



Vlaams
Parlement

vergadering **C107**
zittingsjaar 2014-2015

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 29 januari 2015

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Vera Jans aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de procedure en wachttijden voor de homologatie van aangepaste voertuigen – 784 (2014-2015)	3
VRAAG OM UITLEG van Björn Rzoska aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de kortingskaart voor het openbaar vervoer van de Gezinsbond – 843 (2014-2015)	5

VRAAG OM UITLEG van Vera Jans aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de procedure en wachttijden voor de homologatie van aangepaste voertuigen – 784 (2014-2015)

Voorzitter: de heer Dirk de Kort

De voorzitter: Mevrouw Jans heeft het woord.

Mevrouw Vera Jans (CD&V): Voorzitter, met grote bescheidenheid kom ik hier een vraag stellen, want ik maak geen deel uit van de commissie en ik ben ook geen plaatsvervangend lid. Er was iets waar ik met minister Weyts over van gedachten wilde wisselen.

Door de zesde staathervorming zijn wij sinds 1 januari 2015 bevoegd voor de homologatie van voertuigen. Enkel een gehomologeerd voertuig voldoet aan de gestelde vereisten voor verkeersdeelname en kan worden ingeschreven. Het gelijkvormigheidsattest of individueel goedkeuringscertificaat toont aan dat het voertuig gehomologeerd is en dus kan worden ingeschreven. Voor de meesten onder ons is dat geen probleem. Wij kopen een standaard voertuig, een auto. Dat is duidelijk en dat verloopt zeer vlot. Je kiest, je koopt, je betaalt en bij je wagen krijg je meteen alle nodige documenten.

Voor andere voertuigen echter, bedrijfsvoertuigen, is het vaak nodig dat de standaardwagen, bestelwagen, vrachtwagen of personenwagen, aangepast wordt op basis van de gebruiksdoeleinden. Voorbeelden zijn vrachtwagens of bestelwagens waar een koelcel in wordt geplaatst, een laadbak of laadklep in wordt geplaatst, een tillift in wordt gezet, of die worden omgebouwd tot werkvoertuigen voor specifieke diensten. Een knelpunt bevindt zich onder andere in de wegenbouw, maar ook bij wagens die worden aangepast voor vervoer van dieren.

Het is nogal een kluwen en dus is het moeilijk om daar duidelijkheid in te krijgen. De homologatie van de aanpassingen aan een voertuig maakt deel uit van de zogenaamde meerfasentypegoedkeuring waarbij iedere fabrikant of constructeur die bij het bouwproces van het voertuig betrokken is, dat gedeelte van het certificaat moet invullen dat zijn specifieke productiefase betreft. Er is dus de oorspronkelijke garage die een eerste goedkeuringscertificaat afgeeft, en dan volgen een of meerdere carrosseriebedrijven die elk voor hun aparte aanpassing aparte documenten moeten aanvragen en in orde brengen.

Zowel de carrosseriebedrijven als de garagisten, maar ook de kopers en gebruikers zijn slachtoffer van deze omslachtige en soms tijdrovende procedure. Eigenaars moeten vaak weken wachten alvorens de goedkeuring wordt afgeleverd. Maar mijn cijfers dateren natuurlijk van voor 1 januari toen de dienst nog federaal was. Maar in tussentijd staat het voertuig ongebruikt op de parking van de oorspronkelijke garage. Deze voertuigen zijn al betaald en terwijl de eigenaars wachten op de homologatie van de carrosseriebedrijven, genereert het voertuig enkel kosten en geen opbrengsten. Ik hoop u ook niet uit te leggen dat die specifieke bedrijfsvoertuigen worden gekocht omdat ze nodig zijn en bedoeld voor directe ingebruikname.

Dat aanpassingen aan bedrijfsvoertuigen aan de voorgeschreven technische specificaties moeten voldoen en men dat op een afdoende wijze moet aantonen, staat zeker niet ter discussie, daar wil ik duidelijk over zijn, maar de manier waarop dit nu moet gebeuren en de hieraan verbonden doorlooptijden zijn mijns inziens voor verbetering vatbaar. Nu de homologatie van aangepaste voertuigen

een Vlaamse bevoegdheid is, hoop ik dat er hefboomen kunnen worden gevonden om de oorzaken van de wachttijden, alsook de praktische werking onder de loep te nemen.

