



Vlaams
Parlement

vergadering **6**
zittingsjaar 2019-2020

Woordelijk Verslag

Plenaire Vergadering

van 23 oktober 2019

INHOUD

| | |
|--|----|
| OPENING VAN DE VERGADERING | 3 |
| VERONTSCHULDIGINGEN | 3 |
| INGEKOMEN DOCUMENTEN EN MEDEDELINGEN | 3 |
| MEDEDELING VAN DE VOORZITTER | 3 |
| VOORSTEL VAN RESOLUTIE van Annick Lambrecht, Conner Rousseau en Maxim Veys betreffende een wapenembargo tegen Saoedi-Arabië – 113 (2019-2020) – Nr. 1 Voorstel tot spoedbehandeling | 3 |
| ACTUALITEITSDEBAT over de toekomst van De Lijn – 1 (2019-2020) | 3 |
| REGELING VAN DE WERKZAAMHEDEN | 42 |
| ACTUELE VRAAG van Roosmarijn Beckers aan Ben Weyts, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Onderwijs, Sport, Dierenwelzijn en Vlaamse Rand, over het klimaatpijbelen | 42 |
| ACTUELE VRAAG van Maurits Vande Reyde aan Wouter Beke, Vlaams minister van Welzijn, Volksgezondheid, Gezin en Armoedebestrijding, over de samenstelling van het expertenpanel voor de interlandelijke adoptie | |
| ACTUELE VRAAG van Freya Van den Bossche aan Wouter Beke, Vlaams minister van Welzijn, Volksgezondheid, Gezin en Armoedebestrijding, over de samenstelling van het expertenpanel betreffende interlandelijke adoptie | 46 |
| ACTUELE VRAAG van Nadia Sminate aan Matthias Diependaele, Vlaams minister van Financiën en Begroting, Wonen en Onroerend Erfgoed, over het arrest van het Grondwettelijk Hof betreffende de taalvereiste A1 als huurdersverplichting in de sociale huisvesting | 50 |
| ACTUELE VRAAG van Kurt Vanryckeghem aan Jan Jambon, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Buitenlandse Zaken, Cultuur, ICT en Facilitair Management, over economische maatregelen in het kader van de brexit | 54 |
| VASTE NATIONALE CULTUURPACTCOMMISSIE Verkiezing van de Nederlandstalige vaste en plaatsvervangende leden | 60 |
| VOORSTEL VAN RESOLUTIE van Annick Lambrecht, Conner Rousseau en Maxim Veys betreffende een wapenembargo tegen Saoedi-Arabië – 113 (2019-2020) – Nr. 1 Voorstel tot spoedbehandeling | 61 |
| REGELING VAN DE WERKZAAMHEDEN | 63 |

OPENING VAN DE VERGADERING**Voorzitter: mevrouw Liesbeth Homans**

– De vergadering wordt geopend om 14.01 uur.

De voorzitter: Dames en heren, de vergadering is geopend.

VERONTSCHULDIGINGEN

De voorzitter: Ik deel aan de vergadering mee dat er verontschuldiging zijn ingekomen van de volgende leden:

An Moerenhout, Frieda Verougstraete-Deschacht: gezondheidsredenen.

INGEKOMEN DOCUMENTEN EN MEDEDELINGEN

De voorzitter: Dames en heren, de lijst met de ingekomen documenten en mededelingen werd op de banken rondgedeeld. (*Parl.St.* VI.Parl. 2019-20, nr. 60/3)

MEDEDELING VAN DE VOORZITTER

De voorzitter: Collega's, normaal gezien zou na afloop van de plenaire vergadering een fotosessie worden gehouden. Ik stel voor die te organiseren na het actualiteitsdebat en voor de actuele vragen en de rest van de plenaire vergadering. Want stel u voor, mijnheer de fractievoorzitter van de N-VA, die zo aandachtig aan het kijken is, dat het intussen al donker is: dat kan niet de bedoeling zijn.

VOORSTEL VAN RESOLUTIE van Annick Lambrecht, Conner Rousseau en Maxim Veys betreffende een wapenembargo tegen Saoedi-Arabië – 113 (2019-2020) – Nr. 1**Voorstel tot spoedbehandeling**

De voorzitter: Dames en heren, met toepassing van artikel 50 van het Reglement van het Vlaams Parlement heeft de heer Conner Rousseau bij motie van orde het woord gevraagd.

De heer Rousseau heeft het woord.

Conner Rousseau (sp.a): Voorzitter, ik zou graag nog een voorstel van resolutie aan de agenda laten toevoegen betreffende een wapenembargo tegen Saoedi-Arabië.

De voorzitter: We zullen ons daar aan het eind van de vergadering over uitspreken.

Het incident is gesloten.

ACTUALITEITSDEBAT over de toekomst van De Lijn – 1 (2019-2020)

De voorzitter: Dames en heren, aan de orde is het actualiteitsdebat over de toekomst van De Lijn.

Het debat is geopend. Elke fractie krijgt tien minuten spreektijd.

De heer Claes heeft het woord.

Bart Claes (Vlaams Belang): Minister, naar aanleiding van een artikel dat vorige week in de krant verscheen over het feit dat De Lijn een piste onderzoekt

waarbij ze de tickets duurder zou maken tijdens de spitsuren wilde ik u een actuele vraag stellen. De laatste dagen en uren zijn er echter veel meer artikels gepubliceerd met standpunten en verzuchtingen van binnen en buiten onze openbare vervoermaatschappij, waarop de voorzitter, terecht, heeft beslist om een actualiteitsdebat te organiseren over de toekomst van De Lijn.

Het Vlaams Belang is een enorme voorstander van het idee achter De Lijn en vindt het organiseren van een goed draaiend en toegankelijk openbaar vervoer een van de wezenlijke taken van een moderne overheid. Een ontwikkelde natie is immers niet zozeer een land waar de armen allemaal een auto hebben, maar waar de vermogenden mee gebruikmaken van het openbaar vervoer. Maar als de overheid dan iets doet en daar aanzienlijk wat publieke middelen tegenaan gooit, moet ze het wel goed doen. En daar knelt steeds meer het schoentje. Bussen en trams rijden niet op tijd of helemaal niet. Er is vaak een gebrek aan actuele informatie voor de reizigers. Bussen en trams zijn vuil en steeds vaker onveilig. En bovendien verdwijnen er steeds meer ritten, zeker in de meer landelijke gebieden van Vlaanderen.

Ik heb vandaag dan ook een hele resem vragen en opmerkingen voor u als nieuwbakken minister van Mobiliteit en uiteindelijk ook de eindverantwoordelijke voor het reilen en zeilen van De Lijn.

Ik wil beginnen met het management van De Lijn. Er is een enorm tekort aan personeel ontstaan. In eerste instantie waren het de chauffeurs die het voor bekeken hielden, maar nu is er ook sprake van ingenieurs, architecten, informatici en managers die in steeds groteren getale De Lijn verlaten. In 2018 verliet per maand gemiddeld één directeur of diensthoofd het bedrijf. In 2019 is dat al opgelopen tot gemiddeld drie per maand. Bovendien wordt er volgens bronnen steeds meer getwijfeld aan de capaciteiten van directeur-generaal Kesteloot om De Lijn door deze moeilijke periode te loodsen. De ervaring leert ons dat wanneer een bedrijf of organisatie niet meer gelooft in de capaciteiten van de voorzitter, deze organisatie gewoonlijk tot niet zo heel veer meer in staat is. Ik denk dat verschillende politieke partijen daar vandaag wel kunnen over meespreken. Minister, wat zult u doen om het nijpende personeelstekort bij De Lijn aan te pakken en de uitstroom van reeds opgeleide en ervaren personeel te stoppen?

Mijn tweede bezorgdheid gaat over onze reizigers. Niet alleen het personeel is niet te spreken over het parcours van De Lijn, ook het vertrouwen van de reizigers daalt steeds meer. De klantentevredenheid van De Lijn bereikte vorig jaar het absolute dieptepunt van slechts 62 procent. Het aantal klachten liep op tot het record van 52.528 en dat record zullen we wellicht in 2019 opnieuw breken.

De redenen voor deze ontevredenheid moeten we niet ver gaan zoeken. De bussen rijden niet op tijd. Ongeveer de helft van alle ritten loopt een vertraging van vijf minuten of meer op. In de spits is dat aantal nog veel hoger. Ritten worden ook steeds meer op het laatste nippertje afgeschafte, zonder dat de reiziger daar op voorhand voldoende van op de hoogte werd gesteld. Ook informatie betreffende de haltes is er op de bus zelf nog steeds niet. Bij andere openbare vervoermaatschappijen, zoals de MIVB, kan dat blijkbaar wel zonder problemen, bij De Lijn niet. Hoe staat het intussen met het ReTiBo-informaticaproject (Registratie, Ticketing en Boordcomputer), dat al in 2011 werd aangekondigd, dat ons al 150 miljoen euro heeft gekost, maar dat nog geen tastbare resultaten heeft opgeleverd?

Ook de veiligheid op de bus en de tram neemt steeds verder af. Ik verwijs naar een zeer gewelddadig incident van twee weken geleden in Antwerpen, waarbij een controleur van De Lijn enorm zwaar werd toegetakeld. En eerder deze week waren er nog gevallen van agressie op de bus in Heusden-Zolder en Genk. Wat

gaat u doen, minister, om de veiligheid van onze reizigers opnieuw te verhogen en te garanderen?

Ook het platteland is een bekommernis geworden. De laatste jaren werd in landelijke gebieden enorm bespaard op het aantal ritten, waardoor sommige regio's – ik kijk dan voornamelijk naar West-Vlaanderen en Limburg – vaak niet te bereiken zijn met het openbaar vervoer.

Gezien de zeer terechte ontevredenheid bij de klanten van De Lijn zullen, samen met mij, vele andere reizigers dan ook geschrokken zijn toen zij vorige week vernamen dat De Lijn het scenario verkent van duurdere tickets tijdens de spitsuren. De mensen betalen al best veel belastingen in dit land. Ik denk dat we het daar, zeker met uw partij, minister, over eens zijn. De werkende burger dan nog extra doen betalen voor een slechte service, is voor mij en veel andere reizigers onbegrijpelijk. Daarom ook mijn vraag aan u: steunt de regering het scenario van variabele ticketprijzen tijdens de spits?

