotere stiptheid en hoogstwaarschijnlijk voor een grotere aantrekkingskracht van dat openbaar vervoer, zodat mensen dat gaan gebruiken. Dat lijkt me logisch. Dat is gisteren ook aan bod gekomen in de plenaire vergadering.

Dat de tram vaak stilstaat, heeft niet alleen te maken met de verkeerslichten. Nog twee andere factoren spelen daarbij een rol, factoren waarvan ik graag zou zien dat er wat meer toezicht op gebeurt dan vandaag het geval is. Ten eerste zijn er nog altijd mensen die denken dat ze kunnen laden en lossen op tramsporen. Dat heeft niets te maken met files, maar het zorgt er wel voor dat een tram geconfronteerd wordt met een hindernis. Daar moet aandacht voor zijn.

Ten tweede vind ik dat de tram nog altijd te weinig beschermd wordt tegen wildparkeren. Hoe vaak moet een tram niet stoppen omdat er weer iemand fout geparkeerd staat? Ook zo verlies je tijd.

Het is niet het hoofdprobleem, maar ik geef maar aan dat er nog twee andere factoren zijn die een rol spelen in de problematiek en waar we aandacht voor moeten hebben.

Als we de doorstroming willen verbeteren, moeten we inderdaad samenwerken: stad, gewest en De Lijn. Als de middelen niet gecoördineerd ingezet worden, zal de doorstroming niet verbeteren. In Antwerpen zitten we met de vaststelling dat het besturingssysteem van de verkeerslichten verouderd is en totaal ontoereikend voor complexe verkeerssituaties. Dat gebrek aan flexibiliteit heeft tot gevolg dat er vandaag weinig mogelijkheden zijn om verliestijden te beperken en zo de doorstroming te optimaliseren. Je hebt daar dus een remmende technische factor. De logische conclusies die we dan nemen, is: maken dat die remmende factor weggenomen wordt. We hoeven daarvoor niet al die lichten te vervangen. We moeten wel zorgen dat het besturingssysteem vernieuwd wordt.

Vanuit dat uitgangspunt – een betere doorstroming en een betere coördinatie en bijstelling van de verkeerslichten – is ervoor gekozen om een nieuwe verkeerscomputer te kopen, en dat meteen te doen in een samenwerking tussen stad, gewest en De Lijn. De bedoeling is dat je

voor elk kruispunt, elke as, elk netwerk en elk gebied onderzoekt wat de beste regeling is voor elk moment van de dag. Spitsuur of daluur kan immers een totaal andere prioriteit opleveren qua doorstroming.

Om tot zo'n gedragen oplossing te komen, heb je die samenwerking nodig. Het grote verschil met vroeger is dat de samenwerkingsovereenkomst er nu ook over gaat dat men samen beslist hoe men de doorstroming zal prioriteren. En dat zal door mensen opgevolgd worden, mijnheer Martens. We moeten dus niet wachten tot die computer er is om een ingreep te kunnen doen. Wat mij betreft, kun je perfect al een aantal maatregelen nemen die nu al verbeteringen kunnen opleveren. Op het terrein moet die cultuur van samenwerken er gewoon in zitten.

Ik kreeg stilaan de indruk dat men vond dat ik het in die drie jaar dat ik minister ben, allemaal al had moeten oplossen. Mocht het allemaal zo eenvoudig zijn, dan zou het vijf, tien of vijftien jaar geleden al allemaal opgelost zijn. Ik zit bovendien met de technische beperking dat we de verkeerslichten vandaag niet optimaal kunnen aansturen. We moeten er dus voor zorgen dat de soft- en hardware vernieuwd worden. We moeten keuzes maken op het terrein.

Het bestek voor het project is lanceerklaar. In de loop van de komende jaren zullen we tot uitvoeringen op het terrein komen. Daarnaast zal het project ook afgestemd moeten worden op een aantal verwante projecten, zoals het aanpassen van de verkeersregelaars. Ook het glasvezelnetwerk moet verbeterd worden.