Minister, welke van uw diensten is sinds 1 januari 2015 verantwoordelijk voor deze dossiers? Over welke instrumenten beschikt u voor het vormgeven van deze nieuwe bevoegdheden? Welke zijn de huidige te volgen procedures? Wenst u die te behouden of wenst u die te evalueren met het oog op het nemen van initiatieven, net om die efficiëntie te verbeteren? Welke maatregelen of initiatieven kunt u nemen of opstarten om lange wachttijden te vermijden? Hoe gaat u hierover in overleg met de sector om een draagvlak en een optimaal resultaat te verkrijgen?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Het is inderdaad een technische materie, maar een die rechtstreeks heel wat bedrijven aanbelangt en van enig economisch belang is en waar een traject voor verbetering mogelijk is.

Wat betreft het inkantelen in het beleidsdomein: het zit bij het departement Mobiliteit en Openbare Werken, binnen de afdeling Beleid, Mobiliteit en Verkeersveiligheid. Daarbinnen is een aparte cel homologatie en technische keuring.

Het Vlaamse Gewest beschikt over alle instrumenten en bevoegdheden om de regelgeving te wijzigen op basis van de zesde staatshervorming en de bijzondere wet van 6 januari 2014. Natuurlijk is er ook het Europees wettelijk kader dat ter zake geldt. Onder andere op dat vlak is een belangrijke kaderrichtlijn die van 2007. Daarnaast blijft het gegeven dat wij als Vlaamse overheid gebonden blijven aan de productnormen die dan wel federaal zijn gebleven, maar die op hun beurt dan ook weer sterk Europees bepaald zijn.

Gelet op de problemen die er inzake de homologatie van voertuigen bestaan, bestuderen we momenteel verschillende scenario's om het proces aan te passen en te reorganiseren, net in functie van, zoals u terecht aanhaalt, de vlotheid en de doorstroming. Dat zit nog in een beginfase. Verdere analyse is nodig om te bepalen of homologatie al dan niet tot de kerntaken van de overheid behoort.

Wel hebben we onmiddellijk getracht om enige vlotheid te krijgen, met enkele concrete maatregelen.

Ten eerste komt er een selectieve screening van dossiers om de behandelingstijd te versnellen. De kwaliteit van dossiers laat soms te wensen over. Met een selectieve screening winnen we wat tijd voor alle goed samengestelde dossiers. Tweede maatregel betreft de scope van de applicatie voor de automatische goedkeuring van voertuigen geconstrueerd door erkende fabrikanten. Dat is de iFast-procedure. Die zal worden uitgebreid zodat bijkomende categorieën van voertuigen snel kunnen worden gehomologeerd. De actieradius van die procedure willen we dus uitbreiden. Ten derde, worden mensen die over de nodige expertise beschikken of die die op korte termijn kunnen verwerven, maximaal toegewezen aan de cel Homologatie. Het gaat eigenlijk over het verhogen van de specialisatiegraad. Dit onderwerp vereist een hoge mate van technische kennis.

Ten vierde denken we op iets langere termijn aan een spoor om mobiele technische diensten in te schakelen voor keuring, voorafgaand aan een homologatie bij niet-erkende fabrikanten. Op die manier kan de kwaliteit van die dossiers verbeteren waardoor de cel Homologatie ten dele wordt ontlast. Het gaat om assistentie ten aanzien van indieners van dossiers. Er zijn er die heel veel gebruik maken van de procedure van homologatie omdat ze beroepsmatig met de aanpassing van

voertuigen bezig zijn. Daarnaast zijn er heel wat occasionele spelers. Er wordt nu wat tijd verloren met slecht opgestelde of onvolledige dossiers.

Er is regelmatig overleg met de sector. Volgens mij gebeurt dat ondertussen bijna op maandelijks basis.

De voorzitter: Mevrouw Jans heeft het woord.