Verschillende partijen, waaronder ook die van de meerderheid, hebben het steeds over de modal shift: mensen moeten minder met de auto rijden en meer met het openbaar vervoer. En daar kunnen verschillende maatregelen voor worden genomen. Er kan meer infrastructuur gecreëerd worden voor het openbaar vervoer. Zeker. Helaas worden er ook vaak gewoon pestmaatregelen genomen ten aanzien van automobilisten, zoals het heffen van meer belastingen of misschien zelfs het invoeren van een vorm van rekeningrijden. Dat laatste scenario is tot mijn grote vreugde verdwenen uit het regeerakkoord, waarvoor dank. Maar hoe gaan we nu ooit meer mensen kunnen aansporen om het openbaar vervoer te gebruiken, als we er met De Lijn niet in slagen om op een vlotte, betaalbare en betrouwbare manier personen van punt A naar punt B te krijgen? Zolang De Lijn dat niet kan, kunt u nog zoveel aankondigen en plannen als u wilt, maar zullen de files niet afnemen.

Minister, ik sluit af. De mensen thuis, de reizigers, zijn niet geïnteresseerd in de financiering of het management van De Lijn. Wat de mensen willen, is dat bussen en trams betaalbaar, proper en veilig zijn, dat ze op frequente uren rijden en heel Vlaanderen bereiken, maar bovenal dat bussen en trams verdomme weer op tijd rijden. Hoe gaat u dat doen? Wij, het Vlaams Belang, kijken alvast uit naar uw antwoorden en maatregelen. (*Applaus bij het Vlaams Belang*)

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Voorzitter, ministers, collega's, we hebben het de afgelopen dagen allemaal kunnen lezen. De media pakten vandaag ook uit met 'de tien plagen van de vervoermaatschappij' en 'Miserie over heel De Lijn'. Ze zijn bijzonder creatief in hun titels, moet ik zeggen. Een exodus bij het management, werd er ook geschreven. Ritten die moeten worden afgeschaft omdat er onvoldoende chauffeurs zijn, een historisch dieptepunt van klantentevredenheid enzovoort: ik moet eerlijk toegeven dat de berichtgeving niet het allerbeste doet hopen en ons niet met het beste humeur doet opstaan. Van januari tot en met augustus 2019 waren er 151.760 afgeschafte ritten. Een kwart van alle klachten bij de klantendienst – 14.000 waren er dat – gaat over de stiptheid van de bussen en de trams. En slechts 62 procent van de reizigers blijkt nog tevreden te zijn.

En toch, collega's, werden er de voorbije jaren fundamentele stappen gezet om De Lijn de 21e eeuw binnen te loodsen en klaar te maken voor de toekomst. De vorige legislatuur werd De Lijn hervormd tot een slankere vervoersorganisatie met een verhoogde kostendekkingsgraad. Nog nooit werd er in één legislatuur zoveel geïnvesteerd in De Lijn: 1,2 miljard euro. Er werd niet enkel in rollend materieel geïnvesteerd, maar ook in een vlottere doorstroming, bijvoorbeeld met verkeerslichtenbeïnvloeding.

Deze nieuwbakken Vlaamse Regering gaat verder op de ingeslagen koers. De investeringsimpuls bij De Lijn van de afgelopen jaren wordt nog versterkt. Het meerjarige investeringsprogramma rond het vernieuwen van de tramsporen en de vergroening van het rollend materieel wordt integraal uitgevoerd. Hierdoor zullen ten laatste in 2025 de stadskernen enkel nog emissievrij bediend worden. Dat is een heel goede zaak. En vóór 2035 rijden alle bussen in heel Vlaanderen emissievrij.

Dat zijn toch elementen van een vooruitziend, modern, hoogwaardig en betrouwbaar openbaar vervoer, wat wij hier in dit halfrond en de mensen in Vlaanderen zeker willen. Maar om dit ideaal te kunnen bereiken, zijn er nog heel wat stappen nodig, dat beseffen we allemaal. De dienstverlening moet echt nog een stuk beter: de stiptheid moet drastisch omhoog en de betrouwbaarheid radicaal beter.

Een betere dienstverlening is ook een zekere dienstverlening. Daarom zal deze Vlaamse Regering ook een stap verder zetten op het vlak van gegarandeerde dienstverlening. Dat is volgens mij een uitstekende zaak.

Collega's, de vorige Vlaamse Regering loodste De Lijn binnen in de 21e eeuw. Deze Vlaamse Regering zal De Lijn moeten klaarstomen voor de toekomst. En die toekomst van De Lijn kent, wat ons betreft, een eerste groot scharnierpunt in 2023. Want dan zal er, zoals uitdrukkelijk bepaald in het regeerakkoord, in één vervoerregio een pilootproject worden opgezet om daar via tendering een dienstverlener voor het vraaggestuurde kern- en aanvullend net aan te duiden. En dat is echt een goede zaak, daar ben ik rotsvast van overtuigd. We moeten immers de markt van het openbaar vervoer durven open te breken en de concurrentie met andere marktspelers durven aan te gaan. Het zal ons mobiliteitsbeleid en het aanbod van openbaar vervoer in Vlaanderen en de werking van de eigen diensten bij De Lijn een pak beter maken. De Lijn is immers een overheidsbedrijf. Ik beklemtoon dat: het is een bedrijf. Het zou er, collega's, nog moeten aan mankeren dat De Lijn niet dezelfde graad van kwaliteit, van performantie en van efficiëntie aan de dag kan leggen als een privéonderneming met dezelfde opdracht en een gelijk speelveld. Als De Lijn dat niet kan, is er echt wel een majeur probleem. Dan, collega's, moeten we ons pas echt vragen stellen over de toekomst van onze Vlaamse vervoermaatschappij.

Collega's, De Lijn heeft dus nog tot 2023 om zich klaar te maken. Dat is een overgangsfase die De Lijn als overheidsbedrijf mag worden gegund. Minister, de N-VA heeft er alle vertrouwen in dat het moet lukken om tegen dan concurrentieel te zijn. Dit is sowieso de richting die we uit moeten. Dat zeggen niet alleen wij. Vandaag stelt de toch onverdachte bron TreinTramBus in de kranten: "Ons zal het worst wezen of het nu een privé-instelling is of niet die de ritten uitvoert. De reiziger wil immers een zekere, stipte en comfortabele dienstverlening." Daar gaat het inderdaad om, collega's. Daar gaat het om: een zekere, stipte en comfortabele dienstverlening voor alle Vlamingen. Ik voeg er, onder andere vanuit West-Vlaanderen, aan toe: ook voor de Vlamingen in de iets minder verstedelijkte gebieden.

Minister, ik wil u vragen door te gaan op de ingeslagen weg van deze Vlaamse Regering, zodat De Lijn de kostenefficiëntie, de performantie krijgt waar een vervoermaatschappij in Vlaanderen rekening mee zou moeten houden en waarbij de reiziger centraal staat. U hebt hiertoe alvast alle steun van onze N-VA-fractie. Ik dank u. *(Applaus bij de meerderheid)*

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

Jos D'Haese (PVDA): Mijnheer Maertens, ik heb een vraag voor. U spreekt over De Lijn die de 21e eeuw is binnengebracht. Ik vraag me af: hebt u het dan over de toename van het aantal afgeschafte ritten? Hebt u het dan over de toename van het aantal vertragingen? Over het toenemend aantal klachten bij de reizigers?

Over het toenemend aantal klachten en de toenemende malaise bij het personeel? Of hebt u het misschien over het enorm aantal managers, het enorm aantal technici, kaderleden enzovoort dat vandaag De Lijn verlaat? Welk van die aspecten is voor u het belangrijkste in het binnenleiden in de 21ste eeuw?

Twee, hebt u daarover al eens van woorden gewisseld met Marc Descheemaeker van uw partij, die de voorzitter van de raad van bestuur is en die daar, samen met de vorige minister, die hier nu op een andere post zit, absoluut mee verantwoordelijk voor is? Graag uw mening daarover.

Bert Maertens (N-VA): Collega, ik zal u zeker en vast niet toevertrouwen wat ik al dan niet uitwissel met Marc Descheemaeker in privéconversaties. Dat zal ik niet doen.

Maar ik wil toch iets belangrijks zeggen. Als wij hier de afgelopen jaren bezig zijn over het mobiliteitsbeleid, dan hoor ik vanuit die hoek – die hoek (*wijst naar links*) – al vijf jaar aan een stuk dat er meer moet worden geïnvesteerd, dat er geld te kort is bij De Lijn om een performant vervoersnetwerk uit te bouwen, om naar goede voertuigen te gaan die kwaliteitsvol zijn en milieuvriendelijker dan vandaag.

En wat heeft de vorige Vlaamse Regering tijdens de vorige regeerperiode gedaan, onder impuls van minister Weyts? Ze heeft een recordbedrag – een recordbedrag! – geïnvesteerd per legislatuur in investeringen bij De Lijn. (*Applaus bij de meerderheid*)

Investeringen in materieel: 1,2 miljard euro tijdens de vorige legislatuur. Ik daag u uit om dat cijfer te weerleggen.

Jos D'Haese (PVDA): Mijnheer Maertens, bussen zijn heel mooi. Maar als ze in stelplaatsen staan, hebben we er niets aan. De realiteit is dat De Lijn de afgelopen tien jaar 20 procent op haar exploitatiebudget heeft verloren. Dat u vandaag te weinig chauffeurs hebt om met die mooie nieuwe bussen te gaan rijden, dát is de realiteit.

U antwoordt niet op mijn vraag, omdat u geen antwoord hébt op mijn vraag. U zegt dat u, uw ministers en uw voorzitter van de raad van bestuur, De Lijn de 21e eeuw hebben binnengeleid. Maar in de realiteit is de dienstverlening erop achteruitgegaan, is het aanbod gekrompen en is de ontevredenheid bij de reiziger nog nooit – nog nooit – zo hoog geweest.