In Berchem loopt op dit ogenblik het proefproject Vialis. Daar wil men de coördinatie verbeteren tussen vijf verschillende kruispunten op de N1 tussen de Uitbreidingsstraat en de Koninklijke Laan. Die kruispunten worden nu uitgerust met extra detectiemiddelen, die nodig zijn om het project te kunnen lanceren. Dan zullen we voor het eerst zien wat die goede lichtenregeling ons kan opleveren.

Die samenwerkingsovereenkomst, mijnheer Martens, is een hele processie geweest. Het dossier is naar de Inspectie van Financiën gestuurd. Die heeft gezegd pas een oordeel te kunnen vellen als het ondertekend is. De stad en De Lijn hebben de overeenkomst dan ter ondertekening aangeboden gekregen. Ik kan u met enige vreugde melden dat de ondertekende exemplaren ondertussen in mijn bezit zijn. Het dossier ligt nu opnieuw bij de Inspectie van Financiën. Ik hoop om eerstdaags, zodra het weer bij mij is, ook mijn handtekening te kunnen zetten. Dan kunnen we echt van start gaan, en wel op twee niveaus. Ten eerste: de computer en de grote coördinatie tussen stad en gewest. En ten tweede is het de bedoeling om zeer concreet werk te maken van de quick wins die we kunnen behalen. En die hoeven we niet opnieuw uit te vinden, mijnheer Martens. Zodra je je projectstructuur hebt, kun je snel van start gaan om een aantal zaken op het terrein te verbeteren.

Aan de kust hebben we een doorstromingsproject dat vrij goed loopt. We hebben daar bijzonder veel ervaring opgedaan met de positieve en negatieve kanten van de kusttram. De resultaten zijn aan bod gekomen tijdens de beheersovereenkomst. Een volledig aparte bedding is ideaal voor de doorstroming. Het wordt wat moeilijker zodra de tram in het verkeer terechtkomt of kruispunten moet oversteken. De tram neemt nu zijn voorrang. Sommige automobilisten zijn dan boos. We moeten daar de juiste balans vinden. De tram kan de verkeerslichten nu over de volledige lijn beïnvloeden.

Dit systeem heeft heel wat potentie. De kust is tijdens de zomer echter heel druk. Het verkeer is gemengd en men moet gevaarsproblemen vermijden.

Als vervolg op het project met de kusttram is er het proefproject via de kortereafstandsradio op de as Leuven-Brussel. Dat is de korte draadloze beïnvloeding van de verkeerslichten, net zoals bij de kusttram, maar hier wordt het toegepast bij de bussen. AWW voert dit proefproject in samenwerking met De Lijn uit. Dat project zit nu in een ontwikkelingsfase. Na die ontwikkelingsfase zal een eerste bus op lijn 358 worden uitgerust met de KAR-module om zo de testen te kunnen uitvoeren.

Over ReTiBo wordt niet veel gezegd. ‘Re’ staat voor ‘registratie’, ‘Ti’ voor ‘ticketing’ en ‘Bo’ voor de ‘boordcomputer’. Die boordcomputer zal ervoor zorgen dat er kan worden gewerkt met een aantal automatisaties om de verkeerslichten te beïnvloeden.

Op 5 juni is er een overleg geweest tussen De Lijn en AWW. Er is overeengekomen dat de tien assen waar de grootste doorstromingsproblemen optreden in Vlaanderen, zouden worden geselecteerd. Zij zouden prioritair worden uitgerust met verkeerslichtenbeïnvloeding. We moeten per as wel een knelpuntennota opmaken. Men kan immers niet altijd de bus voorrang geven. Als die geen eigen busbaan heeft, zit die sowieso mee in het verkeer. Ik verwijs naar wat nu wordt uitgetest in Brasschaat.

Ik erken absoluut dat er heel wat problemen zijn met de doorstroming zowel voor het privévervoer als voor het openbaar vervoer. De sense of urgency is bij iedereen heel sterk aanwezig. Ik hoop dat we tijdens deze legislatuur nog een aantal tastbare resultaten kunnen boeken.