Mevrouw Vera Jans (CD&V): Minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik ben blij dat u het probleem erkent. We horen heel vaak redenen om uit te leggen waarom iets lang duurt of waarom iets complex is. U erkent het economische belang en er is een verbeteringstraject mogelijk. U wilt daar werk van maken. Ik vond dit dan ook een aangenaam antwoord.

U hebt enkele maatregelen opgesomd die u op korte termijn kunt nemen. Met de tweede inzake de uitbreiding van de automatische goedkeuring, de iFast-procedure, zijn zeker efficiëntiewinsten te boeken. Ook het opdelen van de dossiers in dossiers die in orde zijn versus occasionele is een goede maatregel, evenals de mobiele technische keuring en de specialisatiegraad. Dat kan een meerwaarde bieden.

Het spreekt voor zich dat het positief is dat de sector betrokken wordt. Ik neem aan dat ze uitkijken naar het verdere werk dat u hierin stopt.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Björn Rzoska aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de kortingskaart voor het openbaar vervoer van de Gezinsbond – 843 (2014-2015)

Voorzitter: de heer Dirk de Kort

De voorzitter: De heer Rzoska heeft het woord.

De heer Björn Rzoska (Groen): Voorzitter, minister, deze problematiek is vermoedelijk niet nieuw voor u. Er heerst grote onduidelijkheid over het al dan niet kunnen behouden van de kortingskaart openbaar vervoer voor grote gezinnen van de Gezinsbond.

De Gezinsbond reikt jaarlijks ongeveer 250.000 kortingskaarten uit aan gezinnen met drie of meer kinderen. Daarmee genieten ze van een korting op het openbaar vervoer van de NMBS op de individuele tickets en bij De Lijn op de Lijnkaart. Een van de groepen die destijds korting kon krijgen op die Lijnkaart, waren gezinnen met een gezinskaart van de Gezinsbond.

In haar Gezinskrant De Bond geeft de Gezinsbond aan dat ze verschillende stappen ondernomen hebben naar De Lijn en uw kabinet om hierover duidelijkheid te krijgen. Op 1 februari 2015 komt er een verandering van het systeem. Dat staat ook zo aangekondigd op de website van De Lijn. De kortingskaart van de Gezinsbond zou niet meer gelden. Tot op heden spelen het kabinet en De Lijn echter de bal naar elkaar door en komt er geen duidelijk antwoord.

De Gezinsbond – en dat vind ik positief – houdt niet halsstarrig vast aan een eigen tarief en heeft een concreet voorstel gedaan om met de kortingskaart binnen de nieuwe tarieven aan de slag te gaan. Ze vraagt dat het voorziene groepstarief, namelijk 1,2 euro vanaf 5 personen, ook zou gelden voor individuele houders van de kortingskaart voor grote gezinnen. Op die manier is er enkel een dubbel gebruik

van een bestaand ticket en een bestaand tarief. In haar artikel geeft de organisatie ook aan dat de tijd dringt en dat er een akkoord moet zijn voor 1 februari. Op de website van De Lijn staan de nieuwe tarieven aangegeven. Er staan streepjes bij de korting. Met andere woorden, die valt eigenlijk weg.

Bent u bereid om de bestaande korting voor grote gezinnen met een kortingskaart te behouden binnen het nieuwe tariefplan? Zo ja, op welke manier?

