

vergadering **C40 – OPE3**

zittingsjaar 2011-2012

Handelingen

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 20 oktober 2011

INHOUD

Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het systematisch overtreden van de taalwetgeving door LijnCom nv - 30 (2011-2012)	3
Vraag om uitleg van mevrouw Lies Jans tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het tarievenbeleid bij de Vlaamse Vervoermaatschappij - De Lijn - 36 (2011-2012)	5
Bijlage	9
Vraag om uitleg van de heer Dirk de Kort tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over spitsmijden als vorm van dynamisch verkeersmanagement - 174 (2011-2012)	
Vraag om uitleg van de heer Peter Reekmans tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over spitslijden/spitsmijden - 199 (2011-2012)	12

■

Voorzitter: de heer Jan Peumans

Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het systematisch overtreden van de taalwetgeving door LijnCom nv - 30 (2011-2012)

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Voorzitter, minister, collega's, de commercialisering van de reclameruimte op de bijna 4000 voertuigen en 300 schuilhuisjes van De Lijn is exclusief in handen van LijnCom nv. Deze naamloze vennootschap is voor 99,9 procent van de aandelen in handen van De Lijn.

Als Vlaams publiekrechtelijk rechtspersoon is De Lijn onderworpen aan de taalwetgeving. Het is dan ook niet meer dan logisch dat ook de beheerder van de reclameruimte van De Lijn de taalwetgeving naleeft. De aanstelling uit welke hoofde ook van privémedewerkers, opdrachthouders of deskundigen ontslaat de openbare dienst immers niet van de toepassing van de taalwetgeving.

De statuten van LijnCom nv vermelden in dit verband dan ook in artikel 3 dat bij de reclamevoering de Nederlandse taal de voertaal moet zijn. Uit de praktijk blijkt echter een systematische overtreding van de taalwetgeving. Minister, zo had u gedurende vorig werkingsjaar nog de gelegenheid om verschillende schriftelijke vragen te beantwoorden over de Franstalige campagne in maart 2011 van Vrebo op bussen van De Lijn. U antwoordde op deze vragen dat zij met LijnCom nv "de toepassing van de statuten had opgenomen".

In de digitale nieuwsbrief van LijnCom, waarvan de titel zelfs in het Engels is, worden reclamecampagnes op eigendommen van De Lijn besproken. In deze nieuwsbrief zien we een campagne op trams met de Engelstalige tekst: 'Get your mobile festival apps on appmural.com'. In de tekst die deze foto begeleidt, lezen we: 'De LijnCom's Music For Life-tram rijdt van 15 juni tot 15 september rond in Antwerpen.' Ook in het Antwerpse reden er gedurende de maand september bussen rond met een reclameboodschap voor kledingszaak Forever 21 met de Engelstalige boodschap 'Grand Opening'. Om het 50-jarige bestaan van autohandelaar Jorssen in de bloemetjes te zetten reed ook in september tram 12 in Antwerpen rond met de boodschap: 'www.jorssen.bmw.be Life starts @ 50'. Als kers op de taart was er nog de campagne voor het Ministerie van Defensie in het kader van het rekruteringsbeleid, waar op verschillende kusttrams volgende Franstalige teksten werden gebruikt: 'Les 4 jours de l'Yser 23-27 août, de Navy Days 9&10 juillet, La Défense recrute'.

Het opnemen van de statuten met LijnCom heeft blijkbaar niet veel nut gehad. LijnCom nv blijft systematisch de eigen statuten en de taalwetgeving overtreden.

Minister, bent u op de hoogte van al deze feiten? Welke stappen zult u nu eindelijk ondernemen om de naleving van de statuten van LijnCom en de taalwetgeving door LijnCom te verzekeren? U zegt telkens dat u overleg hebt met LijnCom en dat u hen gewezen hebt op de feiten, maar telkens opnieuw legt LijnCom de klachten naast zich neer en doen zij gewoon verder.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Mevrouw Karin Brouwers: Voorzitter, ik was een van die schriftelijke vraagstellers na het incident in Overijse in maart 2011, waar bussen rondreden met tweetalige reclameboodschappen. Zeker in de Vlaamse Rand en in het gebied rond Brussel, ligt dat allemaal toch wel gevoelig. Ik kan me voorstellen dat 'Life starts @ 50' bij jonge mensen niet meer supergevoelig ligt, maar in Vlaams-Brabant en rond Brussel ligt dat wel gevoelig. Uw antwoord toen was zeer duidelijk: de statuten van LijnCom laten dit niet toe, u zou de statuten bekijken met LijnCom en u zou een plan van aanpak vragen.

Minister, is dat plan van aanpak er intussen gekomen?

De voorzitter: Mevrouw Jans heeft het woord.

Mevrouw Lies Jans: Voorzitter, minister, collega's, het probleem is inderdaad reëel in de Vlaamse Rand, maar de taalwetgeving moet in heel Vlaanderen worden nageleefd.

Een collega van mij heeft hierover ook schriftelijke vragen gesteld. Mijn vraag is ook wat u verder gaat doen om onze vragen en de problemen in de toekomst te vermijden.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Voorzitter, collega's, ik heb foto's gevraagd om eens te zien hoe zo'n bus met 'Life starts @ 50' eruit ziet.

Naar aanleiding van de Franstalige campagne van Vrebo in maart 2011, heb ik, zoals vermeld in de antwoorden op de schriftelijke vragen, gezegd dat LijnCom nv de statuten moet naleven. Ik heb dat ook opgenomen met LijnCom.

Artikel 3 van de statuten vermeldt dat de Nederlandse taal de voertaal moet zijn bij de reclamevoering, met uitzondering van de merknamen. Music for life van Studio Brussel is een merknaam. Je moet dus een onderscheid maken tussen de voertaal, die Nederlands is, en de merknaam.

Ik heb de vraag om de bepalingen in de statuten te volgen, overgemaakt aan de directeur-generaal. Op 19 april heb ik hem gevraagd om een sluitend voorstel van aanpak over het toepassen van die statuten over te maken. De directeur-generaal van De Lijn heeft die vraag ook even uitdrukkelijk overgemaakt aan de raad van bestuur van LijnCom, op 8 juni 2011. Op 24 augustus heeft de directeur-generaal van De Lijn, na overleg met de voorzitter van de raad van bestuur en de gedelegeerd bestuurder van LijnCom, bevestigd dat er expliciet op toegekeken zou worden dat de statuten van LijnCom nv zullen worden nageleefd. Sinds 24 augustus zal men dat dus contract per contract bekijken.

Hoe komt het nu dat er toch nog een aantal gevallen zijn vastgesteld? Ik zal dit met u overlopen. De meeste aangehaalde voorbeelden betreffen contracten van voor 8 juni. Als contracten al zijn goedgekeurd en die bepaling is nog niet uitdrukkelijk opgenomen, dan moeten die contracten uiteraard worden nageleefd. We kunnen daar bezwaarlijk zomaar dingen aan veranderen.

Er was de Appmiral-campagne, met de Engelstalige tekst 'Get your mobile festival apps on appmiral.com'. Die tram heeft gereden van 15 juni tot 15 september. Het contract dateert van 20 januari 2011. Dan was er de campagne van BMW-handelaar Jorssen. De tram met die campagne is sinds 29 maart 2011 aan het rijden en heeft in september nog gereden. Het contract werd op 31 januari 2011 afgesloten. Dan was er de campagne van de minister van Defensie, met een aantal Franstalige teksten op kusttrams. De uitvoering van die campagne is begonnen op 26 mei 2011. Dit werd aan de pers voorgesteld op 31 mei 2011. Het contract dateert van 9 maart 2011.