Het is een zeer complexe problematiek. De commerciële snelheid is gedaald, maar het verkeer en de verkeersintensiteit zijn enorm toegenomen. Ook het autoverkeer heeft veel meer filelast dan zoveel jaren geleden. Het is een problematiek waar we werk van moeten maken. De grootste succeswinst van De Lijn ligt in het feit dat we die doorstroming kunnen verbeteren. Ik hoop dan ook dat we via die samenwerkingsovereenkomst een aantal quick wins op het terrein kunnen realiseren.

De voorzitter: De heer Martens heeft het woord.

De heer Bart Martens: Minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik heb u niet exclusief met de vinger willen wijzen. Als het een troost kan zijn, ik heb op 15 oktober ook in de gemeenteraadscommissie schepen Van Campenhout daar nogmaals over bevraagd. Het gaat immers om een gedeelde verantwoordelijkheid. Ik wil niemand van welke kleur, rang, stand of niveau dan ook sparen: hier moeten resultaten worden geboekt.

Ik ben blij dat u zegt dat we niet moeten wachten tot de nieuwe centrale voor de verkeerslichten operationeel is om stappen voor de verbetering van de doorstroming te zetten. We kunnen het geduld van de reizigers niet zo lang op de proef stellen. Hetzelfde geldt voor de chauffeurs. Het water staat hun tot aan de lippen. Zij krijgen hun dienst niet meer rond. Zij worden geconfronteerd met stresssituaties en hebben geen rust- en wachttijden meer. Het zou dan ook goed zijn, minister, om nog voor volgende donderdag aan de vakbonden en reizigers duidelijk te maken dat het ons menens is, dat wij werk willen maken van die doorstroming. We moeten dat in samenspraak doen met alle verantwoordelijken. Nog voor die nieuwe centrale er is, zullen we op bepaalde assen de maatregelen nemen die we al kunnen nemen.

Ik ben blij dat u verwijst naar de Grote Steenweg in Berchem en naar de Uitbreidingsstraat, waar er nieuwe detectiesystemen worden geïnstalleerd. Ik hoop dat ze ook worden gebruikt. In het verleden hebben we heel veel geïnvesteerd in detectielussen waar geen gebruik van wordt gemaakt. Dat is allemaal dood kapitaal, verspilde middelen. We kunnen niet verantwoorden dat daar geen gebruik van wordt gemaakt. We moeten het STOP-principe, dat voorrang geeft aan het openbaar vervoer, hard kunnen maken. Het kan niet dat reizigers niet meer op volle trams raken.

U hebt gelijk, minister, dat het niet alleen een kwestie is van verkeerslichtenbeïnvloeding. Het heeft ook te maken met de strijd tegen wildparkeren, met voldoende lange perrons, met voldoende lange tramstellen. Al die maatregelen moeten worden genomen. We zijn het aan onszelf verplicht om de enorme middelen die al zijn ingezet op het vlak van detectielussen enzovoort, optimaal te laten renderen. Geef die tram alstublieft groen licht, anders zal het volledige overstapmodel van bus naar tram mislukken en zullen we alleen extra frustraties zien bij de reiziger. We stellen vast dat de tevredenheidsgraad bij De Lijn vorig jaar al is gedaald. Dat zal er niet op verbeteren als we geen werk maken van een betere doorstroming. Zoals daarnet al werd gezegd, is een verbeterde doorstroming ‘the silver bullet’ waarmee we

verschillende doelstellingen kunnen bereiken: een hogere snelheid, een grotere stiptheid, meer reizigers, een grotere kostendekkingsgraad. Er zijn weinig maatregelen die zoveel resultaten met zich mee kunnen brengen. Ik pleit dan ook voor snellere en betere trams in Antwerpen en in de andere tramsteden.