Minister, als u deze korting niet behoudt, kunt u dan aangeven waarom u de redenering en het voorstel van de Gezinsbond niet volgt? Het verraste mij dat er blijkbaar geen overleg mogelijk was. Op welke manier zult u in de toekomst verder overleg plegen met de Gezinsbond over dit dossier? Het gaat toch over gezinnen met drie kinderen en meer, die toch heel wat kosten hebben en voor wie zo'n korting toch de dagelijkse kosten verlicht.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder (N-VA): Voorzitter, minister, collega's, deze vraag past in het tarieven debat dat we al uitgebreid hebben gevoerd. Uiteraard is ook voor onze fractie de betaalbaarheid en de efficiëntie van het systeem enorm belangrijk. Minister, misschien kunt u meer toelichting geven bij de alternatieven voor die Lijnkaart? De hoofdbedoeling van de eerste oefening was een enorme vereenvoudiging tussen de verschillende tarieven. Men kan ook via e-ticketing werken. Voor kinderen blijft de prijs van een jaarabonnement – 50 euro – heel aanvaardbaar en betaalbaar. Minister, het is misschien toch nuttig om nog eens aan te geven op welke manier wij ervoor zorgen dat openbaar vervoer zeer betaalbaar blijft, ook voor kwetsbare groepen zoals grote gezinnen.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Mevrouw Karin Brouwers (CD&V): Voorzitter, minister, collega's, ik was een beetje verwonderd door uw vraag. We hebben allemaal in november de tarievennota van De Lijn gekregen. Ik vond die persoonlijk zeer duidelijk. Er staat letterlijk in dat op de Lijnkaart, waar onder meer mensen met een lidkaart van de Gezinsbond gebruik van konden maken, geen kortingen meer worden gegeven. Voor houders van een verminderskaart grote gezinnen staat er: "Uit de status 'groot gezin' vloeit echter geen verminderde behoeftetoestand voort." Dat was de redenering die men in die nota heeft gebruikt.

Ik ben zelf lid van de Gezinsbond die mij dus ook vertegenwoordigt. Ik vind soms dat er een eenzijdige klemtoon wordt gelegd. Er is een pasje van 50 euro voor de kinderen van 6 tot 12 jaar. Voor de tieners is er de Buzzy Pazz die een beetje duurder is. De tweede Buzzy Pass heb je aan de helft van de prijs en een derde voor 50 euro. Er zijn dus wel degelijk gezinscorrecties, maar niet meer via de kaart van de Gezinsbond. Zo heb ik het toch begrepen.

Minister, als u intussen overlegt hebt met De Lijn en de Gezinsbond om tot iets anders te komen, dan hoor ik het graag, maar voor mij was het zo klaar als een klontje. Ik vind het wel normaal dat een organisatie, die mij trouwens vertegenwoordigt, daartegen protesteert. Voor hen is die kaart belangrijk als dienstverlening, maar de Gezinsbond legt weinig de nadruk op het feit dat er andere gezinskortingen zijn.

Mijnheer Rzoska, ik was echt wel wat verwonderd door uw vraag, maar u hebt gewoon overgenomen wat de Gezinsbond aankaart. Dat is vrije meningsuiting en dat kan perfect.

Minister, ik heb dus geen specifieke vragen voor u, tenzij u nog net voor 1 februari een nieuwe tarievennota zou hebben. Ik ben zeer benieuwd.

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

De heer Joris Vandenbroucke (sp.a): Mevrouw Brouwers, ik ben ook lid van de Gezinsbond en dat zal u misschien verbazen. Ik ben de fiere papa van twee kleine kinderen. Ik ben niet alleen lid, maar ik ben ook trouwe lezer van het krantje van de Gezinsbond.

Ik vind het toch bijzonder straf dat u zo lichtvoetig gaat over de vraag van de heer Rzoska. Ik heb het krantje ook gelezen en de resultaten van de studie die de Gezinsbond heeft gevoerd naar de impact van de tariefverhoging van De Lijn. De Gezinsbond komt tot de conclusie dat, afhankelijk van de gezinssamenstelling en de wijze waarop men gebruikmaakt van het openbaar vervoer, de kosten stijgen met 19 tot 250 procent. De belangrijkste zin in die conclusie is dat de tariefstijging relatief het hardst aankomt bij de gezinnen met een klein inkomen en bij de grote gezinnen. Ik vind dat niet iets om lichtvoetig over te gaan. Ik vind de vraag van de heer Rzoska bijzonder terecht.

Minister, we zullen uw antwoord afwachten, maar ik heb de indruk dat het overleg niet tot een concreet resultaat heeft geleid. In welke mate hebben organisaties, zoals de Gezinsbond, de mogelijkheid om met De Lijn volumekortingen af te spreken? Als een organisatie kan garanderen dat zijn leden een bepaald aantal abonnementen zullen kopen, kunnen die leden dan een korting krijgen? Misschien is dat wel een mogelijkheid voor een organisatie, indien u of De Lijn niet bereid zouden zijn om een korting te geven voor grote gezinnen.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Ik stel vast dat heel wat commissieleden veel tijd hebben om te lezen en om kindjes te maken. Ze zijn allemaal lid en lezen allemaal dat blaadje.