En u mag daar allemaal mee lachen, hier in dit parlement. U mag van alles roepen enzovoort. Maar ga eens praten met de mensen die de bus pakken. Pak eens zelf een bus en ga eens zien hoe dat er in de realiteit uitziet. Dat heeft niets te maken met de 21e eeuw. Dat is achteruitgang en dat is niet wat we nodig hebben voor een duurzaam transport van de 21e eeuw. (*Applaus bij de PVDA*)

Bert Maertens (N-VA): Mijnheer D'Haese, ik denk dat u mij niet goed beluisterd hebt. Helemaal in het begin van mijn betoog heb ik gezegd dat de tevredenheid van de reiziger – vandaag is 62 procent van de reizigers tevreden – omhoog moet, dat de stiptheid omhoog moet en dat we daarin moeten investeren. (*Opmerkingen van Jos D'Haese. Opmerkingen van de voorzitter*)

Ik denk dat het alleen goed bestuur is als je het af en toe tegen het licht houdt, als je durft kijken waar er kan worden bespaard en gesnoeid, om in de toekomst te gaan groeien. Dat doen wij, burgemeesters en schepenen, allemaal in onze gemeenten. Dat doet deze Vlaamse Regering en dat deed de vorige minister ook. Wij snoeien om te groeien. Meer investeringen in De Lijn, ook deze legislatuur opnieuw.

Het verhaal over de chauffeurs is duidelijk beantwoord door de minister. Ik moet haar hier op zich niet verdedigen. Maar dat is al heel duidelijk aan bod gekomen in de commissie. Bijna vier op de vijf vacante jobs – en bij chauffeurs nog meer dan vier op de vijf – zijn vandaag al ingevuld. Laat ons de aanwervingscampagnes toch een kans geven. Ik maak me ook sterk dat de vacatureproblemen tegen het eind van dit jaar zullen zijn opgelost. Op dat vlak zullen er dus geen lege bussen meer blijven staan in de stelplaats, maar zullen die uitrijden. En hopelijk zullen die heel veel mensen vervoeren. Want lege bussen is toch ook iets dat we absoluut zullen moeten vermijden. *(Applaus bij de meerderheid)*

Jos D'Haese (PVDA): Ik noteer. Ik noteer 200.000 afgeschafte ritten in 2018: goed bestuur. Dat is het enige dat ik kan onthouden uit uw betoog. 200.000 afgeschafte ritten: goed bestuur. 16.000 klachten: goed bestuur.

Bert Maertens (N-VA): U bent kampioen in het verdraaien van woorden, collega D'Haese. Kampioen. Echt waar. Proficiat.

Jos D'Haese (PVDA): Ja, maar, dan moet u mij maar eens vertellen wat goed bestuur is.

Want er is niemand buiten dit halfroond die ervan overtuigd is dat er de afgelopen tien jaar goed bestuurd is bij De Lijn.

Bert Maertens (N-VA): Niemand? Misschien aan die kant ...

Jos D'Haese (PVDA): Mijnheer Maertens, ik heb het woord. U zegt 'snoeien om te groeien'. Er wordt niet gegroeid bij De Lijn. De reizigersaantallen nemen jaar na jaar af, jaar na jaar af! Er wordt niet gesnoeid om te groeien; er wordt gesnoeid om kapot te maken. De oplossing – waar ik nu al de hele tijd naar vraag, maar u weigert erover te spreken – is dat er de afgelopen jaren tientallen en tientallen en tientallen miljoenen euro's bespaard zijn op De Lijn. Wij betalen hier allemaal veel belastingen in dit land, en de mensen vragen daar iets voor terug. Jullie geven steeds minder terug. Dat is het punt dat ik wil onderstrepen. Jullie hebben dus de afgelopen jaren De Lijn kapot bespaard, u komt hier zeggen dat dat het 'binnenloodsen in de 21e eeuw' is geweest, en dan zegt u dat dat goed bestuur is. Neem eens een bus, neem eens een tram, en kom dat dan hier nog eens opnieuw vertellen. *(Applaus bij de PVDA)*

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (CD&V): Het is waar: de dienstverlening kan beter, en het management van De Lijn schiet daarin ook tekort. Ik zou zo ook mijn toespraak straks beginnen, collega, en u hebt eigenlijk net hetzelfde gedaan.

Maar het fabeltje dat hier door de oppositie wordt verkondigd – en ook al weken in de kranten en vorige week nog in de commissievergadering – dat wij De Lijn kapot besparen, is niet correct. Dat is niet correct! Zowel onder minister Crevits als onder minister Weyts hebben wij over een legislatuur 5,6 miljard euro besteed aan De Lijn – ik heb die cijfers vorige week ook al gegeven. Daarvoor, bij minister Van Brempt, was het 5,2 miljard euro. Nu komt er weer bij. 'Slechts 50 miljoen euro', gaat u zeggen. Dat is dan op kruissnelheid, dat gaat over het vervoer op maat voor een 30-tal miljoen, 10 miljoen voor de gewone werking, en dan is er ook nog de waterbus. Maar in tijden van besparingen, waar er zo veel noden zijn in onze maatschappij rond onderwijs en rond welzijn – dan hoor ik jullie ook altijd roepen en tieren – vind ik het eigenlijk fantastisch dat we voor De Lijn en het vervoer op maat, dat iets nieuws zal zijn, middelen gevonden hebben. Ik ben het dus beu om hier nu al weken aan een stuk het riedeltje te moeten horen dat De Lijn kapot bespaard wordt. Dat De Lijn eens opnieuw fier wordt op

dat bedrijf, want dat is nog altijd een mooi bedrijf waar iets van te maken valt. U valt eigenlijk De Lijn aan. *(Opmerkingen van Jos D'Haese)*

U zorgt er mee voor dat het imago van De Lijn op die manier besmeurd wordt, en dat is echt niet meer goed. *(Applaus bij de meerderheid)*

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Ik zal heel kort afronden, anders gaan we een welles-nietesspel blijven spelen, collega D'Haese, en de anderen willen ook nog wat spreektijd.

U hebt het misschien zelf niet nodig, ik een beetje meer, maar ik kan u één tip geven: wie af en toe eens op dieet gaat en aan de conditie werkt, gaat betere prestaties afleveren en betere resultaten boeken. Ik denk dat dat de les is voor De Lijn. *(Applaus bij de meerderheid)*

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

Collega D'Haese, ik vind dat u al redelijk veel bent tussengekomen. Nog heel kort, heel kort!

Jos D'Haese (PVDA): Alsof ik als enige zou zeggen dat De Lijn de afgelopen jaren kapot bespaard is. U moet de getuigenissen van de directeurs die gaan lopen bij De Lijn, eens lezen. Een voormalig diensthoofd met twintig jaar dienst ...

De voorzitter: Mijnheer D'Haese, ik had gevraagd om heel kort te zijn. U komt straks nog aan bod en kunt dan uitgebreid het woord nemen.

De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Wat de cijfers betreft, collega's: voor 2019 is dat 1 miljard en 288 miljoen euro, waarvan vanuit de overheid 1 miljard en 59 miljoen euro komt. De rest zijn de vervoersopbrengsten, dat is een kleine 200 miljoen euro die De Lijn zelf verdient uit de verkoop van tickets en dergelijke. Als je dat afzet in de tijd, zie je eigenlijk een permanente groei. Wat u besparen noemt, is in feite wiskundig minder van meer. Maar dat gaat dus niet over geld afpakken of zeggen dat men dit of dat niet kan doen. Wiskundig kan men dat makkelijk weerleggen.

Collega D'Haese, u hebt een aantal slogans in uw hoofd, en u zult die debiteren. Dat heet democratie, de 'freedom of speech'. Maar de argumenten en de feiten zullen u niet overtuigen. Daarom vraag ik aan diegenen die zich wel daarvoor interesseren om gewoon naar de begrotingstabellen te kijken, en dan ziet men dat de opeenvolgende Vlaamse regeringen ook altijd de nodige budgettaire middelen uitgetrokken hebben voor dat openbaar vervoer, dat maatschappelijk belangrijk is. *(Applaus bij de meerderheid)*

De voorzitter: De heer Rzoska heeft het woord.

Björn Rzoska (Groen): Voorzitter, het geduld van de reizigers, toch de belangrijkste doelgroep van De Lijn, is eigenlijk al een tijdje op. De indicaties zijn er al lange tijd. De tevredenheid zit, als we eerlijk zijn, op een absoluut dieptepunt. Dat is gewoon een meting door De Lijn zelf.

De reiziger geeft duidelijk aan waar voor hem het probleem zit. Er zijn te weinig stipte bussen en trams. Aansluitingen met de trein worden gemist. Dat zat deze week nog in mijn mailbox. Steeds meer aangekondigde bussen komen, ondanks het feit dat ze op de aankondigingsborden staan, niet opdagen.

De afgelopen weken ben ik voor een persoonlijk project doorheen het Vlaamse land getrokken. Ik heb in de late uren het openbaar vervoer gebruikt. Ik heb aan den lijve ondervonden wat het probleem is. Bussen komen te laat toe aan een station. Hoewel het nog voor 22.00 uur was, moest ik dan drie kwartier wachten om een trein te nemen tussen Gent en Antwerpen, toch niet de kleinste steden in Vlaanderen. Die trein zou op een van de drukste assen van het land moeten rijden. Dat is niet logisch. (*Opmerkingen van Lode Ceyskens*)

Mijnheer Ceyskens, het openbaar vervoer is alles, zowel bussen als treinen. Voor wie het gebruikt, maakt het niet uit wie het verzorgt.

Sommige moegetergde reizigers zoeken zelf een alternatief. Ik denk dat iedereen de afgelopen weken de pers heeft gezien. Sommigen gaan zelfs te paard om op tijd op school te geraken.

Het is zelfs zo erg dat de Vlaamse Ombudsman, die in dit huis werkt, Google betaalt om ervoor te zorgen dat zijn naam niet opduikt als reizigers de woorden 'klacht' en 'De Lijn' in hun zoekmachine intikken. De Vlaamse Ombudsman betaalt Google om niet in de lijst op te duiken op het ogenblik dat mensen een klacht willen indienen.