Dan hebben we de campagne van Forever21, met de Engelstalige boodschap 'Grand Opening'. Ze hadden er natuurlijk beter gewoon 'Opening' van gemaakt: dan was er geen probleem geweest. De bussen met die boodschap reden in september in Antwerpen rond. Dat contract werd na 8 juni afgesloten, namelijk op 11 augustus. Er werd gekleefd op 26 augustus. Een en ander is heel snel gegaan. Dat is veeleer uitzonderlijk. Normaliter heeft men meer tijd. Wat is daar fout gelopen? Dat was een lastminutecampagne. Doorgaans vraagt LijnCom het materiaal minimaal twee weken voor er wordt gekleefd. Het materiaal van Forever21 is enkele uren voor het drukken rechtstreeks geleverd bij de drukker, waardoor die 'Grand Opening' tussen de mazen van het net is geglipt. Dat is dus enigszins begrijpelijk.

Sinds mijn uitdrukkelijke oproep met betrekking tot die bepalingen is er dus één campagne en één woord geweest dat niet aan de voorwaarden heeft voldaan, maar de boodschap is wel aangekomen. Ik heb gevraagd dat men daarop toeziet. Een aantal dingen had men perfect anders kunnen formuleren. Wat merknamen betreft, kunnen we natuurlijk echter weinig doen.

Er zijn nóg problemen: bepaalde wereldberoemde organisaties die komen optreden, hebben vaak maar één slogan die ze overal, in alle landen gebruiken. In een aantal dossiers zal er dus moeten worden gediscussieerd, maar dan wil ik wel dat men daar minstens over nadenkt en dat, indien men een toelating geeft, die uitdrukkelijk wordt gemotiveerd. Als we dit alles echter niet restrictief interpreteren, dan bestaat de kans dat iedereen daar op den duur zijn slogans in allerlei talen op zet. Mijn boodschap is dus duidelijk geweest. Dit moet heel restrictief worden geïnterpreteerd, zoals dat in de statuten staat. Bestaat er druk om iets toch te doen, dan moet dat duidelijk worden gemotiveerd, zodat we naderhand weten waarom dat nu eigenlijk op die manier is gebeurd en waarom men meent dat dit niet in strijd is met de statuten.

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Voorzitter, ik wil u bedanken omdat u mijn vraag uiteindelijk toch ontvankelijk hebt verklaard en een debat hierover toelaat. Uit de talrijke vragen blijkt dat de problematiek toch wel ernstig is en dat een oplossing noodzakelijk is.

Minister, in uw antwoord geeft u aan dat het contract vanaf 24 augustus zal moeten worden onderworpen aan de statuten, en daarmee ook aan de taalwetgeving. Ik ben blij dat door onze aanhoudende vragen dat de taalwetgeving zou worden toegepast, in de toekomst hopelijk ook een vernederlandsing van het straatbeeld mogelijk zal zijn. We zullen dit alleszins verder mee opvolgen.

Minister Hilde Crevits: Mevrouw Van den Eynde, ik wil een nuance aanbrengen: het is niet zo dat de contracten pas vanaf 24 augustus zullen worden gescreend. Ik vind het evident dat die statuten worden nageleefd. Ik heb alleen gevraagd dat, als er een aantal zaken door de mazen van het net vallen, we dat moeten zien. Ik zie heel vaak heel mooie Nederlandstalige campagnes. Ik ben het met u en met velen hier eens dat we dit strikt en dus restrictief moeten interpreteren, als er afwijkingen zijn. Dat is de boodschap die LijnCom ook heeft begrepen. Ze hebben me bevestigd dat ze daar nauwgezet op zullen toezien. Het lijkt me echter niet zo te zijn dat alle campagnes die worden goedgekeurd door LijnCom, anderstalige campagnes zijn. Ik heb daar geen cijfers over, dus ik weet niet over welk aandeel van het totaal het gaat. Ik hoop echter dat het probleem daarmee opgelost zal zijn.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Men vergeet soms hoe mooi onze Nederlandse taal is. De campagne had net zo goed, en misschien nog mooier, geklonken als men 'Het leven begint op vijftig' had gebruikt. Waarom dan 'Life starts at 50'?

Minister Hilde Crevits: Maar daar heb ik geen commentaar op gegeven. Wel op Music For Life: dat lag wat moeilijk.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

■

Vraag om uitleg van mevrouw Lies Jans tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het tarievenbeleid bij de Vlaamse Vervoermaatschappij - De Lijn - 36 (2011-2012)

De voorzitter: Mevrouw Jans heeft het woord.

Mevrouw Lies Jans: Voorzitter, minister, via een schriftelijke vraag heb ik reeds geïnformeerd naar de reizigersaantallen en vervoersontvangsten bij De Lijn voor de periode van 2008 tot en met 2010. Uit uw antwoord kon ik de volgende conclusies trekken.

Het aandeel van reizigers die de volle pot betalen voor biljetten en abonnementen valt terug, van 56 procent in 2008 naar 53,5 procent in 2010. Ook wordt er een forse toename vastgesteld bij de goedkope en gratis formules, van 31,8 procent in 2008 naar 35 procent in

2010. Dan gaat het onder meer over de abonnementen in het kader van Omnio en WIGW (weduwe, invalide, gepensioneerd en/of wees). Ook kon ik vaststellen dat de gemiddelde ontvangst per rit daalt van 0,26 euro in 2008 tot 0,25 euro in 2010, en dat ondanks de in 2009 en 2010 doorgevoerde tariefverhogingen.

Deze op het eerste gezicht tegenstrijdige vaststelling – enerzijds tariefverhogingen en anderzijds een daling van de gemiddelde ontvangst per rit – is een rechtstreeks gevolg van de verdere toename van het aantal gratis reizigers in de periode 2008-2010. Als deze tendens zich voortzet, zal de doelstelling van de beheersovereenkomst om de kostendekkingsgraad jaarlijks met een 0,5 procent te doen toenemen, moeilijk haalbaar zijn.

Uit een studie van De Lijn met betrekking tot de prijselasticiteit blijkt dat er weinig ruimte is voor een prijsverhoging van individuele tickets. De studie onderzoekt echter enkel – en dat is raar – het effect van prijsverhogingen op tickets en lijnkaarten maar niet op de verschillende abonnementen. Dit is nogal vreemd gezien het voortdurend stijgende aandeel van de abonnementen in de vervoersontvangsten van De Lijn. De abonnementen werden buiten beschouwing gelaten.

De vervoersontvangsten blijven een belangrijk aandachtspunt met een direct effect op de kostendekkingsgraad, die verder dreigt te dalen in plaats van te stijgen. Op een of andere manier zullen ze significant moeten stijgen. De begroting voor 2011 voorspelt een stijging van de vervoersontvangsten met 5 procent. Voor zover ik weet, wordt die stijging voor het ogenblik niet gehaald. Klopt dat? Een aanpassing van het tarievenbeleid lijkt mij daarom meer dan aangewezen.

In het regeerakkoord staat dat de tarieven niet mogen stijgen buiten de inflatie. Ik vind dat we moeten openstaan voor een debat daarover. Twee elementen spelen een rol bij de verhoging van de kostendekkingsgraad. Dat zijn de vervoersontvangsten en natuurlijk ook de kosten. De vervoersontvangsten moeten stijgen, de kosten dalen. Ik vind dat we daar met een open geest over moeten nadenken. Hoe we de vervoersontvangsten kunnen verhogen, kan worden onderzocht. Er kan creatief worden omgesprongen met het tarievenbeleid. We hebben die discussie al eens gevoerd. Het voorstel dat soms met enig hoongelach wordt onthaald, namelijk om de abonnementen van 65-plussers niet meer allemaal gratis te maken, of niet meer tijdens de piekuren te laten gelden, is een mogelijkheid. Hierover zal ik waarschijnlijk commentaar krijgen van sp.a. We mogen de zwaksten in onze samenleving natuurlijk niet tekortdoen. Die discussie moeten we hier niet voeren. Kan dat open debat worden gevoerd? Ziet u mogelijkheden?