Er is beslist om de korting voor de grote gezinnen met een kortingskaart in de vorm van de Lijnkaart % niet te behouden. Dat staat in de tarievennota en in het besluit van de Vlaamse Regering dat intussen gepubliceerd is in het Belgisch Staatsblad. Wel is in de nieuwe tarievennota ook zonder die specifieke Lijnkaart % rekening gehouden met correcties voor jongeren en gezinnen. Enerzijds is er de Buzzy Pazz die voor kinderen van 6 tot en met 11 jaar 50 euro per jaar kost. De Buzzy Pazz van 12 tot en met 24 jaar kost voor het eerste kind 195 euro. Een tweede jaarabonnement kost 156 euro en vanaf het derde jaarabonnement kost de Buzzy Pazz nog 50 euro. Dat is een voordelige tariefformule op basis van de gezinssamenstelling en ten voordele van grote gezinnen. Ook voor gezinnen die structureel het openbaar vervoer gebruiken, zijn correcties opgenomen om de kostprijs laag te houden.

Voor gezinnen die behoevend zijn, is er de status van de vervoersgarantie (VG) of van de verhoogde tegemoetkoming (VT) met een specifiek alternatief tarief.

We behouden Lijnkaart % niet omdat we erover moeten waken dat de baten voor een bepaalde doelgroep geen onverantwoord hoge administratieve kosten veroorzaken waardoor het voor de totale groep reizigers duurder wordt. Wanneer er een dergelijk hoge kost ontstaat, kan dat een nadelig effect hebben voor de reizigers in het algemeen. En dat is nu wat de Lijnkaart % in zijn huidige vorm was geworden: een duur, administratief zwaar product waar een steeds kleiner wordende doelgroep mee werd bediend. Die cijfers gingen achteruit, het gebruik van de Lijnkaart % is de voorbije jaren afgenomen van 3,4 miljoen reizigers in 2010 naar 2,5 miljoen in 2013. We zien een gelijkaardige tendens in de cijfers van 2014.

De meeste externe verkooppunten willen de Lijnkaart % niet in hun assortiment nemen wegens een lage rotatie. Verkooppunten van De Lijn die het product wel

in assortiment hebben, weten niet aan wie ze al dan niet een Lijnkaart % kunnen verkopen, met als gevolg dat iedereen die ernaar vraagt, die ook krijgt. Dat stellen we vast in de praktijk. Dat heeft dan weer gevolgen zelfs voor diegenen die zich bonafide die Lijnkaart aanschaffen, hoewel ze daar eigenlijk geen recht op hebben. Er zijn klachten van mensen die te goeder trouw zo'n kaart hebben gekocht, niet wisten dat ze daar niet voor in aanmerking komen en worden betrap op fraude.

In het huidige systeem wordt de controle op de voertuigen vereenvoudigd omdat reizigers geen attesten of specifieke kaarten meer bij zich moeten hebben. Er is ook het grote succes van de sms-tickets. Mensen nemen liefst maar één ding mee, en dat is dat kleine rechthoekige ding waar je ook mee kunt bellen. Het aantal sms-tickets is sterk gestegen. Men hoeft geen kortingskaarten meer bij zich te hebben van elke afzonderlijke instelling of entiteit. Vaak heeft men die kaarten niet bij zich, of heeft men wel de kaart maar niet het bewijs dat men daar recht op heeft. Dat zorgt opnieuw voor problemen en voor extra arbeidsuren.

De controle van kinderen wordt ook eenvoudiger. Kinderen jonger dan 12 jaar zijn niet verplicht om een eID op zak te hebben.