De voorzitter: De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris: Het probleem van de doorstroming heeft niet alleen te maken met externe factoren zoals fysieke obstakels of een slechte verkeersorganisatie, maar ook met de frequentie van het aanbod. In de premetro van Antwerpen zijn er geen fysieke obstakels. De heer Kesteloot weet dat, er zijn geen foutparkeerders, en daar kan een tram doorrijden. Het probleem is dat er zoveel reizigers drummen om op- en af te stappen, waardoor de opstap- en afstaptijden dermate lang zijn dat de gehele keten uiteindelijk gehinderd wordt. Daar kan De Lijn wel optreden door de frequentie te verhogen of toestellen in gebruik te nemen, liefst zo snel mogelijk, die het ritueel van op- en afstappen snel laten verlopen. Ik ben zelf een dagelijkse gebruiker van De Lijn, en ik weet waar ik over spreek: als de mensen drummen, gaan de deuren niet meer open of dicht. Daar kan De Lijn zelf al iets aan doen, en moet u niet gaan bedelen bij andere overheden, dus neem uw verantwoordelijkheid.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Wat de capaciteit betreft, collega Martens had het er ook al over, de lange trams zullen natuurlijk soelaas bieden. De 13 bestelde trams zijn niet lang, maar het zijn hermelijntrams, en die zijn exclusief voor Antwerpen omdat daar de problemen het grootst zijn – misschien jammer voor Gent. En de 48 trams die besteld zijn, waaronder de superlange, die zullen ook worden gebruikt voor Gent. De extralange trams zijn natuurlijk bedoeld om met een tramstel meer extra mensen te kunnen vervoeren.

De heer Kesteloot heeft me bevestigd dat er nog overleg loopt met de vakbonden. Dat is een permanent overleg, denk ik, en het is ook een heel moeilijke oefening, en de heer Kesteloot is bij de indicatorenbespreking vrij grondig ingegaan op de Antwerpse situatie, en hoe het komt dat er nu al die problemen zijn. Hij zegt dat hij ook gelooft in het gekozen model, maar hij moet natuurlijk zorgen voor voldoende capaciteit om alles goed op te vangen en af te stellen op elkaar.

De voorzitter: De heer Martens heeft het woord.

De heer Bart Martens: Voorzitter, ik ben verheugd met de reactie van de minister. Ik hoop dat er voor volgende week al concrete maatregelen kunnen worden aangekondigd. Minister, in Antwerpen is sinds 2008 in de begroting 1 miljoen euro vrijgemaakt voor doorstromingsmaatregelen. Spijtig genoeg is hier heel weinig geld van besteed, ik hoop dat die beschikbare middelen ook effectief zullen worden gebruikt door een goede samenwerking met AWV en De Lijn. Ik hoop dat de neuzen in dezelfde richting staan, en dat we knopen kunnen doorhakken. Ten slotte wens ik ook nog een motie aan te kondigen.

Motie

De voorzitter: Door de heer Martens werd tot besluit van deze interpellatie een motie aangekondigd. Ze moet zijn ingediend uiterlijk om 17 uur op de tweede werkdag volgend op de sluiting van de vergadering.

Het parlement zal zich daarover tijdens een volgende plenaire vergadering uitspreken.

De interpellatie is afgehandeld.

■

Vraag om uitleg van de heer Jan Roegiers tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de blokkering van ticketautomaten door De Lijn
- 200 (2012-2013)

De voorzitter: De heer Roegiers heeft het woord.

De heer Jan Roegiers: De Lijn heeft in Gent zestig van haar honderd ticketautomaten geblokkeerd nadat dieven onlangs vijf automaten openbraken en leegroofden. Resultaat: ontevreden reizigers én chauffeurs. De reizigers zijn ontevreden omdat ze naast de lange wachttijden door een slechte afstemming van de dienstregeling bij het overstappen en de vele wijzigingen door openbare werken in de stad of het oponthoud door dubbel geparkeerde wagens, nu ook op overvolle trams in de rij moeten gaan staan voor een ticket dat bovendien duurder is dan aan de geblokkeerde automaten. Maar ook de tram- (en bus)chauffeurs zijn misnoegd: zij mogen het steeds opnieuw uitleggen aan de reizigers en moeten dat op regelmatige basis met verbale of zelfs fysieke agressie bekopen.