Ik hoop dat we het erover eens kunnen zijn dat het antwoord van De Lijn aan de reizigers die het gevoel hebben in de kou te blijven staan, niet altijd het juiste is. Een antwoord van De Lijn was dat op bepaalde lijnen vier bussen in plaats van vijf bussen kunnen rijden, zodat toch minstens die vier bussen kunnen worden gegarandeerd. Binnenkort staat een app ter beschikking die reizigers toelaat te zien of hun bus of tram zal komen opdagen en welke vertraging hij dan zal hebben. Vorige week is nog een idee gelanceerd dat niet voor het eerst naar voren komt, en dat ik een kilometerheffing voor bus- en tramgebruikers noem. Het gaat om duurdere tickets in de spitsuren en goedkopere tickets in de daluren. Het gaat, met andere woorden, om een kilometerheffing voor zij die een inspanning leveren om minder auto's op de weg te laten rijden.

Gisteren kwam dan de klap op de vuurpijl, namelijk het bericht dat de ontevredenheid bij de reizigers in sneltempo bij De Lijn zelf binnensijpelt. Een pak medewerkers verlaat het bedrijf en omschrijft de Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn als een zinkend schip. Dat zou een wake-upcall moeten zijn. Ze maken zich zorgen om De Lijn. Ze zijn gekrenkt in hun eer omdat ze voor De Lijn werken. Ze zijn niet langer trots op wat ze dagelijks doen. Dat hakt er bij werknemers stevig in. In plaats van elkaar met cijfers om de oren te slaan, zou dit voor ons een wake-upcall moeten zijn.

Mijnheer Maertens, om te weten wat de oorzaken zijn, moeten we durven kijken naar wat de afgelopen jaren is gebeurd. Alvorens u begint te roepen, zal ik zeggen dat het investeringsbudget van De Lijn de afgelopen jaren is gestegen. Er is een inhaalbeweging ingezet die nodig was om het materiaal te vernieuwen. Als we naar het materiaal van sommige bus- en tramlijnen kijken, was die stijging dringend nodig.

Maar het zogenaamde exploitatiebudget, dat wat De Lijn nodig heeft om dagelijks het bedrijf te kunnen uitbaten, is gedaald, collega's. Dat is gedaald. Daar kunt u niet omheen. Die cijfers heb ik zelf uit de begroting gehaald. De Lijn geeft die ook zelf mee in haar memorandum. Herinner u: we hebben in dit halfroond gediscussieerd over het memorandum van De Lijn zelf in februari 2019, voor de verkiezingen. Daar staan die cijfers in.

Stelselmatig daalt dat exploitatiebudget de laatste tien jaar. In 2019 moest De Lijn het voor haar dagelijkse uitbating doen met 66 miljoen euro minder dan in 2014. Je kunt dus wel die investeringsbudgetten optrekken, maar wat ben je met

blinkende nieuwe bussen en trams als de dienstverlening niet gegarandeerd kan worden, als jongeren niet op school geraken of werknemers niet op hun werk?

Ik voel me in goed gezelschap, collega's, want het was aangekondigd door een van de ministers in de Vlaamse Regering. Ik keer terug naar 2012, toen minister Crevits een van de eerste besparingsrondes bij De Lijn moest doorvoeren. Ik keer terug naar de gedachtewisseling over die besparing in het parlement in 2012. Wat zegt minister Crevits? 'De Lijn bereikt de grens van de besparingsmogelijkheden als ze de hoge kwaliteit wil blijven garanderen en het aantal reizigers wil behouden.' Dus in 2012 werd gezegd: 'Ze bereikt de grens'. Wat hebben de volgende Vlaamse Regeringen gedaan? Het investeringsbudget naar omhoog getrokken maar wel bespaard op die dagelijkse exploitatie. Op dat punt van de dagelijkse uitbating hebt u inderdaad te diep gesneden. Wat minister Crevits had aangekondigd, is gebeurd. Niet enkel het vet is van de soep gehaald, u hebt ook in het vlees gesneden.

De paradox is, collega's, dat u zichzelf behoorlijk hoge doelstellingen hebt opgelegd op het vlak van kwalitatief en hoogstaand openbaar vervoer. Ik noem even twee punten op. In het Pact 2020 – dat nog altijd bestaat, nooit afgeschaft werd – staat nog altijd te lezen dat we tegen 2020, volgend jaar dus, 40 procent van de woon-werkverplaatsingen moeten afleggen ofwel door collectief vervoer, waaronder het openbaar vervoer, ofwel per fiets of te voet. Die doelstelling wordt herhaald in uw eigen klimaatplan, al hebt u het daarin over 2030. U hebt zichzelf tien jaar extra tijd gegeven.

Dan nog zou het een wake-upcall moeten zijn. Weet u waar we vandaag staan? De laatste cijfers spreken van 28,7 procent – dus geen 40 procent – van de woon-werkverplaatsingen die vandaag gedaan worden met het openbaar vervoer, te voet of per fiets.

De voorzitter: Collega Rzoska, wilt u uw tweede punt maken of mag collega Keulen eerst tussenkomen?

Björn Rzoska (Groen): Ik zal mijn tweede punt maken en dan mag collega Keulen tussenkomen.

Uit dat laatste onderzoek naar het verplaatsingsgedrag van 2018 bleek dat het autogebruik voor woon-werkverplaatsingen gestegen is tijdens de vorige legislatuur. Terwijl de Vlaamse Regering zichzelf de doelstelling heeft opgelegd van nog 60 procent met de auto af te leggen – en dan heb ik het niet over de steden – zien we tijdens de vorige jaren een stijging van 61 naar 71 procent autogebruik. Dat zou toch een wake-upcall moeten zijn. Dit zijn doelstellingen die u zichzelf heeft opgelegd, maar waarbij u zichzelf blijkbaar niet hebt afgevraagd hoe u die wilt halen en wat daarin de rol is van De Lijn als Vlaamse vervoermaatschappij.

Dan kom ik tot mijn laatste puntje. Daarna laat ik collega Keulen zijn vraag stellen. In dat klimaatplan heeft de Vlaamse Regering zichzelf opgelegd dat er in Antwerpen, Gent en de Vlaamse Rand – en dat zijn jullie doelstellingen – een modal shift moet worden bereikt van 50 procent. Dat is nog eens 10 procent erbovenop. U hebt dat zelfs contractueel neergeschreven in het Toekomstverbond in Antwerpen: fiftyfifty. Minister, hoe gaat u dat halen?

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Ik wil even iets zeggen over het gedeelte over het budget. Als je dingen isoleert in een budget, kan je inderdaad zeggen: daar gaat het achteruit en daar stijgt het. Maar je moet altijd kijken naar de totale begroting. In 2014 bedroegen exploitatie, investeringen en vervoersopbrengsten bij elkaar geteld 1,211 miljard euro. In 2019 was dat 1,288 miljard euro. Het

verhaal van vandaag, van soms geen chauffeurs te hebben voor de bussen die dan in de garages staan te blinken – en niemand spreekt dat tegen want we hebben het daar vorige week uitgebreid over gehad in de commissie – is geen budgettaire kwestie.

Dit heeft alles te maken met de krapte op de arbeidsmarkt en met een toenemend en nefast imagoprobleem. Als je als bedrijf natuurlijk om de drie dagen in het nieuws komt door problemen, welke ambitieuze techniker, geschoolde werknemer of ingenieur wil daar dan nog aan de slag gaan, op een ogenblik dat er werk in overvloed aanwezig is?

De Lijn is nochtans een bedrijf waar je carrière kunt maken en waar je kunt stijgen in de hiërarchie, maar het kampt met een imagoprobleem. Het verhaal over het tekort aan werknemers is dus geen budgettaire kwestie. Ik heb nergens gelezen dat De Lijn haar bussen laat staan omdat ze de centen niet heeft om de chauffeurs of controleurs te betalen. Nergens! Laten we de dingen dus zuiver kijken.

Serius begroten betekent inderdaad dat we moeten vaststellen hoe belangrijk het openbaar vervoer is. Opgeteld stijgen die budgetten daarom ook. Dat er links en rechts wat wordt beknibbeld en dat er zaken verschoven worden, dat heet verstandig beleid. (*Applaus bij de meerderheid*)

Björn Rzoska (Groen): Mijn tijd loopt, maar ik ben aan het antwoorden op de tussenkomst van collega Keulen, voorzitter.

De voorzitter: Ik had op pauze gedrukt.

Björn Rzoska (Groen): Dat is niet waar.

De voorzitter: Jawel, ik had op pauze gedrukt.

Björn Rzoska (Groen): Oké, maar dan ga ik er straks tien seconden bij nemen.

De voorzitter: Die zult u van mij krijgen. U krijgt zelfs 20 seconden. (*Gelach*)

Björn Rzoska (Groen): Ik wil waar voor mijn geld, zoals de reiziger. (*Gelach*)

De voorzitter: 30 seconden.

Björn Rzoska (Groen): 30 seconden, amai! Fantastisch. Het zijn al solden.

Mijnheer Keulen, ergens hebt u een punt. Dit heeft dan niet te maken met de budgettaire krapte, maar met het niet-vinden van mensen, maar uw collega heeft daarnet gezegd dat dat tegen het eind van dit jaar opgelost zal zijn. Waar ik de nadruk op wil leggen, is hoe u dat uitlegt aan een reiziger die staat te wachten op een bus en die als antwoord op het feit dat zijn bus niet komt opdagen, zoals in Antwerpen, te horen krijgt dat er een tekort aan chauffeurs is.

Als er een tekort is, dan moet je dat uiteraard oplossen binnen de mogelijkheden van het budget, maar u kunt ook niet ontkennen – en ik hoop dat u dat niet ontkent – dat het exploitatiebudget van De Lijn van 889 miljoen euro gezakt is naar 833 miljoen euro tussen 2014 en 2019. Ik haal die cijfers zowel uit parlementaire documenten als uit het memorandum van De Lijn. U kunt toch niet ontkennen – en dan heb ik het niet over de investeringen, maar wel degelijk over de dagelijkse uitbating – dat u De Lijn in een besparingslogica hebt gedwongen, en niet voor de eerste keer.

De eerste keer, in 2012, stond dit huis ook in brand. Tijdens de gedachtewisseling zei toenmalig minister Crevits dat er geen taboes waren in de besparingen,

maar dat het niet veel dieper meer mocht gaan, omdat de kwaliteit van het openbaar vervoer in Vlaanderen dan onder druk zou komen te staan. Ik ben altijd bereid om te zoeken naar een efficiëntiewinst, collega's, maar als het inteert op wat we de Vlamingen, onze belangrijkste klanten, aanbieden, dan hebben we een probleem. En ik denk dat we op het vlak van exploitatie echt te ver zijn gegaan.