U hebt ook verwezen naar de vergelijking met het groepsbiljet. Dat biljet heeft als doel om als één apart biljet voor meerdere personen te dienen. Daardoor vermijden we dat de chauffeur meerdere afzonderlijke biljetten moet verhandelen wat ook een onmiddellijk voordeel oplevert. U weet dat de arbeidskosten een heel prominente rol spelen in de totaalkost van ons openbaar vervoer. Zo'n biljet wordt trouwens uitsluitend verkocht bij de chauffeur in het voertuig en in de Lijnwinkel. Zij worden enkel gemaakt in de verkoopkanalen met Prodata-apparatuur. Indien we voor die optie zouden gaan, zou het aantal verkoopkanalen heel beperkt zijn. In dat geval zouden we ook het volledige verkoopproces moeten hertekenen.

Binnen de nieuwe keuzes die we hebben gemaakt, hebben we geopteerd voor een transparante, eenvoudige tarifiering maar ik ben ook gevoelig voor de argumenten van de Gezinsbond en de algemene gezinsproblematiek. Dat geldt voor zowat alle partijen die hier aanwezig zijn. Ik heb daarover meermaals overleg gepleegd. Dat artikel past daar trouwens in en vormt een afgeleide om de zaken nog wat meer kracht bij te zetten. Het verwijst immers naar gesprekken die wij hebben gehad waarbij wij trachten een tussenrol te spelen. Ik heb maandag nog samen gezeten met de Gezinsbond. Daarbij hebben we de alternatieven bekeken zoals een volumekorting op Lijnkaarten. Dat is een goede vorm waarbij we ons verzekerd weten van de promotie van het openbaar vervoer van De Lijn via dat kanaal. Dat zou een win-winsituatie kunnen zijn omdat het zorgt voor administratieve eenvoud. Daarnaast kunnen de voordelen voor gezinnen die vroeger de Lijnkaart % gebruikten, enigszins behouden blijven. Dat kan een win-winsituatie zijn voor De Lijn en voor de Gezinsbond.

Maar we zetten hen samen. Ik hoop dat dat op korte termijn kan leiden tot een oplossing en, zoals collega De Ridder zei, kan zorgen voor een alternatief voor een administratief logge procedure, waarbij er een win was voor de gezinnen maar een verlies voor De Lijn en een verlies voor alle reizigers van het openbaar vervoer en uiteindelijk ook voor de belastingbetaler, gelet op het feit dat de kosten niet in verhouding stonden tot de baten.

We trachten vooral de baten als oogpunt te houden en ervoor te zorgen dat we gelijkaardige voordelen in een andere vorm kunnen aanbieden aan de gezinnen via een mogelijke piste, namelijk de volumekorting met de Gezinsbond.

De voorzitter: De heer Rzoska heeft het woord.

De heer Björn Rzoska (Groen): Minister, alleszins dank voor uw ruime antwoord. Ik vind wel dat er een aantal merkwaardige redeneringen in zitten. Die zijn natuurlijk te uwen laste. Mevrouw Brouwers, voor alle duidelijkheid, ook ik ben lid van de Gezinsbond. Ik heb maar twee kinderen, dus ik gebruik die kortingskaart niet. Ik vind het wel verwonderlijk dat u dat zo gloedvol verdedigt.

Pas op, minister, ik ontken niet dat u daar in een aantal abonnementsformules rekening mee hebt gehouden, maar de Lijnkaart is natuurlijk voor occasioneel gebruik. Dan keer ik een stukje terug naar de manier waarop u uw eigen mobiliteitsbeleid inhoudelijk verdedigt. Uw lijn is om zoveel mogelijk mensen te verleiden. Ik kan u verzekeren dat een occasioneel gebruik van een Lijnkaart wel degelijk een verleidingstechniek is voor mensen om de voordelen van openbaar vervoer en dus ook het gebruik van bus en tram te doen ontdekken. Dat is hoe de meeste mensen openbaar vervoer leren kennen. Ook heel wat jongeren leren op die manier de trein, de tram en de bus nemen. Ik begrijp niet goed waarom u in die verleidingstechniek – u kent de website van De Lijn natuurlijk beter dan ikzelf – geen correctie hebt toegepast op de tarieven, waarbij het tarief voor een gewone Lijnkaart van 10 euro naar 14 euro gaat vanaf 1 februari. Ik erken dat u in die abonnementsformules wel degelijk rekening hebt gehouden met gezinnen met meer dan twee kinderen, en zelfs al veel vroeger in bepaalde abonnementsformules. Mevrouw Brouwers, ik begrijp niet dat u dat zo gloedvol zit te verdedigen.