Minister, ik heb ook nog concrete vragen. Welke concrete aanpassingen overweegt u in het tarievenbeleid van De Lijn om de tegenvallende vervoersontvangsten op te krikken? Hoe kan het aandeel betalende reizigers worden verhoogd? Wat leert u uit de resultaten van het onderzoek met betrekking tot de hoge prijselasticiteit? Waarom werd de prijselasticiteit met betrekking tot de abonnementen niet onderzocht? Zijn er plannen om dit alsnog te doen? Dat zou nuttig kunnen zijn. Wat denkt u van de suggestie om gratis abonnementen voor 65-plussers te beperken tot de daluren? Hoe kan de verschuiving van voorheen betalende naar gratis abonnementen voor Omnio-statuuat eventueel worden teruggedrongen?

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Mevrouw Karin Brouwers: Voorzitter, wij hebben de studie over de prijselasticiteit nog niet kunnen inkijken. Is die studie al klaar? Kunnen de abonnementen nog worden bestudeerd? Dat is een hiaat. Als de studie klaar is, kunt u ze ons dan bezorgen?

In antwoord op een vraag om uitleg over de tariefdifferentiatie op 23 juni hebt u geantwoord, minister, dat De Lijn zou onderzoeken waar die dan kan gebeuren. Dat zou dit jaar nog gebeuren. Is dat al opgeschoten? Ik kijk uit naar uw antwoord.

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

De heer Steve D’Hulster: Wij blijven voorstander van de passage in het regeerakkoord die zegt dat we de tarieven niet gaan verhogen op de indexaanpassingen na. Ook inzake het gratis vervoer voor 65-plussers blijven wij op ons zelfde standpunt staan. Ik verwijs voor onze argumentatie ter zake naar het commissieverslag van de bespreking van de beheersovereenkomst. Dat was een zeer geanimeerde en open discussie. De argumenten die de heer Roegiers toen aanreikte, zijn nog steeds van tel.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Collega’s, ik zal de vragen gegroepeerd beantwoorden. Om te beginnen wil ik betreffende de inkomsten van De Lijn – net als een paar leden – toch even verwijzen naar de bespreking in de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken van 13 januari 2011. Daar werd de nieuwe beheersovereenkomst van De Lijn besproken en was er ook een specifieke vraag om uitleg over de indexatie. Ik heb toen vermeld dat ik alle indexaties heb doorgevoerd. Ik ben minister sinds half 2009. De indexatie voor 2010 en de prijzen voor 2011 zijn door het bedrijf aan mij voorgelegd. Ik heb die indexaties beide keren goedgekeurd. In 2009 heeft mijn voorganger geen prijsverhoging doorgevoerd.

Wat het tarievenbeleid betreft, verwijs ik naar een bespreking van 23 juni van dit jaar over de kostendekkingsgraad van De Lijn. Er is gevraagd hoe het zit met de scenario’s die De Lijn volgens de bepalingen in de beheersovereenkomst moet uitwerken om de kostendekkingsgraad te verbeteren. Ik heb toen gezegd dat De Lijn de opdracht heeft om de kostendekkingsgraad te doen stijgen en dat dit ‘out of the box’ mag gebeuren. Het tarievenbeleid is een van de instrumenten.

Waar staan we? Het regeerakkoord stelt zeer duidelijk wat de grenzen zijn voor het huidige tarievenbeleid. De beheersovereenkomst stelt dan weer dat De Lijn de kostendekkingsgraad moet verhogen. Ik citeer pagina 17 van de beheersovereenkomst: “De Lijn legt in 2011 een strategisch plan voor waarbij er verschillende scenario’s worden uitgewerkt met betrekking tot een kwantitatief groeipad voor de kostendekkingsgraad. Hierbij wordt minstens het scenario bekeken waarbij een jaarlijks groeipad van gemiddeld 0,5 procent wordt voorgesteld.”

Het is nog niet eind 2011. Ik ben net als u in blijde verwachting van die scenario’s. Het eindresultaat is nog niet tot bij mij gekomen. Voor het jaareinde moet sowieso ook de begroting voor het volgende jaar bij De Lijn worden besproken. Ik verwacht dan ook de voorstellen.

Mevrouw Jans en mevrouw Brouwers, ik moet u wat dat betreft nog wat honger laten lijden. Ik ben er tegen gekant dat we nu plots gaan voor die groep, en volgende maand weer een andere groep en binnen een half jaar nog een andere groep. Ik vind dat De Lijn dat geïntegreerd moet bekijken: hoe bekijken ze de kostendekkingsgraad en hoe voeren ze dat in?

Ik verwijs naar de resolutie die werd aangenomen in de plenaire vergadering van 8 juli 2010 – en zo kom ik naadloos bij de prijselasticiteit – waarin jullie mij het volgende hebben gevraagd, ik citeer: “Na de uitrol van de smartcard wordt een evaluatie gemaakt van het tarievenbeleid en wordt de prijselasticiteit georganiseerd.” Ik doe perfect wat jullie mij gevraagd hebben.

Wat leert mij het onderzoek over de prijselasticiteit? Ik dacht dat het onderzoek voor iedereen bekend was, maar mijn kabinet vraagt dat nu op. Als het beschikbaar is, krijgt u dat.

Het algemene onderzoek naar de prijselasticiteit van biljetjes en kaartjes is door De Lijn uitgevoerd ter voorbereiding van de tarievennota 2011 en in het kader van de oefeningen voor de verhoging van de kostendekkingsgraad. De doelstelling van het onderzoek was om de effecten van de voorgestelde tariefaanpassing op verschuivingen in gebruik van vervoerbewijzen na te gaan. Hierbij werd rekening gehouden met de prijsdruk tussen de

verschillende verkoopskanalen, zijnde voertuig versus voorverkoop, en mogelijke verschuivingen tussen vervoerbewijzen onderling.

Het onderzoek bevestigde dat tariefaanpassingen niet alleen in functie van de prijs bekeken moeten worden, maar in functie van de totale geboden kwaliteit. Een nadeel uit algemeen prijsonderzoek is de isolatie van het element 'prijs'. Dat is hier ook al eens aan bod gekomen. Prijselasticiteit is in de realiteit echter contextafhankelijk en kan niet zonder meer worden veralgemeend. Als je een supergoed en snel aanbod hebt, heb je misschien wat meer mogelijkheden qua prijselasticiteit dan bij een minder goed aanbod. Prijselasticiteiten moeten daarom eerder worden gezien als een eerste schatting van effecten van prijsverandering op de vraag naar een product en niet zozeer als een exacte voorspeller van prijseffecten.

Mevrouw Jans, ik vind uw vraag wel goed, want ik heb ze ook gesteld: waarom zitten de abonnementen er niet in? Men zegt mij dat het te maken heeft met de aard van het product, en ik heb wel begrip voor die redenering. Een onderzoek naar de prijselasticiteit van abonnementen vraagt een andere aanpak dan voor biljetten en kaarten. De tarieven voor abonnementen zijn afgestemd op specifieke doelgroepen: naargelang de doelgroep zijn er verschillende tarieven en volumekortingen, bijvoorbeeld voor gezinnen. Aangezien abonnementen gedurende een langere periode geldig zijn, zijn de effecten van een tariefaanpassing ook niet onmiddellijk zichtbaar. Je moet dat sowieso afzonderlijk bekijken. Je kunt dat niet op één hoop gooien en met dezelfde parameters onderzoeken.

Het is nog niet onderzocht door De Lijn, maar ze ziet wel al dit: uit de evolutie van de verkoopscijfers van abonnementen blijkt dat abonnementen minder prijselastisch zijn. Tussen 2006 en 2011 zijn de tarieven van abonnementen bijna jaarlijks aangepast, omhoog dus, en het aantal abonnementen is toch blijven stijgen. Daar zie je op dit ogenblik geen omgekeerde knik.