Marino Keulen (Open Vld): Ik wil nog geen voorschot geven op mijn eigen tussenkomst, maar ik wil wel even dit kwijt: De Lijn is een extern verzelfstandigd agentschap (EVA) met een grote autonomie. Bij vrijheid hoort ook verantwoordelijkheid. We hebben beheersovereenkomsten gesloten en dus is De Lijn ook gebonden om bepaalde prestaties neer te zetten.

Dit debat is natuurlijk ook een uitnodiging, zowel naar het management als naar de raad van bestuur, om ervoor te zorgen dat er kwaliteitsvolle dienstverlening geleverd wordt. Dat is natuurlijk hun 'raison d'être'. Je zou kunnen zeggen: 'De successen zijn voor de instelling en de problemen voor de politiek.' Op een zeker ogenblik moet ook iedereen de verantwoordelijkheden nemen en dragen die hem toekomt. In dezen is het belangrijk dat ook het machtswoord wordt gesproken, zowel ten aanzien van het management als van de raad van bestuur. (*Applaus bij de meerderheid*)

Björn Rzoska (Groen): Ik zit niet in het management of in de raad van bestuur van De Lijn. Ik spreek hier een minister aan die politiek verantwoordelijk is voor wat er bij De Lijn gebeurt. Het kader waarbinnen De Lijn werkt, wordt uitgezet binnen de meerderheid, en daar is een minister politiek verantwoordelijk voor en daar wil ik vragen over stellen.

Dus ja, collega's en minister, als u een omslag wilt maken en als u zich echt laat inspireren door de Scandinavische landen, zoals we toch gehoord hebben tijdens de voorstelling van het regeerakkoord, dan moet u kiezen voor hoogkwalitatief openbaar vervoer.

En dan kan de Vlaamse Regering bij monde van haar minister niet blijven zwijgen, niet blijven zeggen – zoals u vandaag doet, minister – dat het een complex dossier is en dat u het nog aan het instuderen bent. U moet echt een verklaring afleggen. U moet antwoorden op de vragen in dit parlement, niet omdat wij het vragen, maar omdat zeer veel reizigers zich op dit moment afvragen waar het heen gaat, omdat ook heel wat werknemers bij De Lijn zich afvragen waar het heen gaat.

Op korte termijn heb ik dus vier vragen voor u, en daar stop ik dan ook mijn betoog. Wat zult u, wat zal deze regering doen om het vertrouwen van de reiziger én van de werknemer bij De Lijn te herstellen op korte termijn? Welke rol speelt de Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn voor u in uw ambitie om een performant, kwalitatief openbaar vervoer uit te bouwen? Uiteraard maakt men zich immers zorgen, zeker als men ziet dat er in een bepaalde vervoerregio – Antwerpen, heb ik me laten wijsmaken – een aantal lijnen zouden worden getenderd richting de privésector.

Hoe kijkt u naar dat exploitatiebudget? Daar gaat het voor mij immers echt wel over. Hoe gaat u die dagelijkse uitbating versterken? Ik zie dat er in 2 miljoen euro extra per jaar is voorzien; dat heb ik ook teruggevonden in het centenblaadje. Maar dat dekt zelfs nog niet eens de indexeringskosten. Hoe kijkt u dus naar de dagelijkse uitbating van De Lijn?

Ten slotte, wat is de rol van de reiziger daarin? We hebben in de vorige legislatuur de kostendekkingsgraad opgedreven, van 15 procent naar 21 à 22 procent. Mijn duidelijke vraag aan u, waar heel wat reizigers mee bezig zijn, zeker

gezien het feit dat ze een mindere dienstverlening krijgen op dit moment, is: zullen zij meer moeten betalen voor hetgeen ze vandaag krijgen?

Minister, dat zijn mijn vragen. Het zijn niet enkel mijn vragen, maar ook de vragen die buiten dit parlement aan u als minister van Mobiliteit worden gesteld. *(Applaus bij Groen, sp.a en de PVDA)*

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (sp.a): Voorzitter, minister, collega's, we zijn verheugd dat we hier vandaag op onze vraag een actuadebat houden over het openbaar vervoer in Vlaanderen en over de toekomst van De Lijn. De problemen zijn immers niet min. We hebben het al gehoord. Vandaag zijn wij in Vlaanderen Europees kampioen filerijden. Steeds langer staan we met zijn allen stil. Behalve de economische kostprijs, zo'n 10 miljard euro per jaar, zorgen al die auto's die stilstaan, voor heel wat ongezonde lucht, die de longen van onze kinderen vervuult en ons klimaat verknalt. Het openbaar vervoer is dé sleutel om dit probleem aan te pakken, en u, minister, hebt die sleutel in handen. Jammer genoeg viel er de afgelopen weken weinig goed nieuws te rapen over De Lijn. Er waren cijfers over het aantal afgeschafte ritten: ruim 150.000 in de eerste 9 maanden van dit jaar. Er waren cijfers over het aantal klachten over de stiptheid van De Lijn. Beide cijfers lagen nog nooit zo hoog als dit jaar. Ook was de klantentevredenheid nog nooit zo laag, historisch laag.

De directeur-generaal van De Lijn kwam met twee voorstellen van oplossing, die we op zijn minst opmerkelijk kunnen noemen. Enerzijds stelde hij voor om het aanbod van bussen op bepaalde tijdstippen in bepaalde regio's te verminderen, anderzijds wou hij de tickets tijdens de spits duurder maken. Mensen staan dagelijks in de kou, wachten op een bus die niet komt, en zij krijgen dan te horen dat het aanbod nog zal worden verminderd en de tickets duurder worden. Minister, hoe los je daarmee de files op? Dat is uiteraard de wereld op zijn kop.

Minister, ik wil u graag ook nog even herinneren aan wat er in het partijprogramma van Open Vld stond, namelijk dat het openbaar vervoer goedkoper wordt voor jongeren. Daar zijn we uiteraard allemaal voor. Ik kan u wel vertellen dat het zeker de jongeren zijn die het openbaar vervoer tijdens de spits nemen.

Gisteren lazen we dat naast de vele chauffeurs ook de managers en experts van De Lijn aan de alarmbel trekken. Ze spreken van een zinkend schip dat ze moeten verlaten. De titels van de krantenberichten spraken voor zich, ik ga ze niet allemaal herhalen. Ik vraag me af, minister, hoe dat allemaal rijmt met de ambities uit het regeerakkoord, want daar staan wel degelijk positieve en ambitieuze doelstellingen in. Maar heel het beleid en alles wat we lezen, staat daar haaks op.

In uw regeerakkoord zegt u dat de focus van De Lijn moet liggen op een betere dienstverlening, vooral inzake commerciële snelheid en stiptheid en een verhoging van het aanbod en comfort. Hoe gaat u dat realiseren: met een peulschil aan verhoging van werkingsmiddelen, wetende dat De Lijn nu al op haar tandvlees zit en dat de directeur-generaal ook wel gezegd heeft dat dat extra aanbod met die beperkte middelen niet realiseerbaar is? We weten allemaal dat de noden hoog zijn en extra investeringen nodig zijn. U weet dat ook, want het stond in het verkiezingsmemorandum van De Lijn. De Lijn verwacht tegen 2030 de helft meer reizigers en zegt dat daar een verdubbeling van de middelen tegenover moet staan.

U bent natuurlijk nog niet zo lang in dienst, minister, maar u weet van die vraag naar fors meer werkingsmiddelen voor die extra reizigers. Hoe kunt u dat rijmen met de beperkte extra middelen uit het regeerakkoord en het voorstel om het aanbod te verminderen? Hoe kunt u de reizigers en het personeel in de ogen

kijken en zeggen dat u meer gaat doen met onvoldoende middelen? U hebt daarover gisteren overleg gehad met de vakbonden, die ook die ongerustheid voelen. Wat heeft dat overleg opgeleverd? Welke boodschap hebt u als minister bevoegd voor Mobiliteit concreet voor de reizigers en het personeel? Hun enige vraag gaat eigenlijk over bussen en trams die op tijd rijden en voldoende betaalbaar en kwaliteitsvol aanbod bieden.

In het regeerakkoord wordt de rode loper uitgerold voor de privatisering van ons openbaar vervoer. De Lijn zal volgend jaar een benchmark moeten doorstaan. In 2014 – de heer Keulen zal dat zeker weten – is er al een vergelijkende studie gebeurd waaruit bleek dat De Lijn perfect concurrentieel is met andere vervoermaatschappijen.

Maar zelfs als De Lijn die benchmark doorstaat en ze blijft operator tot 2030, komt er sowieso in 2023 een proefproject met een private partner. Onze fractie maakt zich daar grote zorgen over, want we weten wat privatisering van het openbaar vervoer in het buitenland gebracht heeft: minder dienstverlening, minder aanbod en duurder tickets.

Marino Keulen (Open Vld): Als u spreekt over een privatisering op zijn Brits, dan pas ik, maar ik nodig u uit om naar ons buurland te gaan, naar Nederland. Dat is voor een Vlaming altijd een revelatie. Trams en bussen rijden daar op tijd, brengen u overal waar u moet zijn, zowel in de rand als in het centrum van de stad of gemeente. Dat is een model – Denemarken idem dito – waarvan ik zeg: daar wil ik inderdaad wel voor ijveren. Er is maar één partij die hier van tel is, mevrouw Robeyns, en dat is de reiziger. Die heeft inderdaad het model-Deng Xiaoping in gedachten: of de kat nu wit of zwart is, als ze maar muizen vangt.