Wat betreft de smartphone volg ik u deels. Collega's, mijn Gezinsbondkaart staat gewoon op mijn smartphone via FidMe. Ik kan steeds meer in allerlei handelszaken gewoon de scan laten doen op basis van mijn smartphone. U verschuilt zich achter het feit dat het allemaal zeer log is, maar daar volg ik u deels niet, want ondertussen is er een ongelooflijke evolutie waarbij ik in allerhande commerciële zaken regelmatig verschillende kortingskaarten kan gebruiken. Via een scan van een barcode kan men binnen een aantal seconden controleren of ik wel degelijk recht heb op die korting.

Als ik op de website van De Lijn zie wie er allemaal in aanmerking kwam om een dergelijke korting te krijgen, dan ben ik het met u eens dat we daarin moeten rationaliseren. Alleen begrijp ik niet dat u de grote gezinnen wat betreft het occasioneel gebruik, niet het frequent gebruik, niet tegemoet bent gekomen. Ik volg u dat het voor een chauffeur een zeer zware administratieve last is, maar ik stel vast dat De Lijn een politiek voert om zo min mogelijk transacties te organiseren op bus of tram. Daar heb ik ook niets op tegen: er staan betaalterminals, je kunt naar een Lijnwinkel gaan enzovoort. Met de huidige ontwikkelingen op softwareniveau is het niet zo moeilijk. Er is ook het feit dat heel wat organisaties waaronder de Gezinsbond, hun lidkaarten steeds sneller aan het digitaliseren zijn zodat het gebruik veel gemakkelijker wordt. Ik denk dat een creatieve oplossing op dat niveau voor de hand lag.

Wel positief vind ik dat u met de Gezinsbond bekijkt om eventueel richting volumekortingen te gaan, zoals collega Vandenbroucke vroeg, om de Lijnkaarten interessant te houden voor gezinnen met heel wat kinderen.

Nogmaals, ik heb een beetje het gevoel dat daar een trap mankeert, dat we daar op een interessantere manier mee hadden kunnen omgaan. U zegt dat de cijfers jaar na jaar achteruit gaan. Misschien hebben heel wat van die occasionele gebruikers ondertussen een abonnement. Het kan best zijn dat er een verschuiving is. Ik vind die cijfers nog altijd vrij indrukwekkend. Als ik de absolute aantallen bekijk, dan denk ik dat hoe meer mensen het openbaar vervoer gebruiken, hoe beter. U weet dat heel wat mensen daar een groot pleitbezorger van zijn. Dan blijven die cijfers voor mij nog altijd relevant. Op dat vlak had mogelijk wat meer creativiteit aan de basis kunnen liggen van een

oplossing die misschien de Gezinsbond en vooral de leden met drie of meer kinderen, mevrouw Brouwers, een stuk tegemoet had kunnen komen.

De voorzitter: Ik wil erop wijzen dat het vandaag Gedichtendag is.

Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Mevrouw Karin Brouwers (CD&V): Ik wil graag een gedicht voordragen. Het is een gedicht van Geert Buelens die genomineerd was voor de Herman de Coninckprijs. De titel is 'Transit'. Ik dacht dat dat past in deze commissie.

Transit (Gelukzoeken)

*Wij zijn samen onderweg
en kussen de zegelring van wie daar om vraagt*

*Beter worden we er niet van
al scheidt het misschien een band*

*Die we kunnen gebruiken
ankerloos als we zijn*

*Wagen na wagen trekt aan ons voorbij
wat de afstand alleen maar vergroot*

*Overal vogels, scharminkels van het ongebondene
een aansporing een aanfluiting gelijk*

*Een paar dozijn zou nog kunnen
maar toch geen honderden, elke dag opnieuw*

*We zullen worden gezien
als luxepaarden, als kamelen zonder baat*

*De tegenstand wordt al georganiseerd
maar wij zetten door, iets anders hebben we nooit geleerd*

Ik wilde nog even een correctie doen van wat ik daarnet heb gezegd. Ik heb me blijkbaar toch vergist. Het is effectief zo dat het tweede kind met een Buzzy Pazz in een gezin geen 50 procent, maar inderdaad slechts 20 procent korting krijgt. Ik wil de minister in elk geval danken dat hij eraan denkt om met de Gezinsbond naar een soort van bulkkorting te gaan.