Zoals ik heb gesteld bij de bespreking in de commissie op 13 januari 2011, belet niets De Lijn om in de scenario's voor de verhoging van de kostendeckingsgraad oefeningen over prijselasticiteit mee te nemen. Ook in de beheersovereenkomst staat dat dat perfect mogelijk is. U moet wel van mij aannemen dat, als men dit grondig, nauwgezet en specifiek in functie van de kwaliteit van de aangeboden dienstregeling wil doen, het pas kan als Retibo (registratie-, ticketing- en boordcomputer) er is. Ze moeten het nu sowieso doen in functie van wat ze mij moeten bezorgen in 2011. Maar in de resolutie staat ook dat je het pas zult weten als je precies weet wie waar opstapt. Jullie hadden wel gelijk. Die zin was niet zo dom. Desalniettemin staat in de beheersovereenkomst dat de kostendeckingsgraad moet stijgen, dus moeten de oefeningen nu gebeuren. Retibo zal mij de hefboom geven om, zelfs contextgewijs, daarop in te spelen, als dat nodig zou zijn.

Zo komen we bij uw zeer pertinente vraag, mevrouw Jans, naar het effect van de Omnio-statuten. Ik ga proberen duidelijkheid te scheppen. Het effect is groot. Hoe zit dat? Omnio is niet gratis. Men betaalt 30 euro voor een jaarabonnement. Dat is een verminderd tarief voor mensen met een laag gezinsinkomen. Vroeger bestond dat al voor het WIGW-abonnement (Weduwen, Invaliden, Gepensioneerden en Wezen). In de vorige legislatuur is de groep WIGW's uitgebreid tot de groep Omnio's. Dat is een enorme uitbreiding, en daar gaan we nu de effecten van voelen.

Het aantal rechthebbenden op het Omnio-statuut is gestegen. Op 1 juli 2007 waren er 47.169 mensen gerechtigd. Op 1 januari 2008 waren er dat 112.419, op 1 januari 2009 waren er 187.987, op 1 januari 2010 waren er 260.392, en op 1 januari 2011 waren er dat 329.403. Die groep rechthebbenden is dus enorm uitgebreid.

Daarnaast gaven de OCMW's extra aandacht aan die regeling, zodat het aantal WIGW/Omnio-abonnementen heel sterk is gestegen van 38.495 in 2007 naar 96.728 mensen in 2011. U hoort me niet zeggen dat dat niet goed is. Ik heb er indertijd zelf voor gezorgd dat de kortingen automatisch werden toegekend. Ofwel heb je een korting, ofwel heb je er geen.

Je moet er dan voor zorgen dat de mensen die er recht op hebben, ze bij voorkeur ook krijgen. Je kunt het de OCMW's niet verwijten dat ze daarvoor promotie maken.

Wat is het inkomstenverlies voor De Lijn tengevolge daarvan? In 2010 waren er 80.747 mensen met een abonnement van 30 euro, in 2011 zijn er dat 96.728. Dat is 16.000 mensen extra. Waren dat mensen die vroeger een abonnement hadden dat ze duurder betaalden? Dat imputeert rechtstreeks op de inkomsten van De Lijn. Als er nieuwe mensen zijn bijgekomen, dan kunnen de inkomsten stijgen.

De Lijn heeft onderzoek gedaan naar dat inkomstenverlies. Daaruit blijkt dat het overschakelen van bestaande reizigers naar het Omnio-statuuat een negatief effect heeft op de inkomsten van 3,3 miljoen euro. De beslissing om WIGW's uit te breiden naar Omnio's is in 2008 genomen, en dat begint nu ingeburgerd te geraken.

De Lijn heeft uitgezocht op welke manier de Omnio-abonnees 2011 zich verplaatsten in 2010, en heeft het verschil in inkomsten ten opzichte van elkaar afgezet. Hoeveel Omnio's waren al abonnee in de voorbije jaren? Dat was 70,88 procent of 53.976 mensen. 9,3 procent daarvan, of 6.876 mensen, had een betalend abonnement aan een gemiddelde kostprijs van 145 euro. 7,69 procent of 5.858 mensen hadden een sociaal of gratis abonnement, waar ze maar 19 euro voor betaalden. Er zit dus ook een kleine omgekeerde beweging in. 54,16 procent had al Omnio.

Bij een kleine 30 procent of 22.177 mensen heeft men een enquête gedaan over hoe ze zich vroeger verplaatsten. 4,66 procent van die mensen waren biljetgebruikers en spendeerden dus enkele honderden euro's per jaar aan De Lijn. 13,98 procent waren Lijnkaartgebruikers, aan gemiddeld 173 euro per jaar. 2,4 procent nam een ander vervoermiddel aan gemiddeld 186 euro. 8,44 procent zijn nieuwe reizigers.

Als het verschil in ontvangsten 2010 imputeert, zou dat 6,5 miljoen euro geweest zijn. Ontvangsten 2011 tot de maand oktober geeft een verschil van 3,2 miljoen euro. Voorlopig is het verschil tussen die twee 3,3 miljoen euro.

Het feit dat Omnio populair is bij de mensen, heeft dus inderdaad een impact op de inkomsten van De Lijn. Dat neemt niet weg dat het nu aan De Lijn is. Haar opdracht blijft dezelfde. De Lijn moet de kostendekkingsgraad met 0,5 omhoog krijgen en moet me daar scenario's voor bezorgen, en het moet ook op een realistische manier gebeuren.

Ik vind het goed dat ze die enquête hebben gedaan. Ze hadden evengoed kunnen zeggen dat de zaken zijn zoals ze zijn. Als je zaken wil oplossen, moet je uitzoeken hoe je dat aanpakt. Ik wacht nu de voorstellen af over hoe De Lijn die kostendekkingsgraad wil verhogen.

Ik wil opmerken dat kosten dekken niet enkel het verhogen van inkomsten is. Er moeten ook efficiëntiewinsten en gebiedsevaluaties gebeuren. Het juiste vervoermiddel moet op de juiste plaats komen.

Het totale aantal abonnementen in 2007 bedroeg 381.268. Van die 381.268 abonnementen waren er 38.495 WIGW's. In 2011 zijn er 458.237 abonnementen. Dat is een mooie stijging. Daarvan zijn er echter 96.728 WIGW's en Omnio's. Het aandeel WIGW's en Omnio's in het totale aantal abonnementen is dus gestegen. Ik laat die cijfers toevoegen aan het verslag ([bijlage](#)). Ik heb daar geen gevoelens bij, ik zie enkel dat dat een impact heeft.

Als je iets invoert, moet je ervoor zorgen dat wie daar recht op heeft, dat ook weet en daar gebruik van maakt. We moeten daar op een open en transparante wijze mee werken.

De voorzitter: Mevrouw Jans heeft het woord.

Mevrouw Lies Jans: Minister, ik dank u voor uw nuttige uitleg, zeker wat het Omnio-statuuat betreft.

Ik heb een wrang gevoel bij de verhouding van de vervoersontvangsten en het percentage dat voor die vervoersontvangsten zorgt. 35 procent van de reizigers betaalt de volle pot. Zij

zorgen voor 82 procent van de vervoersontvangsten. Het is dus zeker nodig dat de hele discussie over het tarievenbeleid en de kostendekkingsgraad met een open geest gevoerd wordt. U zei daarnet dat we out of the box moeten denken. Dat zal in dit geval zeker moeten gebeuren, als je bekijkt welke invloed die groei van de Omnio-abonnementen hebben teweeggebracht op de vervoersontvangsten. We zullen dus zeker creatief moeten nadenken om de vervoersontvangsten te verhogen.