De Lijn repliceert en minimaliseert door te stellen dat er aan de geblokkeerde automaten nog wel tickets gekocht kunnen worden met Proton. Maar wie gebruikt Proton vandaag nog? Dat is nota bene een betaalsysteem dat binnenkort ophoudt te bestaan. Dat is echt een systeem van de vorige eeuw. Mensen kunnen ook een sms-ticket kopen, aldus De Lijn. Dat klopt natuurlijk, maar niet iedereen kan dit en zo'n ticket is duurder – 1,45 euro – dan aan de automaat – 1,20 euro. Dat is nog niet zo duur als bij de chauffeur, waar je 2 euro betaalt, maar toch. Wat precies dat prijsverschil tussen een ticket aan de automaat en per sms verklaart, is me nog steeds niet duidelijk aangezien de communicatiekost die aangerekend wordt voor een sms 0,15 euro bedraagt. Een sms-ticket is dus 10 eurocent duurder dan één aan de automaat, ondanks de afwezigheid van een fysieke drager. Het is een verschil van 6 frank, en ik gebruik frank om in de sfeer van de vorige eeuw te blijven. Ik ben blij dat ik op deze manier opnieuw uw aandacht heb, minister.

Ik stelde u hierover in deze commissie trouwens bijna twee jaar geleden al eens een vraag om uitleg naar aanleiding van het verdwijnen van de ticketautomaten van De Lijn in Antwerpen. In uw antwoord verwees u toen naar een lopende evaluatie van de ticketverkoop aan automaten in het Gentse. Ik ben benieuwd naar de resultaten daarvan. De Lijn huldigt het principe dat voorverkoop van tickets in plaats van bij de chauffeurs zelf voorrang moet krijgen met het oog op een vlottere doorstroming en dus stiptere trams en bussen. De beslissing om in Gent de automaten te blokkeren lijkt mij daar haaks op te staan. Ik vind het geen goed idee om die automaten af te schaffen, en zeker niet om de aangehaalde redenen.

Minister, wat is uw standpunt over de beslissing van De Lijn om ticketautomaten te blokkeren? En wat is uw visie op het aanschaffen van openbaarvervoertickets op diverse manieren via verschillende dragers? Is dit een voorbode om de ticketautomaten op termijn in heel Vlaanderen te laten verdwijnen? Welk bedrag heeft De Lijn in totaal geïnvesteerd in deze automaten? Strookt de blokkering van ticketautomaten met de strategie van De Lijn om via voorverkoop de doorstroming van reizigers op de voertuigen te verhogen en dus de stiptheid van trams en bussen en/of met uw beleid om de doorstroming van het openbaar vervoer as such te verhogen?

Zijn de resultaten van de twee jaar geleden gehouden evaluatie over het functioneren van de ticketautomaten in Gent relevant in deze discussie? Zo ja, wat was die evaluatie? De Lijn rekent diverse ticketprijzen aan: 1,20 euro aan de automaat, 1,45 euro per sms en 2 euro bij de chauffeur. Hoe gebeurt de prijszetting van die verschillende tickets precies? Wat verklaart het prijsverschil van 10 eurocent tussen een sms-ticket en één aan de automaat?

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Voorzitter, het is raar om op die vraag te antwoorden met de directeur-generaal van De Lijn naast mij. Hij heeft me het antwoord verstrekt. Als het een

deskundig antwoord is, is het volledig zijn verdienste en de verdienste van zijn diensten. Als het niet deskundig is, ook natuurlijk.

Het was voor mij een onbekende problematiek, ondanks een in Gent studerende zoon, die sms-tickets koopt. De beslissing om alle kleine ticketautomaten in Gent – type ‘accentjes’ – tijdelijk buiten dienst te stellen, werd door De Lijn genomen naar aanleiding van inbraken in verschillende ticketautomaten. Tijdens het weekend van 5 oktober vonden die inbraken plaats. Aangezien er in een korte tijdsspanne meerdere automaten opengebroken werden op eenzelfde systematische manier, die veel schade aanricht, werd er gevreesd dat er nog inbraken zouden volgen. Dit gebeurde ook eind oktober en begin november. Er was dus een probleem.