Ik wil verwijzen naar de derdebetalerssystemen zoals die tot op heden bestaan bij de gemeenten. De gemeenten kunnen bijvoorbeeld ook tienrittenkaarten kopen. Dat was nu aan 6, 8 of 10 euro, naargelang hoeveel ze bijdroegen. Dat systeem zal allicht een beetje aangepast moeten worden in samenspraak met de gemeenten. Staan De Lijn en de gemeenten daar al ver in? Misschien kan dat systeem gewoon worden voorgesteld aan de Gezinsbond. Of je dat nu via uw gemeente kunt aankopen of via de Gezinsbond, maakt niet uit, het is interessant. Maar dat is dan wel via een derdebetalerssysteem bij de gemeenten. De Gezinsbond zal dat allicht niet betalen. Je zult de Gezinsbond niet als een derde betaler kunnen beschouwen.

Ik vind het systeem van die kortingkaarten wel interessant. Als je die dan met een aantal tegelijk koopt in een gezin, kun je toch aan een korting komen als je gemeente niet in een derdebetalerssysteem zou zitten, want dan is dat misschien ook weer overbodig. Dat is misschien een denkspoor. Als het voor de gemeente kan, moet het misschien ook voor de Gezinsbond kunnen.

De voorzitter: Mijnheer Vandenbroucke, u hebt misschien ook nog een gedicht of een liefdesverklaring?

De heer Joris Vandenbroucke (sp·a): "U, Nu!"

Dat is het kortste gedicht ter wereld, geschreven in 1620 door Joost van den Vondel. (*Gelach*)

Zo heb ik mijn plicht ook gedaan.

Minister, ik vind het bijzonder positief dat de Gezinsbond de mogelijkheid krijgt om een volumekorting af te spreken met De Lijn. Is dit het exclusieve voorrecht van de Gezinsbond of kunnen ook andere organisaties onderhandelen met De Lijn over een volumekorting?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Momenteel loopt het gesprek enkel met de Gezinsbond.

De doelstelling blijft om zonder administratieve overlast, overhead en nodeloze kosten een gelijkaardig voordeel te bereiken voor dezelfde doelgroep. We werken daar momenteel verder aan in dialoog met de Gezinsbond en De Lijn.

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans (N-VA): Voorzitter, de heer De Clercq is een beetje verwonderd, komende van de Kamer, maar hier is dit elk jaar de gewoonte op Gedichtendag. Ik heb een gedicht gekozen van een zeer bekende dichter – een Limburger trouwens –, Leonard Nolens, geboren in Bree in 1947 en woonachtig in Antwerpen. De titel is 'Zestig'.

Zestig

*Dagelijks liggen twee vijftigers jonger dan ik vandaag
In een rouwkapel gonzend van Nederduits en kerklating.*

*Dagelijks schrijf ik een kus op hun marmeren voorhoofd.
Dagelijks neem ik dat breekbare dubbelportret in mijn armen*

*En draag het omzichtig naar buiten, ik mag niet bezwijken
Onder dat paar, ik mag met mijn paar niet verdwalen.*

*Hoe breng ik het veilig naar huis? Ik ben dat mijn vrijheid
Verschuldigd, mijn gouden erfdeel met stomheid geslagen.*

*Geen afkomst is gekist. Mijn naam ligt in de bloemen
Te verwelken op hun steen en hij verzwijgt mijn naam.*

*Dagelijks dertig jaar heb ik de plek niet meer bezocht
Waar ik ben blijven staan. Ik kan er niet vandaan.*

Berchem, 11 april 2007

Minister, u weet dat Berchem een deelgemeente is van Antwerpen. (*Opmerkingen van mevrouw Annick De Ridder*)

Mevrouw De Ridder, als u geen andere opmerking hebt dan die, kunt u beter zwijgen.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.