U hebt ook benadrukt dat het om meer dan enkel ontvangsten gaat. Het verhogen van de efficiëntie en het besparen van kosten zijn andere elementen waarover we ook zeker moeten discussiëren. Ik hoop dat we binnenkort meer informatie hebben over de scenario's.

Minister Hilde Crevits: Ze moeten in 2011 met scenario's komen.

De heer Jan Peumans: Heb ik goed begrepen dat die 96.0728 Omnio's in 2011 deel uitmaken van die 458.237 abonnementen?

Minister Hilde Crevits: Ja, in 2010 waren er 457.745 abonnementen en in 2011 zijn dat er 458.237, een stijging van ongeveer 1000 abonnementen. Het aantal Omnio's stijgt met 16.000. Het bedrijf kan daar natuurlijk niet aan doen. Men maakt gewoon gebruik van iets waar men recht op heeft.

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Minister, uit die cijfergegevens blijkt toch duidelijk dat een aantal betaalsystemen bij De Lijn niet langer houdbaar zijn. U bent blijkbaar zelf wat overdonderd door en verontwaardigd over die toch wel schokkende cijfers. Hoe kan men de kostendekkingsgraad bij De Lijn verhogen als zulke systemen in het leven worden gehouden?

Minister, ik hoop dat het gratisverhaal van het socialistisch beleid uit het verleden de kop zal worden ingedrukt. Uiteraard is niets gratis. Er zal altijd wel iemand moeten betalen. Als er niets verandert, zal De Lijn hetzelfde lot beschoren zijn als de NMBS, die op de rand van het faillissement staat.

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

De heer Steve D'Hulster: Mevrouw Van den Eynde, de hele discussie en het onderzoek over het Omnio-statuuut moet nu niet worden gevoerd. Dat is nu net een categorie waar er heel veel vervoersarmoede is. Voor die mensen is het openbaar vervoer nog veel belangrijker dan voor andere doelgroepen. Hiermee wil ik wat tegengas geven voor de woorden van mijn goede collega, mevrouw Van den Eynde.

De heer Jan Peumans: Ik ben oud-werknemer van De Lijn. Eigenlijk ben ik daar nog altijd in dienst. Na mijn pensioen mag ik terugkeren. Dat is decretaal geregeld.

Ik vind de tarievenpolitiek die men op dit moment voert, een grote bedreiging voor De Lijn. Ik heb daar tijdens de regeringsonderhandelingen hard voor gevochten. Ik kom van De Lijn. Ze gaan dat niet volhouden met een kostendekkingsgraad van 14 procent. Dat is een ernstige bedreiging voor de toekomst van De Lijn.

Indertijd was er die beroemde benchmark met Nederland. U herinnert zich dat vast nog wel. Als men goed openbaar vervoer aanbiedt, zijn de mensen bereid daarvoor te betalen. Het is mijn bezorgdheid om dat bedrijf boven water te houden. Op dit moment staat de teller ongeveer op 1 miljard. Ik ben benieuwd wat dit jaar het resultaat van De Lijn zal zijn met die terugvallende ontvangsten. Ik hoor in de wandelgangen geruchten dat het er niet zo goed uitziet. Ik zeg niet dat je dan een spoorwegverhaal krijgt, maar ik vind dat geen goede ontwikkeling. Ik blijf dat zeggen.

De heer Dirk de Kort: Ik merk op het terrein wel dat De Lijn op dit moment effectief bezig is met onderzoek om zo efficiënt mogelijk te werken, en dat men zelf bijsturingen doet met busritten, in overleg met lokale besturen. Dat was vroeg niet het geval. Als er sprake is van een bus met veel te weinig reizigers, gaat men nu veel gemakkelijker spreken over belbussen

of een verschuiving van trajecten. Ik vond dat dat vroeger veel te weinig gebeurde. Ik stel vast dat het op dit moment wel goed gebeurt. Dat is ook belangrijk in functie van de opbrengsten.

De heer Jan Peumans: Dat klopt, mijnheer de Kort, maar ik heb op dat vlak wel een pendelbeweging gezien. In de jaren 80 werden heel veel lijnen waar niemand op zat, afgeschaft. Nadien kwam er een periode waarin men het aanbod uitbreidde. En nu slaat het weer over naar de andere kant en gaat men zaken afschaffen.

Ik geef u twee voorbeelden uit mijn eigen regio. Er is de beroemde lijn 39B. Als ik op zondagmorgen, om half negen 's morgens, naar mijn twee kleindochters in de Voerstreek ga, zie ik twee bussen, de ene komt uit de Voerstreek, de andere rijdt ernaartoe, en die zijn allebei helemaal leeg.

U moet ook eens gaan kijken naar het stadsnet van Tongeren, een stadje met 10.000 inwoners en tien dorpen eromheen. Ik nam zelf altijd de trein in Tongeren-station. Daar zat bijna niemand op die bussen. Het is dat soort systemen dat wij in stand houden. In Antwerpen is er bijvoorbeeld een andere behoefte dan in een aantal andere regio's. Ik heb dat altijd al gezegd en zal dat ook blijven zeggen.

Men is eerst een heel uitgebreid aanbod gaan uitbouwen. Het kon allemaal niet op. En nu gaan we naar een periode dat de minister zal mogen beginnen te snoeien. Die blijde verwachting zal volgens mij omslaan in iets heel anders. Ik denk dat we naar een andere situatie gaan, en ik vind dat een bedreiging.

Minister Hilde Crevits: Collega's, wat de kostendekkingsgraad betreft, wil ik iedereen vragen om het verslag van de discussie in juni nog eens te lezen. Ik heb toen gezegd dat je appels met appels moet vergelijken. Als je de parameters in de kostendekkingsgraad van de MIVB ook gebruikt voor De Lijn, zitten we aan 40, ten opzichte van 50 voor de MIVB. Je mag dus niet 16 procent afzetten tegen 50. Ik heb dat in juni al verteld.

Er wordt hier gezegd dat we alle Omnio's moeten afschaffen en dat die weer de volle pot moeten betalen, maar het bloedbad dat je daarmee gaat aanrichten, is enorm. Ik ben ook niet geneigd om grote uitspraken te doen over 65-plussers die meer zouden moeten betalen. Ik vind dat fout.

De Lijn heeft nu de eerste verantwoordelijkheid en moet die verantwoordelijkheid ook nemen. Er is een engagement in de beheersovereenkomst. We hebben dat hier uitgediscussieerd. Het gaat om 0,5 procent per jaar. Ik wil schema's zien van hoe men dat kan bereiken. Ik wil weten waar je kunt raken met efficiëntiewinsten, waar je kunt raken door inkomstenverhogingen. Hoe is die pendant gemaakt? Hoe kunnen we daarop vooruit?

Het bedrijf zal verplicht zijn out of the box te denken. Dat is ook niet verboden. Als je je kostendekkingsgraad wilt zien stijgen, moet je niet noodzakelijk los raken van het regeerakkoord. We gaan dat automatiseren, we kunnen aan prijsdifferentiatie doen enzovoort. Er zijn echt mogelijkheden. Dat moet rustig worden opgebouwd, maar we moeten wel een visie ontwikkelen op hoe we dat gaan doen.

Ik volg de heer Peumans wat betreft dat snoeien. Dat is een van mijn vele minder aangename taken, maar anderzijds is het ook boeiend om dat debat te voeren. Ik voel ook wel dat men in het bedrijf aanvoelt dat het absoluut noodzakelijk is.

Er zijn volop gebiedsevaluaties bezig, maar je kunt dat niet overal tegelijk doen. Dat is jaar per jaar, in elke provincie één of twee. In de beheersovereenkomst staat uitdrukkelijk dat "in de loop van deze beheersovereenkomst elk gebied geëvalueerd moet zijn". Daar moet je dus je efficiëntieoefeningen doorgevoerd hebben, in samenspraak met de lokale besturen.