Naar aanleiding van de eerste inbraken in verschillende ticketautomaten tijdens het weekend van 5 oktober 2012 besliste De Lijn om alle ticketautomaten tijdelijk uit dienst te stellen. De Lijn heeft vervolgens getracht om zo snel mogelijk de meest gebruikte automaten opnieuw in dienst te nemen. Tussen 9 en 22 oktober werden 40 automaten opnieuw geactiveerd. Deze 40 automaten vertegenwoordigen 80 procent van de omzet van alle ticketautomaten. Daarna zijn er nog 27 automaten in dienst gesteld waarbij met proton betaald kan worden.

Ik heb al een aantal keer gezegd dat het beleid met betrekking tot de ticketverkoop erop gericht is en blijft om zo weinig mogelijk tickets op het voertuig te verkopen. Als men geen tickets meer koopt op het voertuig, wint men tijd. De Lijn wil dit doen door het aanbieden van betrouwbare, flexibele, multifunctionele alternatieven en een aangepast prijsbeleid.

Momenteel zijn er reeds heel wat verkoopkanalen beschikbaar voor de klanten in Gent. De Lijn heeft, naast de ticketautomaten die weer in dienst gesteld zijn, vier Lijnwinkels in Gent: in Gentbrugge op de directiezetel, op de Korenmarkt, aan het Sint-Pietersstation en in Gent-Zuid. Er is ook een uitgebreid extern voorverkoopnet. Er zijn in Gent 168 verkooppunten – krantenwinkels, supermarkten, buurtwinkels – waar reizigers terecht kunnen voor vervoerbewijzen. Verspreid over heel Vlaanderen gaat het om meer dan 3400 voorverkooppunten. Op de belangrijkste knooppunten staan ook zestien grote verkoopautomaten, die wel nog allemaal in werking zijn. Deze grote ticketautomaten hebben een ruimer aanbod aan vervoerbewijzen – biljetten, lijnkaarten, evenementenbiljetten, dagpassen, meerdagenpassen. Bovendien bieden deze grote automaten een ruimer aanbod aan betalingsmogelijkheden: ze geven wisselgeld terug en de reiziger kan er elektronisch betalen.

Aan de kleine ticketautomaten zijn enkel biljetten in voorverkoop tegen 1,20 euro verkrijgbaar en reizigers dienen met gepast geld of met proton te betalen. De kleine automaten zijn dus technologisch minder modern. Reizigers kunnen ook een sms-ticket aankopen. Er werd door De Lijn extra communicatie over sms-ticketing geplaatst op de plaatsen waar de automaten buiten werking zijn gesteld. De oorzaak van de buitenwerkingstelling was dus extern. Tot slot bestaat er ook de mogelijkheid voor de reizigers om elektronisch tickets vooraf te bestellen via de e-shop. Via de website van De Post kan de reiziger zijn tickets online bestellen aan voorverkooptarief. Tickets die voor 15 uur besteld worden, worden de volgende dag door De Post thuis geleverd.

Er kan dus besloten worden dat het algemene principe van de voorverkoop bij De Lijn niet in vraag gesteld wordt, maar dat het afsluiten van een deel van de automaten enkel een veiligheidsmaatregel is. Men zegt soms dat De Lijn niet soepel genoeg inspeelt op de omstandigheden, maar volgens mij is de sms-ticketing net het bewijs dat er zeer accuraat kan worden ingespeeld.

De Lijn Oost-Vlaanderen heeft mij gemeld dat ze niet de intentie heeft om de ticketautomaten te laten verdwijnen. Momenteel onderzoekt De Lijn Oost-Vlaanderen hoe de automaten extra kunnen worden beveiligd zodat er zelfs nog extra automaten met cashfunctie in dienst kunnen worden gesteld. Ze zijn er, het is de bedoeling dat ze ook gebruikt worden. Voor de aankoop van die 106 ticketautomaten is er in 2005 725.000 euro geïnvesteerd.

Bij de toekomstige invoering van het ReTiBo-ontwaardingssysteem bij De Lijn zal de verkoop aan de hand van ticketautomaten blijven bestaan. Het is niet zo dat ReTiBo dat allemaal zal vervangen. De reiziger zal nog steeds een ticket kunnen kopen.