We zitten op een dieptepunt. Om nu te zeggen dat dit model het beste aller werelden is, dan zit u inderdaad op een andere planeet. De referentie, het model, van Nederland, van Denemarken, van de sterke democratieën in Noordwest-Europa: ja. Groot-Brittannië: neen. (*Applaus bij Open Vld*)

Jos D'Haese (PVDA): Mijnheer Keulen, we hebben het in de commissie al over het Nederlandse model gehad. Het verbaast me dat u daar opnieuw zo lovend over tussenkomt, want het Nederlandse model, dat is minder dienstverlening 's avonds en minder dienstverlening in het weekend. Het Nederlandse model, dat is hogere prijzen. In Vlaanderen betalen we voor een abonnement 329 euro. In Nederland betaalt men voor een abonnement 3000 euro. Dat is wat de privatisering van het busvervoer in Nederland heeft gebracht. De privatisering van het busvervoer in Nederland, mijnheer Keulen, dat zijn slechtere arbeidsvoorwaarden voor de chauffeurs. De privatisering van het busvervoer in Nederland betekent dat men de kernnetten aan de privésector geeft en dat men het in de buitengebieden of landelijke gebieden mag oplossen.

Ik geef u één voorbeeldje: dat van de buurtbussen, zoals in de streek tussen Den Bosch, Uden, Veghel, Oss, in Brabant. Dat was zogenaamd een onrendabele streek. Daar is een buurtbus actief die wordt gebruikt door 7000 mensen, en die wordt beheerd door 21 gepensioneerden tussen 56 en 71 jaar die vrijwillig zorgen dat er nog een bus rijdt in die streek omdat de privésector het niet wil doen. Dat is de privatisering in Nederland. Er is dus geen groot verschil tussen de privatisering in Groot-Brittannië en die in Nederland. De realiteit is steeds dezelfde: de dienstverlening gaat achteruit, de prijzen schieten de lucht in en er zijn slechtere arbeidsvoorwaarden voor het personeel.

Misschien is dat het model van Open Vld, misschien is dat het model van de N-VA, maar dat is niet het model dat de reizigers nodig hebben, en dat is niet het model waar wij voor staan. (*Applaus bij de PVDA*)

Marino Keulen (Open Vld): Soms moet de term niet worden uitgesproken om toch door iedereen te worden ervaren: karikatuur. Als je vandaag in Nederland – het land dat ten noorden en ten oosten van ons ligt – aan de reiziger vraagt wat die van het openbaar vervoer vindt, dan is de tevredenheid daar een veelvoud groter dan bij ons in Vlaanderen.

U geeft het voorbeeld van een aantal particulieren die zelfstandig een bus uitbaten, wel, dat mag niet in Vlaanderen want het is het monopolie van De Lijn. Als mensen vanuit hun eigen engagement iets willen organiseren ten behoeve van de samenleving, dan is dat een goede zaak. Maar dat als voorbeeld geven voor privatisering op zijn Nederlands, dat geeft aan hoe verkalkt mensen eigenlijk denken als ze lid worden van de Partij van de Arbeid, want dat staat helemaal haaks op de feiten. Dat is de karikatuur verheffen tot voorbeeld en dan blijft alleen de karikatuur over. (*Applaus bij de meerderheid*)

Els Robeyns (sp.a): Mijnheer Keulen, ik moet u ontgoochelen, want wij zijn ook naar Nederland gaan kijken. De minister-president heeft ons opgeroepen om onze blik naar het noorden te richten, en ik moet bevestigen wat collega D'Haese zegt, namelijk dat de kostprijs van het openbaar vervoer in Nederland het tienvoudige is van bij ons. Waar het rendabel is, zal er inderdaad een aanbod zijn en zal de reiziger tevreden zijn, maar op het platteland is er gewoon geen aanbod. En, nog straffer, daar zijn het inderdaad vrijwilligers die moeten rijden met de bussen omdat de chauffeurs in diezelfde omstandigheden niet langer willen werken.

Marino Keulen (Open Vld): Hoelang al in Vlaanderen is er van De Lijn nog een aanbod buiten het woon-school- en het woon-werkverkeer in Zuid-Limburg, in het Maastrand? Zo zijn er heel wat regio's. Dat is niet van de laatste vijf jaar. Dat is al heel lang het geval. Dus idealiseer toch niet wat vandaag armoede is, want wat u vandaag verdedigt, daar hebben de reizigers hun rug naar gekeerd.

Els Robeyns (sp.a): Collega Keulen, ik ga ervan uit dat u noch ik voorstander zijn van vervoersarmoede op het platteland. Vandaag is dat de realiteit en privatisering zal er zeker niet toe bijdragen dat het recht op mobiliteit voor iedereen in Vlaanderen gerealiseerd is.

Minister, de mensen thuis willen duidelijkheid van u. Onze fractie wil duidelijkheid van u, duidelijkheid over waar we met het openbaar vervoer in Vlaanderen naartoe gaan. Als u van plan bent om ermee te stoppen en om het aan de privé-sector te laten, zeg het dan gewoon. Dan weten we ook waar we aan toe zijn. Maar zeg tegen de Vlaming dan ook wat de gevolgen daarvan zijn.

Minister, ik geef u nog even mee in welke staat het Vlaamse mobiliteitsdomein zich vandaag bevindt. We hebben gigantische files, massa's tijdverlies op plaatsen en tijdstippen die er enkele jaren geleden nog niet waren. Daar staan we vandaag stil. Een recordaantal mensen neemt de auto naar het werk. Er is een historisch lage tevredenheid over de stiptheid van het openbaar vervoer. Er is een historisch dieptepunt over de reizigerstevredenheid.

Dat zijn torenhoge uitdagingen, en dit regeerakkoord biedt geen enkel antwoord op de mobiliteitsproblemen van de Vlamingen. Meer nog, het lijkt erop dat u het openbaar vervoer verder gaat afbouwen en dat u gaat investeren in de problemen, in meer rijstroken, maar niet in oplossingen, namelijk een goed werkend openbaar vervoer.

Laat het duidelijk zijn: voor onze sp.a-fractie is het essentieel dat iedere Vlaming recht heeft op mobiliteit en op betaalbaar en kwaliteitsvol openbaar vervoer.

Het openbaar vervoer doen verrotten, is niet alleen rechts, dat werkt vooral ook averechts. De Lijn is in crisis. Daar moeten we niet omheen draaien. Ze draait

vierkant. Managers lopen weg, chauffeurs lopen weg, reizigers lopen weg. Wij vragen aan deze regering een duidelijk crisisplan met een duidelijke visie en een duidelijke ambitie voor de toekomst van De Lijn en het openbaar vervoer in Vlaanderen. *(Applaus bij sp.a, Groen en de PVDA)*

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

Jos D'Haese (PVDA): Minister, beste collega's, ik heb net vandaag nog een reactie gekregen over De Lijn van Katrien uit Hoboken. *(Opmerkingen)*

Dat hoort u niet graag, hé, dingen die van buiten het parlement komen. Dat is moeilijk, hé. *(Opmerkingen)*

Dat is moeilijk hé. Dan beginnen we moeilijk te doen, hé. Katrien uit Hoboken. *(Opmerkingen. Rumor)*

Collega's, Katrien uit Hoboken. Ja, dat is niet gemakkelijk, ik weet het. Dat is niet gemakkelijk. Maar er is een zekere realiteit buiten dit parlement. *(Opmerkingen. Rumor)*

De voorzitter: De heer Schiltz heeft het woord.

Willem-Frederik Schiltz (Open Vld): Mijnheer D'Haese, ik stel voor dat u vertelt wat u denkt en dat wij over onze gedachten wel zelf zullen vertellen. Wij hebben geen ziener of psychiater nodig. *(Applaus bij de meerderheid en Vlaams Belang)*

Jos D'Haese (PVDA): Dan stel ik voor dat jullie stoppen met het boegeroep op het moment dat we proberen een aantal concrete verhalen in dit parlement binnen te brengen, mijnheer Schiltz. *(Opmerkingen van Annick De Ridder)*

Het is inderdaad democratie dat er dingen van buiten naar hier komen, mevrouw De Ridder. Het is inderdaad democratie dat we zaken van buiten het parlement naar binnen brengen. En u kunt stoppen met het boegeroep, want dat zal niet helpen. *(Opmerkingen)*

De voorzitter: De heer D'Haese heeft het woord. Collega's, u mag tussenkomen wanneer u het woord vraagt.

Jos D'Haese (PVDA): Katrien uit Hoboken. Tien jaar geleden verhuisd naar Hoboken. Waarom? Vanwege van de goede aansluiting van het openbaar vervoer met het centrum van de stad Antwerpen. Tien jaar geleden is ze verhuisd, met het idee dat het gezin het met een wagen minder zou kunnen doen. Dat was tien jaar geleden. Vandaag staat ze op het punt om opnieuw een auto te kopen. Toen ze vroeger op 10 of 20 minuten op school geraakte met het openbaar vervoer, rekt ze nu op een uur. Op een uur, collega's. Ik zie mensen vreemd kijken maar dat is een realiteit van de besparingen op het openbaar vervoer, buiten dit parlement, in de samenleving. In 2019 zijn er volgens de nieuwe cijfers die de minister vorige week heeft gegeven, tussen januari en augustus al 150.000 ritten afgeschaft, waarvan bijna 85.000 door personeelstekort. Dat is meer dan dubbel zoveel als in 2018.

Er zijn meer klachten dan ooit. Met stip op één onder die klachten staan afgeschafte ritten en vertragingen; 16.000 klachten van januari tot augustus 2019. Dat zijn er nu al meer dan in heel 2018. Zoals mijn collega daarnet al zei, kan zelfs de Vlaamse Ombudsman het niet meer aan, en betalen zij nu Google om zelf niet in de zoekresultaten terecht te komen wanneer mensen 'klacht' en 'De Lijn' intikken. Zover is het vandaag gekomen.

De dienstverlening gaat erop achteruit. Er worden steeds minder kilometers gereden door De Lijn. Dit jaar alleen werden er zoals ik al zei meer dan 150.000

ritten afgeschaft. En, beste collega's, daar betalen wij altijd maar meer voor. 10 jaar geleden betaalde ik 1,20 euro voor een ticket op de bus. Vandaag is dat 3 euro. Blijkbaar zijn er plannen om het tijdens de spits nog duurder te maken.