Collega's, ik besef dat het een zwaar debat zal worden, maar het zal boeiend zijn. We weten allemaal – ook het bedrijf zelf – voor welke uitdaging ze vandaag staan.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

■

Vraag om uitleg van de heer Dirk de Kort tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over spitsmijden als vorm van dynamisch verkeersmanagement
- 174 (2011-2012)

Vraag om uitleg van de heer Peter Reekmans tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over spitslijden/spitsmijden
- 199 (2011-2012)

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

De heer Dirk de Kort: Minister, geld krijgen om uit de file te blijven, het heet spitsmijden. Toegegeven, het klinkt op het eerste gezicht misschien vreemd. Toch doet men in Nederland al dergelijke proeven, en die blijken succes te hebben. Vlaanderen zet hoog in op dynamisch verkeersmanagement, en terecht. Er is op dit punt nog veel winst te halen. Maar het verkeersmanagement – verkeerssturing is misschien een beter woord – bestaat uit dwangmaatregelen, uit zachtere vormen van geleiding en sturing – informatie en advies – en dus ook uit dergelijke soort vormen van sturing.

Bij het spitsmijden worden automobilisten met een financiële prikkel en aanvullende diensten ertoe verleid minder in de spits te rijden. In het proefproject SpitsScoren A15 maken 1800 automobilisten gedurende de proefperiode iedere werkdag met elkaar 58 procent minder spitsritten. Het proefproject loopt op dit moment, maar de eerste resultaten zijn al beschikbaar, en de vooropgestelde doelstellingen worden gehaald. Het project SpitsScoren heeft geleid tot een vermindering van 7 procent automobiliteit op de A15 tijdens de ochtendspits. De resultaten waren beter dan verwacht.

Het spitsmijden kan in geval van grote wegwerkzaamheden een nuttige bijdrage leveren aan de beperking van de congestie. Het project is grondig uitgewerkt, inclusief handhaving. Deelnemers krijgen een smartphone. Het gps-signaal en de kentekenregistratiecamera's zorgen ervoor dat SpitsScoren weet of de deelnemer tijdens de ochtendspits wel of niet op de A15 rijdt. Maar Reiswijzer begeleidt de deelnemers ook in hun vervoer- en trajectkeuze.

Het financieel instrumentarium werkt inzake mobiliteit toch voornamelijk bestraffend. Deze maatregel laat zien dat het ook belonend kan werken.

Minister, is het zo ver doordenken over diverse maatregelen en vormen van mobiliteitsmanagement in Vlaanderen ook haalbaar als beleidsmaatregel? Waar zit in Vlaanderen de expertise inzake de werking van financiële prikkels – belonend en bestraffend – voor mobiliteit? Een nieuw concept dat momenteel ook ingang vindt, is het mobiliteitsbudget. Kan deze proef daarvan een concrete invulling worden?

De voorzitter: De heer Reekmans heeft het woord.

De heer Peter Reekmans: Minister, het Vlaams Verkeerscentrum verklaarde onlangs dat de files sinds 2007 met 20 procent zijn toegenomen. De files deinen uit in de tijd omdat automobilisten steeds langer onderweg zijn wanneer zij tijdens de spits rijden. In 2007 en 2008 zijn de files een beetje verminderd ten gevolge van de crisis, aldus het verkeerscentrum. De files zijn echter opnieuw toegenomen en ze zullen blijven toenemen tot 2020. De toename van de congestie wordt eveneens al decennialang voorspeld.

Vlaanderen doet verschillende zaken om de verkeersknoop te ontwarren. Op de E40, de E19, de E314 blijft het moeilijk, ondanks de recente creatie van de spitsstrook die mijn partijvoorzitter als eerste heeft gelanceerd. Hij werd toen beschouwd als een fantast. Er zijn nog volop onderzoeken bezig voor de volgende spitsstroken. Dat gaat heel traag. Misschien

kan tussentijds een andere oplossing worden gevonden. Op lange termijn is er sprake van de Lange Wapper en het verbreden van de Brusselse ring. Dat zal echter nog heel lang duren, wat ook logisch is. We moeten dan ook zoeken naar een tussentijdse oplossing.

Vandaag in Vlaanderen wordt een automobilist alleen bestraft. We hebben voldoende camera's en trajectcontroles. Een automobilist wordt echter nooit beloond. De heer de Kort heeft gelijk dat vandaag in Nederland automobilisten worden beloond om uit de file te blijven. Misschien moeten we dat ook in Vlaanderen invoeren.

Minister, het project dat de heer de Kort heeft beschreven, is getest in Nederland op verschillende plaatsen. Nederlands minister Schultz heeft daar spitsvrije projecten naar voren geschoven met meetbare effecten. De deelnemers rijden dagelijks een derde tot de helft minder in de spits. Ze vertrekken later, werken thuis of nemen het openbaar vervoer of de fiets. Dankzij een bewuste keuze vermindert het aantal auto's in de spits op het bewuste traject met minstens 4 procent. Een paar procent minder verkeer in de spits zorgt al snel voor 10 tot 20 procent minder vertraging voor alle weggebruikers op dat traject.

Minister, overweegt u ook om op een korte termijn een project van spitsmijden naar Nederlands model in Vlaanderen uit te testen zodat het spitslijden hier wat afneemt?

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

De heer Steve D'Hulster: Hoe kan men in dat geval sluipverkeer vermijden? Als mensen op een bepaald tijdstip niet voor een bepaald traject kunnen kiezen, wat belet hun dan om voor een ander traject te kiezen?

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Mevrouw Karin Brouwers: Ik neem op dit moment deel aan een proefproject daarover. Ik heb een OBU, een on-board unit, in mijn wagen. Het gaat om een project van een aantal Leuvense bedrijven zoals Transport & Mobility, IBM, de K.U.Leuven enzovoort. De stad Leuven heeft dit project voor een deeltje gesubsidieerd. Daardoor zijn er maar dertig proefpersonen die rijden tussen Bekkevoort tot voorbij Brussel. Dat is het proefprojectterrein. Ik wil maar meteen zeggen dat het een ander systeem is dan wat er in Nederland gebeurt, waar het om een traject gaat. Hier probeert men de wagens constant te volgen via een gps-systeem, de OBU dus. Hier gaat het niet met nummerplaatregistratie. Het is een andere technologie die men uitprobeert.

Ik wil er meteen bij vertellen dat het niet van een leien dakje loopt, tenminste niet wat mij persoonlijk betreft. Er zijn blijkbaar wagens die door de coating op de voorruit en dergelijke, een minder goede gps-ontvangst hebben. Bij mij werkt het de helft van de tijd niet, maar het is dan ook een proefproject. Men schaaft elke dag bij.

Men heeft ons nu een maand of twee gevolgd. Binnenkort zullen alle proefpersonen een soort advies krijgen, advies om niet in de spits te gaan rijden maar ook advies om sluipverkeer te vermijden. Men zal me bepaalde adviezen geven en ik ben heel benieuwd wat die zullen zijn. Dat is de volgende fase in het project. We worden beloond. We weten nog niet met wat, waarschijnlijk met een bioscoopticket.

De collega's die dachten dat die proefprojecten ervoor dienen om mensen te belonen, moet ik wel teleurstellen. Die proefprojecten zijn er eigenlijk gekomen om rekeningrijden uit te testen. Je kunt mensen in een proefproject natuurlijk niet bestraffen, want anders doet niemand mee. Men heeft dus het omgekeerde gedaan. Mensen die bereid zijn dat eens uit te proberen en hun gedrag willen aanpassen, worden beloond als ze het goed doen.

De voorzitter: Mevrouw Smaers heeft het woord.