Als verklaring voor het prijsverschil tussen een biljet in voorverkoop en een sms-biljet, geeft De Lijn aan dat de gebruiksvoorwaarden verschillend zijn waardoor het niet opportuun is om een vergelijking te maken in de prijssetting. Een biljet van 1,20 euro is geldig voor één of twee zones, terwijl een sms-biljet geldig is gedurende zestig minuten ongeacht het aantal zones dat doorkruist wordt. Een sms-biljet kan dus ook gebruikt worden voor een rit van drie zones of meer. De gebruiksmogelijkheden zijn groter. De differentiatie tussen de prijs in voorverkoop en op het voertuig heeft als doel om de verkoop op het voertuig zoveel mogelijk te ontmoedigen.

De voorzitter: De heer Roegiers heeft het woord.

De heer Jan Roegiers: Ik dank u beide voor het antwoord.

Ik heb nog een vraag in verband met het prijsverschil. U hebt aangegeven dat het een beetje appelen met peren vergelijken is. Het ene ticket is voor twee zones geldig, het andere voor een uur. Het lijkt me niet zo moeilijk om die twee op elkaar af te stemmen. Met een ticket van 1,20 euro zou men zestig minuten kunnen rijden. Het moet toch ook ontwaard worden. Dan kunnen we al direct appelen met appelen vergelijken, of peren met peren. Ik begrijp niet goed waarom De Lijn daar een extra 'winst' op maakt omdat het sms-ticket steeds meer gebruikt zal worden. Dat blijkt uit de cijfers. Het lijkt me goed dat de prijs gelijkgezet wordt met een ticket dat men koopt aan de automaat. Die 10 eurocent dient voor de verzendkosten door de mobiele operatoren. *(Opmerkingen van minister Hilde Crevits)*

Zet het ticket dat men aan de automaat koopt om naar een ticket waar men een uur mee kan reizen, dan zijn de twee gelijk en kan men de prijs gelijkstellen. Dat is mijn suggestie.

Minister Hilde Crevits: We moeten die discussie voeren. Mijn kabinetschef zegt me net dat er een groot verschil is tussen de twee. Het één gaat over tijd, het ander over afstand. Ik vermoed dat het debat binnen De Lijn op dezelfde manier gebeurt.

De voorzitter: De heer Kesteloot heeft het woord.

De heer Roger Kesteloot: De kostenstructuur achter de ticketten is ook anders. In het ene geval gaat het gewoon om een papieren ticket, in het andere geval om een sms-ticket dat dataverkeer veronderstelt en waar de sms-providers ook nog mee te maken hebben.

De heer Jan Roegiers: Dat heb ik gezegd. Die 10 cent kan ik verklaren, maar dat er dan nog een verschil zit ...

Minister Hilde Crevits: De afstand stijgt met het aantal zones. Hoe eenvoudiger, hoe gemakkelijker natuurlijk.

De voorzitter: 10 cent is 4 frank.

De vraag om uitleg is afgehandeld.

■

Vraag om uitleg van de heer Marino Keulen tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over onduidelijkheid over verkeerslichtenbeïnvloeding door De Lijn - 135 (2012-2013)

De voorzitter: Mijnheer Keulen, hebt u nog de behoefte om uw vraag om uitleg te stellen? Het antwoord op uw vraag is eigenlijk al gegeven tijdens de interpellatie van de heer Martens over de onwil bij De Lijn om werk te maken van doorstroming. Het gaat om hetzelfde probleem.

De heer Marino Keulen: Ik heb één vraagje. Klopt de bewering van Gazet van Antwerpen dat met de interne studie van De Lijn niets zou zijn gedaan?

Minister Hilde Crevits: Neen, dat klopt niet. Mijn antwoord op uw vraag zit vervat in het antwoord op de interpellatie.

Het is een oudere studie van De Lijn die geüpdatet wordt. Er wordt volop aan gewerkt. Ik heb initiatieven aangekondigd in dat verband. Het klopt dus zeker niet dat dat daar ligt te liggen, integendeel.

De heer Marino Keulen: Daar heb ik vrede mee. Dank u.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

■