Minister, "ik word daar niet vrolijk van" zei u in de commissie over die cijfers en die uitspraken. Maar dan vraag ik mij toch echt af, en dat meen ik, of u soms een bus of een tram neemt. Want de mensen die het openbaar vervoer dagelijks nemen, die daarvan afhankelijk zijn, zijn het stadium van niet vrolijk zijn ondertussen al een tijdje gepasseerd. Die zijn woest. U moet eens in de spits gaan staan tussen de mensen die wachten op overvolle bussen die afgelast worden. Die mensen zijn woest. En terecht, want die problemen komen niet uit de lucht vallen. Er wordt hier gezegd alsof dat ontstaat: ritten die afgeschaft worden, vertragingen, afgeschafte lijnen. Maar dat ontstaat niet zomaar, dat is het zeer concrete gevolg van de besparingen van de afgelopen 10 jaar, De ene besparing na de andere.

En u kunt zich rijk rekenen met investeringsbudgetten maar de mensen kijken of er een bus komt of niet. En de bus, mijnheer Keulen, komt steeds vaker niet. U kunt er nog zoveel cijfers tegenaan gooien als u wilt, dat is de realiteit van mensen die afhankelijk zijn van het openbaar vervoer.

En dus zijn de bussen vuil vandaag en dus vallen de bussen uit en dus zijn er te weinig wisselstukken en dus is er ook geen realtime informatie. Minister, kent u de app van De Lijn die moet zeggen wanneer er een bus aankomt? Hebt het al eens gebruikt? U staat op een bus te wachten en die app geeft aan dat die bus er over vijf minuten zal zijn, over vier minuten, over drie minuten, over twee minuten, over een minuut. En dan gebeurt er niets. Het zijn spookbussen. Het is een beetje de loterij. Gaat hij komen of gaat hij niet komen? Als hij komt, geraak ik erop of geraak ik er niet op? En als ik erop zit, kom ik met vertraging aan of zou ik vandaag eens op tijd zijn?

Door de besparingen van de afgelopen jaren zijn er vooral veel te weinig chauffeurs en worden er massaal ritten afgeschaft. Er wordt dan gezegd – ik ga er op in, wees gerust – dat het niets te maken heeft met besparingen maar met de krapte op de arbeidsmarkt. Het is jullie misschien ontgaan dat De Lijn niet alleen moeilijk mensen vindt maar ondertussen ook leegloopt. De buschauffeurs bij De Lijn zeggen mij dat er voor iedere nieuwe chauffeur twee anderen het aftrappen. Waarom trappen ze het af, mijnheer Keulen? Ik zal mijn zin afmaken en dan mag u tussenkomen. Waarom trappen ze het af?

De voorzitter: Ik zal dat bepalen.

Jos D'Haese (PVDA): En dan mag u bepalen of hij mag tussenkomen. *(Gelach en rumoer)*

Ga ik dat bepalen of gaat u dat bepalen? *(Applaus)*

Ik ga mijn zin afmaken. De Lijn loopt leeg en hoe komt dat? Ik vertel u een aantal dingen die chauffeurs mij de afgelopen dagen hebben gezegd. "Wij lopen op de tippen van onze tenen en zijn bang voor onze toekomst. Wat gaat er met dit bedrijf gebeuren? Ik ben uitgeperst. Ik ben 56 jaar. Het gaat moeilijk zijn om ergens anders werk te vinden maar hier hou ik het niet vol. Waarom? Omdat de reservedienst is afgeschaft, omdat de uurroosters hyperflexibel zijn, omdat men in gesplitste diensten moet werken, omdat men moet werken met materiaal waar zijn rug van kapot gaat." Dat is de reden waarom mensen De Lijn verlaten. En dus is het tekort aan personeel en de afgeschafte ritten absoluut een gevolg van het besparingsbeleid. Absoluut uiteraard een gevolg van het besparingsbeleid.

Marino Keulen (Open Vld): Als er natuurlijk iets absoluut de verantwoordelijkheid is van het management dan is het toch wel het personeelsbeleid. Om

te beginnen, denk ik dat heel wat mensen uitstromen omwille van de demografie, de vergrijzing en het bereiken van de pensioenleeftijd.

Als er één zaak is waar de politiek met zijn tengels moet afblijven, is het toch wel de organisatie van het werk. Dat is operationeel en bij uitstek de taak van een management. Waarom heb je anders een directieraad, waarvoor heb je anders directeurs?

Wat besparingen en exploitatie betreft, heb ik nog niemand concreet horen zeggen – en dan heb ik het over de echt operationele dingen zoals bussen, chauffeurs, medewerkers – wat is moeten sneuvelen omwille van die zogenaamde besparingen in exploitatie. Wat hebben we niet kunnen voorzien van de dingen die we echt nodig hebben om de reiziger van punt A naar punt B te brengen – de hoofdpdracht. Dat is eigenlijk voor een deel verantwoordelijk voor de huidige malaise. Ik wil daar eens een concreet antwoord op. De vraag stellen is ze beantwoorden. Je krijgt dat antwoord niet want dat speelt niet.

Jos D'Haese (PVDA): Laat mij antwoorden.

Ik zal u een aantal heel concrete antwoorden geven uit mijn omgeving. Bus 31 in Borgerhout en Deurne-Zuid: er zijn mensen die vandaag hun wijk niet meer uit geraken, mijnheer Keulen, mensen die hun wijk niet meer uit geraken omdat de bus er niet meer doorrijdt. Het tramnet in Antwerpen wordt heraangelegd en gereorganiseerd: tram 24 wordt omgeleid, tram 8 wordt ingekort, tram 17 wordt afgeschaft. Dat is de realiteit. U vraagt naar concrete voorbeelden. Ik geef ze u. Er zijn mensen die naar mij komen en zeggen: "Vroeger ging ik met de belbus naar mijn vrouw die in een rust- en verzorgingstehuis woont. Die belbus is afgeschaft en ik zie mijn vrouw niet meer." Dat is de realiteit van de besparingen vandaag. Als u concrete voorbeelden wilt, kunt u ze gaan zoeken en iedereen kan ze u geven.

Marino Keulen (Open Vld): Het is de taak van een belbus om mensen naar bepaalde knooppunten te brengen en ze dan met de bus verder te laten reizen. Dat is de hoofdtaak van een belbus en niet zozeer om directe verbindingen te voorzien.

Wat u vertelde over nieuwe trajecten en omlleidingen, staat helemaal los van een mogelijke inkrimping van het exploitatiebudget van 900 miljoen euro naar 860 miljoen euro. Ik heb u horen praten over 20 procent besparingen, maar ik heb dan toch een andere manier van procenten berekenen.

Opnieuw, u geeft daarop geen antwoord maar u vertelt anekdotes. 'Freedom of speech', maar dit is geen antwoord.

Jos D'Haese (PVDA): Mijnheer Keulen, eerst wilt u concrete voorbeelden en dan zijn de concrete voorbeelden anekdotes. Ik kan nog even verdergaan. De zomerdienstregeling in Antwerpen wordt ingevoerd in de winter. *(Opmerkingen van Willem-Frederik Schiltz)*

Mijnheer Schiltz, ik heb u daarnet uitgelegd dat er door de besparingen een tekort aan personeel is, waardoor we die bussen en trams niet meer kunnen laten rijden. Moet ik u nog eens de citaten voorlezen van de directeurs of van de chauffeurs van De Lijn? Ik kan dat opnieuw doen. U kunt in die fase van ontkenning blijven zitten en denken dat u tientallen miljoenen kunt besparen op een openbare dienst zonder dat dit een invloed zou hebben voor de reiziger.

Ik zeg u: neem een bus, neem een tram en ervaar de realiteit. Spreek tijdens de spits met de mensen op bus en tram en u zult zien dat u daar een bloedbad hebt aangericht. Ik vind het heel erg dat we in dit parlement doen alsof er geen

budgettaire problemen zijn bij De Lijn. Dat zijn letterlijk de woorden van de minister in de commissie: er zijn geen budgettaire problemen bij De Lijn. Ga dat maar eens vertellen aan de mensen die daar dagelijks afhankelijk van zijn.

Willem-Frederik Schiltz (Open Vld): Mijnheer D'Haese, dat is net het hele punt: niet alles is op te lossen door er een zak belastinggeld tegenaan te gooien. Dat is het punt dat wij willen maken en dat is het werk dat de minister de volgende jaren zal aanpakken om die organisatie performant te maken, om ervoor te zorgen dat private spelers die voor minder geld een betere dienstverlening zouden kunnen aanbieden, druk op de ketel kunnen zetten zodat we kunnen bereiken wat we met zijn allen willen voor de reiziger, namelijk een betere dienstverlening aan een beter budget. *(Applaus bij Open Vld)*

Björn Rzoska (Groen): Mijnheer Keulen, ik begrijp uw vraag en ik begrijp ook dat u zegt dat we hier niet moeten discussiëren over het operationele aspect, dat is een bevoegdheid van het management. Dat snap ik, maar wij maken toch het kader.

Het memorandum is niet geschreven door de vakbonden, maar door de top van De Lijn, op 26 februari, in functie van een nieuwe Vlaamse Regering. Op bladzijde 4-8 daarvan zegt het management in het kader van de modal shift, dat als het wil waarmaken wat in het klimaatplan en in het ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen staat, het beleid de komende tien jaar consequent verder moet investeren in extra infrastructuur, wat ook gebeurd is, en bijkomende exploitatiemiddelen moet vrijmaken.

En wat nog veel belangrijker is – en we hebben daar toen een debat over gehouden – is dat de top van De Lijn zelf een aantal creatieve middelen naar voren heeft geschoven. Ze heeft toen gezegd dat het niet altijd van de belastingbetaler moet komen. De toenmalige minister, die hier toevallig ook in deze ruimte zit, heeft daar toen positief op geantwoord. Hij vond het boeiend dat men daar creativiteit aan de dag legde.

Nu stel ik echter vast dat er in het Vlaams regeerakkoord van die uitgestoken hand, die creatieve oplossing die De Lijn toen zelf naar voren heeft geschoven, geen spoor te vinden is. Wanneer we het hebben over de kaders die door het beleid worden gemaakt, dan is dit toch een kader dat u voor een deel wordt aangereikt door de verantwoordelijke zelf en dan heb ik het zelfs niet over het operationele aspect. Dat is toch een duidelijk antwoord op uw vraag, dat had toch een bezorgdheid moeten zijn die Vlaamse Regering in haar regeerakkoord had moeten inschrijven, toch wanneer wij mee aan tafel zouden hebben gezeten. *(Applaus bij Groen)*

De voorzitter: De heer Tobback heeft het woord.