Mevrouw Griet Smaers: Voorzitter, ik wil met een wat andere invalshoek aansluiten bij de vraagstellers. Ik denk dat het interessant is om dat project in Nederland te bekijken. Ik wil graag weten in welke mate er in Nederland andere sociaal-economische verhoudingen zijn

dan bij ons, bijvoorbeeld ook arbeidsrechtelijk. Dat element speelt natuurlijk ook mee in dergelijke projecten. Zijn glijdende uren voldoende om zoiets mogelijk te maken of moet er ook arbeidsrechtelijk een aanpassing gebeuren om in de toekomst files beter te kunnen aanpakken door de spreiding van werkuren? Quid met het arbeidsrechtelijke aspect in het project? Is dat bekeken? Kunnen we daar iets uit leren?

Ik wil ook verwijzen naar een antwoord van de minister op een schriftelijke vraag die ik heb gesteld in augustus over het proefproject 'Mobiliteitsbudget werkt!'. Daarin wordt nagegaan in welke mate een mobiliteitsbudget kan werken, en welke impact dat kan hebben. Ik vermoed dat daar ook de arbeidsrechtelijke en menselijke verhoudingen deels in worden meegenomen. Minister, worden dergelijke zaken meegenomen in het proefproject 'Mobiliteitsbudget werkt!?' Kunnen we uit het project spitsmijden in Nederland een aantal zaken halen om hier iets dergelijks in te voeren?

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Mevrouw Brouwers, uw OBU past waarschijnlijk in een proefproject rekeningrijden. Het voorstel dat door de heer Reekmans wordt gedaan, heeft echt betrekking op het in plaats van het bestraffen of doen betalen van iemand die in de spits rijdt, het belonen van iemand die dat niet doet. Ik denk dat het een iets andere invalshoek is. Dat is mijn inschatting.

Mevrouw Brouwers, ik ben blij dat u meedoet. Het resultaat van deze OBU-oefening interesseert me heel sterk.

Er is langs de ene kant het project in Nederland en het project van het mobiliteitsbudget, waar de heer de Kort en mevrouw Smaers naar verwijzen. Dat is iets totaal anders. Het mobiliteitsbudget interesseert me enorm als concept. Er zijn nog wat federale barrières, maar we hebben dat in Vlaanderen samen met Voka en een aantal andere verenigingen uitgewerkt. Het gaat als volgt. De werknemer krijgt een budget dat gelijkwaardig is aan dat van een bedrijfswagen en dat op een gelijkaardige manier belast wordt. Hij kan dat vrij besteden aan een waaier van vervoersmogelijkheden. De werkgever biedt de werknemer de keuzevrijheid op welke manier hij zich van de woonst naar het werk zal verplaatsen. De werknemer bepaalt zelf op welke manier hij zijn mobiliteit invult.

De bedoeling is dat men gaat nadenken over de manier die het gemakkelijkst is. Zo laten we ondernemingen toe om de werknemers te laten inspelen op een wisselende mobiliteitsbehoefte. Ik ben bijvoorbeeld in een warenhuis geweest. Dat had dertig fietsen en twintig auto's aangekocht. Afhankelijk van wat de werknemer de volgende dag moet doen, kan hij de fiets of de auto nemen. Men is er echt mee bezig om meer dergelijke mogelijkheden aan te bieden.

Het proefproject 'Mobiliteitsbudget werkt!' is een samenwerkingsverband van Voka Halle-Vilvoorde, Mobiel 21 en de Bond Beter Leefmilieu (BBL). Ook een aantal logistieke partners, zoals De Lijn, de NMBS Holding, Cambio, Taxistop en Fietsnetwerk Vlaanderen zijn bij de implementatie betrokken. Het project heeft als doel na te gaan of werknemers positief reageren, goed wetende dat er aan de fiscale hefbomen moet worden gesleuteld. De resultaten kennen wij nog niet.

Wat de heren de Kort en Reekmans voorstellen, is nog iets anders: mensen belonen wanneer zij de spits vermijden. In Nederland zijn een aantal experimenten gaande, onder meer in Zoetermeer en Den Haag, tussen Gouda en Den Haag, in de regio van Rotterdam en in de regio van Arnhem. Automobilisten die deelnemen aan het experiment SpitsScoren op de A15 in Rotterdam, krijgen een smartphone en 5 euro als zij de spits vermijden. Het project loopt nog tot 29 juni 2012. Tussen oktober 2009 en juli 2010 daalde het aantal ochtendspitsritten dat de 2041 deelnemers aflegden.

Ook was er het project van het spitsmijden bij de Waalbrug bij Nijmegen, waaraan 6600 chauffeurs deelnamen. De Waalbrug werd per dag in de spits ongeveer 1300 keer vermeden, wat elk van de chauffeurs per dag 4 euro opbracht. De kostprijs voor de Nederlandse overheid bedroeg iets meer dan 5000 euro per dag. Indien deze kost alle werkdagen van het jaar zouden moeten worden gedragen, zou dit de overheid meer dan 1 miljoen euro per jaar kosten om op één plaats 1300 auto's tijdens de spitsuren te verwijderen.

Bovendien werd enkel het kortetermijnresultaat bekeken en werden geen gewenningsverschijnselen in rekening gebracht. Omgekeerd werd er ook niet in een bestraffing voorzien: een systeem waarbij spitsrijden wordt bestraft, in combinatie met een systeem waarbij spitsmijden wordt bevoordeligd. Die combinatie zou nog effectiever kunnen zijn. Beide spitsmijdacties gebeurden tijdens wegwerkzaamheden. In die bonus werd dus enkel bij grote hinder voorzien. Toch gaat het om interessante experimenten.

Ik heb wel een aantal bedenkingen. Vlaanderen en Nederland hebben een fundamenteel verschillend wegennet: het Vlaamse hoofdwegennet is grofmaziger dan het Nederlandse en het lokale wegennet in Vlaanderen is veel fijnmaziger. De weggebruiker heeft dus in België veel meer alternatieve reismogelijkheden. In geval van een bonus zou dat ertoe kunnen leiden dat mensen niet vroeger of later reizen, maar een alternatieve route gaan gebruiken, waardoor de files gewoon verplaatst zouden worden. Een tweede bedenking: de fiscaliteit van Vlaanderen verschilt sterk met die van Nederland.

Een derde bedenking betreft de juridische aspecten. In Nederland gebeurt dat met nummerplaatregistratie. Wij moeten nog nagaan of dat hier eventueel ook kan worden ingevoerd. Tijdens grote wegwerkzaamheden zou die aanpak interessant kunnen zijn. Ik wacht dus de evaluatie van de Nederlandse experimenten af. Er zijn wel alternatieven: de zeer doorgedreven mediacampagne voor de werken in Vilvoorde, gecombineerd met de 'verplichting' alternatieve routes te vermijden, had succes. Een vierde en laatste bedenking: uit het laatste indicatorenrapport blijkt dat de filetijden op de drukste assen enorm zijn toegenomen. Er zijn plaatsen waar de spijstijd bijna de helft van de dag beslaat. Spreiding van het verkeer is op die plaatsen moeilijk.

Ik ben dus echt bereid om na te gaan of die aanpak kan worden geïntroduceerd. Maar vandaag kunnen wij onmogelijk zeggen waar en wanneer dat zal gebeuren. Vlaanderen bezit immers in vergelijking met Nederland een aantal handicaps.

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

De heer Dirk de Kort: Minister, dank u voor uw antwoord. Het is goed dat wij nadenken over de spits en over alle files die daarin ontstaan. Ik vroeg u of er ergens een steunpunt of een administratie bezig is met de opvolging van proefprojecten in onze omgeving of in buurlanden, en met het onderzoek of het mogelijk is om die hier te implementeren.

Minister, de technologie gaat erop vooruit. In verband met de nummerplaatregistratie las ik deze week nog in de pers dat minister Muyters dit zal gebruiken om te controleren of de Vlaamse verkeersbelasting op de voertuigen wordt betaald. Als de nummerplaattherkenning dan toch meer zal worden geïmplementeerd, dan zullen er gemeenten zijn die dit ook interessant zullen vinden voor hun veiligheidsbeleid. Na diefstallen in een bepaalde wijk kan men op die manier voertuigen zeer gemakkelijk herkennen. Iedereen bekijkt dat vanuit zijn invalshoek. Het is goed dat we er samen over nadenken. Een techniek als nummerplaattherkenning kan door meerdere instanties worden aangewend, elk met een verschillend doel voor ogen. Als we dat allemaal apart willen realiseren, zal dat veel geld kosten. We moeten op dat vlak de handen in elkaar slaan. Zo kunnen we op zowel het gebied van mobiliteit als van veiligheid goede doelstellingen bereiken.

De voorzitter: De heer Reekmans heeft het woord.

De heer Peter Reekmans: Minister, dank u voor het antwoord. Ik heb in deze commissie vaak het gevoel dat we de vragen met details en komma's verdrinken. Het gaat over het principe en het idee. Of er uit de nummerplaatherkenning eventueel arbeidsrechtelijke problemen voortkomen: daarover ging de vraag niet.

Minister, ik vind het een heel goede zaak dat u het verder wilt bekijken en onderzoeken. Mevrouw Brouwers, u gaf een voorbeeld van rekeningrijden, maar daar heeft het absoluut niets mee te maken. Lees eerst wat ze in Nederland doen en kom dan discussiëren.

Er zijn tien voorbeelden die in Nederland worden getest. Minister, u hebt er twee gegeven, maar het waren niet de beste. Ik geef u het betere voorbeeld van de samenwerking tussen het stadsgewest Haaglanden en het Ministerie van Infrastructuur en Milieu. Vaak zijn het lokale initiatieven die samenwerken met het Ministerie van Infrastructuur. Elke lokale samenwerking – en daar zit in Nederland het probleem – heeft een eigen invulling. Er is een project bij met een smartphone, en een met 5 euro. Maar er is ook het project Spitsmijden Haaglanden.

“De deelnemers aan Spitsmijden Haaglanden hebben in de periode van 24 mei tot en met 29 juni 2011 5500 keer de spits gemeden. Daarmee is het aantal spitsritten meer dan gehalveerd. De 400 deelnemers realiseren dagelijks 274 spitsmijdingen. De beloning voor de deelnemers bedraagt gemiddeld 28 euro per vijf weken. Werkgevers spelen een belangrijke rol in dit project; zij kunnen de faciliteiten bieden om de werknemers de spits te laten mijden. In totaal hebben 22 bedrijven zich aangesloten bij het project Spitsmijden Haaglanden.”

Het is heel belangrijk dat de bedrijven zich hierbij aansluiten.

“Van de deelnemers werkt 21 procent in de ICT-telecommunicatiesector, 17 procent in de overheidsector, 10 procent in de bank- en verzekeringssector en nog eens 10 procent werkt in het onderwijs.”

Dat zijn heel belangrijke cijfers.

“Spitsmijden Haaglanden verleidt automobilisten de spits te mijden door ze een financiële beloning in het vooruitzicht te stellen. Op basis van hun rijgedrag ontvangen deelnemers een startbudget dat kan oplopen tot 80 euro per vijf weken. Door zoveel mogelijk voor of na de spits te reizen, gebruik te maken van het openbaar vervoer, te gaan fietsen of thuis te werken blijft het startbudget behouden. Iedere keer dat de deelnemer in de spits rijdt, gaat er een bedrag af van dit startbudget. Het project is in december 2010 gestart en loopt tot februari 2012.”

Minister, dit is het mooiste voorbeeld van alle projecten die in Nederland lopen. Het zijn er ongeveer vijftien. We hebben ze een voor een ontleed en we hebben bekeken waar ze lopen. Het project Haaglanden gaat gepaard met enorme spitsproblemen door wegenwerken. Daar heeft het effectief gewerkt. Minister, ik ben heel tevreden dat u het positief bekijkt. Maar u geeft de twee slechtste voorbeelden. U moet eens nagaan waar die mensen tewerkgesteld zijn. Je moet dit natuurlijk niet aan bouwvakkers geven die elke dag naar hun werk moeten rijden. Dan kunnen we ook in Vlaanderen effectief iets veranderen.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Mevrouw Karin Brouwers: In het proefproject waaraan ik deelneem, wordt rekening gehouden met zowel spitsmijden als met sluipverkeer. Mijnheer Reekmans, het gaat echt wel om meer dan wat u denkt. Het gaat niet louter om rekeningrijden. Integendeel. Omdat het ook een proefproject is, wordt er ook met een systeem van belonen gewerkt.

Meer in het algemeen denk ik dat rekeningrijden op de langere termijn geld opbrengt terwijl je toch dezelfde effecten en dezelfde resultaten bereikt als deze waarvoor je beloont. Het is het verhaal van de wortel en de stok – en waarvoor gaat men nu kiezen? Maar laten we het daarbij houden. We zitten nog in de fase van de proefprojecten. We moeten nog geen verdere standpunten innemen.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Voorzitter, dames en heren, er was nog een vraag van de heer de Kort. In het totale mobiliteitsmanagement speelt het Vlaams Verkeerscentrum sowieso een cruciale rol. Als alles goed gaat, komen er binnenkort twee nieuwe steunpuntcontracten. De oude zijn immers opgezegd en in de nieuwe zal wat structuurverschil zitten. Er zal een steunpunt verkeersveiligheid komen en een steunpunt personen en goederenvervoer. Het verkeerscentrum zal heel goed samenwerken en bekijken hoe het private partners kan vinden.

Ik heb daar bewust niets over gezegd, maar eigenlijk was mijn eerste zin dat mobiliteitsmanagement hier wellicht nog uitgebreid aan bod zal komen, en meer bepaald onze plannen en onze aanpak. Dat neemt niet weg dat een dergelijk project, net als het invoeren van een spitsstrook, zaken zijn die we wel in ons systeem kunnen steken, maar dat iemand ze ook concreet moet maken. Ik had niet gedacht dat de spitsstrook zo veel geld zou kosten, er waren ook de borden en zo meer. Als het er is, kan het in het systeem draaien en kan iedereen er gebruik van maken, maar als we zo'n project willen invoeren, moeten we goed de effecten ervan bekijken op sluipverkeer, op de kostprijs en zo meer. In een aantal punctuele gevallen kan het misschien een oplossing bieden, maar ik geloof ook echt in het management zoals we dat nu aan het uitrollen zijn.

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

De heer Dirk de Kort: Minister, nu we hebben vernomen wat de kostprijs is, bekijken we dit al wat meer genuanceerd. Toen ik het rapport over het spitsmijden uitvoerig las, heb ik gemerkt dat de mensen op een goede manier begeleid worden met een reisiwijzer, een carpoolplanner en eventuele kantoren in de buurt. We merken dat het voornamelijk hoogopgeleide mensen zijn die eraan deelnemen, maar dat heeft natuurlijk ook te maken met de arbeidsverhoudingen.

De voorzitter: De heer Reekmans heeft het woord.

De heer Peter Reekmans: Minister, ik heb gemerkt in deze vraagstelling en het debat dat een beetje is uitgebleven, dat dit systeem zoals het in Nederland bestaat, hier nog onvoldoende bekend is. Als we het rapport ontleden, moeten we ook kijken naar de specifieke situaties van wegenwerken ter plaatse en van de aparte modellen die werden ingevoerd, net zoals in het voorbeeld dat ik daarnet gaf.

Ik zal nog een initiatief nemen, via een voorstel van resolutie of op een andere manier, om die modellen toch beter bekend te maken. Ik denk dat we er in Vlaanderen mee gebaat kunnen zijn op specifieke plaatsen. Dat hebt u terecht opgemerkt, ik besef ook wel dat we ze niet in heel Vlaanderen kunnen invoeren.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

■