Bruno Tobback (sp-a): Ik hoor voornamelijk vanuit de meerderheidspartijen keer op keer gepraat over een budget en over middelen, waarbij we in een aantal gevallen proberen het licht van de zon te ontkennen. Immers, wanneer je zelfs maar naar een pure indexering gaat over de voorbije tien jaar, is dat budget inderdaad gedaald wanneer het gaat over de exploitatie. De middelen zijn de stijgende levensduurte niet gevolgd en dus kan men voor hetzelfde geld ook minder chauffeurs betalen, dat weet het kleinste kind. Dus, mijnheer Keulen, stop met te proberen dat te verdoezelen onder grote woorden, dat is gewoon de simpele realiteit.

Bovendien valt het me toch ook op dat geen enkele van de collega's uit de meerderheid het over het echte probleem heeft. Mijnheer Schiltz, we willen inderdaad een groot aanbod hebben en we moeten daar belastinggeld aan besteden. En iedereen kijkt dan naar de noordelijke landen, de heer Keulen had het

daarnet over Denemarken en Nederland. In Denemarken en Nederland zijn de budgetten die worden besteed aan dienstverlening van openbaar vervoer vele malen groter dan in Vlaanderen. In Denemarken, en dan zeker in steden als Kopenhagen, kan men op alle uren van de dag en bij wijze van spreken ook van de nacht de bus en tram nemen. In Vlaanderen, in de door velen onder u zo zwaar geprezen Vlaamse Rand, bijvoorbeeld in Machelen, rijdt om tien uur 's avonds de laatste bus. In een van de grote centra van tewerkstelling in Vlaanderen is het om tien uur gedaan.

De vraag is dus niet of u de rest van de namiddag wilt blijven discussiëren over de kwestie of het management vandaag de euro's die het al te weinig heeft, voldoende in tweeën bijt. De vraag is of deze Vlaamse Regering de ambitie heeft om echt openbaar vervoer aan te bieden, als echt alternatief in Vlaanderen, of het nu vanuit klimaatoverwegingen of vanuit praktische overwegingen is, of gewoon omdat je de mensen serieus in de ogen moet kijken tegen wie je zegt: we willen u iets anders bieden om mee naar het werk te gaan dan iedere dag drie uur in de file te staan, want eigenlijk is dat voor niemand goed. Dat is de vraag, mijnheer Schiltz. En dan kunnen we discussiëren over wie het moet uitvoeren. U zult dan graag een private partner hebben. Ik zal veeleer naar De Lijn kijken.

Nergens in het centenblaadje voor deze begroting, nergens in het zogenaamd grote regeerakkoord, is deze Vlaamse Regering van plan om het aanbod van De Lijn, of wie het ook moge wezen, op het vlak van openbaar vervoer gevoelig uit te breiden – niet het te houden zoals het nu is voor liefst wat minder geld, maar het uit te breiden naar een niveau dat in een beschaafd land, noordelijk of zuidelijk, de mensen waar voor hun geld geeft. Want vandaag is dat hoe dan ook niet zo. Ik zie en ik hoor die ambitie uit geen enkele van de tussenkomsten van de mensen van de meerderheid zelfs maar terugkomen.

Er heeft ooit een Zuid-Amerikaanse burgemeester – dat is dan niet noordelijk, maar zuidelijk – gezegd dat een beschaafd land niet een land is waar de armen met de auto rijden, maar een land waar de rijken op de bus stappen. En inderdaad, als ik naar Denemarken en naar Nederland kijk, is dat zo. Daar heeft de eerste minister er geen probleem mee om uit zijn 'geairconditionde' elektrische dieselwagen te stappen en in een bus te stappen. *(Opmerkingen)*

Hybride zeker, mijnheer Jambon?

In Vlaanderen zie ik dat niemand doet. En ik kan het nog begrijpen ook, want in de meeste gevallen zou die niet op tijd op zijn ministerraad raken en geen enkele afspraak kunnen houden. Eigenlijk is de echte reden waarom we dit debat aan het houden zijn, dat dat een schande is waar we met zijn allen veel te weinig beschaamd over zijn vandaag. Ik hoop dat iedereen die daar vandaag naar aan het kijken is, beseft dat u daar als meerderheid alleen al in dat schuldbewustzijn geweldig tekortschiet. *(Applaus bij sp.a, Groen en de PVDA)*

Marino Keulen (Open Vld): Collega's, in antwoord op de verschillende opmerkingen van de goede collega Tobback: wij geven in 2019 opgeteld – de verschillende onderdelen: exploitatie, investering en de eigen vervoersopbrengsten, dus wat de reiziger betaalt – 1,3 miljard euro aan dat openbaar vervoer. Als je dat omrekent naar oud Belgisch geld, spreken we nog altijd over ongeveer 52 miljard oude Belgische franken. Dat is nog altijd een kolossaal bedrag.

Denemarken doet meer. En waar zit dat 'meer'? De reiziger betaalt daar meer voor zijn traject. Dat is het hogere budget van Denemarken. Als je voorbeelden geeft, moet je ze natuurlijk ook goed kennen. Daar leg je dus, wat dat betreft, een zwaarder beslag op de portemonnee van de reiziger. Als je de vergelijking maakt van de eigen overheidsbijdrage, zitten wij dus mooi mee op koers.

Zolang we het openbaar vervoer blijven organiseren als een vermolmd staatsministerie, geloof ik daar niet in. Ik denk dat de vervoerregio's daar een oplossing zijn, waarbij je inderdaad met vervoer op maat en wie weet misschien ook het aanvullend net kunt werken, met taxi's, met schoolbusjes, met aangepast vervoer. Want hier moeten dat allemaal grote bussen zijn. En wat stel je dan vast? Als je lang meedraait, ken je natuurlijk je geschiedenis. Ik heb nog de gouden jaren voor De Lijn meegemaakt, de Stevaertperiode. In Hasselt reden de bussen gratis. En inderdaad, tijdens het woon-schoolverkeer en het woon-werkverkeer – en de huidige burgemeester van Hasselt zit hier – zaten die bussen vol. Maar de rest van de tijd zaten daar twee, drie mensen op. En toen zeiden de mensen ook: dat is met ons geld betaald. Toen was daar ook oppositie tegen. De mensen hadden wel door dat daar met centen werd gesmost.

Bovendien – u kunt die cijfers nagaan – koos in die tijd 4 procent van de reizigers voor de bus als hoofdvervoersmiddel. De 'modal shift', om mensen uit de wagen en in de bus of de tram te krijgen, is toen ook niet gelukt. Nochtans groeiden toen budgettair voor De Lijn de bomen tot in de hemel. Maar de feiten zijn dat de reiziger toen de switch vanuit de wagen naar de bus of de tram hoegenaamd niet heeft gemaakt. 4 procent van de reizigers koos voor de bus als hoofdvervoersmiddel.

De problemen waar we hier over praten, zijn vooral operationele problemen. En daar zit inderdaad een gigantische verantwoordelijkheid bij het management. Ik kan het niet genoeg herhalen. *(Applaus bij de meerderheid)*

Bert Maertens (N-VA): Voorzitter, veel collega's zijn goed op dreef. Ik heb goed geluisterd, en ik heb ook al veel bijgeleerd, onder andere over elektrische dieselwagens – in Denemarken dan toch. Maar ook over hoe het debat in dit Vlaams Parlement evolueert in vergelijking met de afgelopen regeerperiode. Dan merk je dat er niet alleen grote ideologische tegenstellingen zijn tussen beide kanten in dit halfroond, maar dat er ook nog eens een wedstrijdje 'om ter strafste uitspraken' is aan de linkerkant, vanuit het oogpunt van de voorzitter van dit parlement.

Ideologische verschillen zijn belangrijk. Ik had het daarnet over 'snoeien om te groeien'. Daarmee wou ik zeggen dat het geen kwaad kan dat de overheid eens naar haar eigen werking kijkt, om te snoeien om te kunnen groeien in de output, in de investeringen. Als ik dan zie dat de werkingstoelage in 2014 899 miljoen euro was en dit jaar 860 miljoen euro, dan is dat een daling met 4 procent. *(Opmerkingen van Jos D'Haese)*

U moet mij eens uitleggen welk bedrijf, welke overheid het niet aankan om 4 procent te zoeken in de eigen werking om te investeren in meer output voor het bedrijf zelf. Dat is het grote verschil. Jullie willen dat niet zien. Jullie hebben een andere kijk op hoe je een overheid moet besturen. Integendeel, voor jullie kan het niet op. Waar gaan jullie dan het geld halen? Bij wie werkt, spaart en onderneemt? Dat is jullie keuze, dat is niet onze keuze. *(Opmerkingen van Jos D'Haese. Applaus bij de N-VA)*

De voorzitter: Mijnheer D'Haese, uw tijd staat stil. U krijgt straks nog ruimschoots de tijd om op alle tussenkomsten te antwoorden.

De heer Tobback heeft het woord.

Bruno Tobback (sp.a): Ik geef eerst een praktische mededeling voor de minder ingewijden onder ons. Een elektrische dieselwagen noemt men ook een hybride.

Nu dat misverstand uit de weg is geruimd, wil nu ook graag een misverstand ophelderen dat bij mij is gerezen. Ik hoor dat altijd graag: 'snoeien om te bloeien'. Dat is een van de oudste clichés in de politieke economie. Het is vaak

begrepen en ook vaak niet gelukt. Ik wil nog aannemen dat het misschien zou kunnen lukken. Ik heb daarnet het getal gehoord van meer dan honderdduizend afgelaste ritten. Mijnheer Maertens, hoeveel meer wilt u nog snoeien vooraleer u denkt dat er niemand nog goesting heeft om op die bus te staan wachten?

Mijnheer Keulen, er moet mij iets van het hart. U verwijst naar prijsvergelijkingen en naar het buitenland. U hebt daarover waarschijnlijk nog gelijk. Ik zal u niet tegenspreken. Maar ik ga u iets anders zeggen. Ik lees vandaag in de krant, ik denk in De Tijd, een groot stuk over leasingmaatschappijen die geweldige problemen krijgen om van hun oude dieselwagens af te geraken. Dat is, mijnheer Maertens, omdat ze nog niet elektrisch zijn. Die maatschappijen zijn vandaag geweldig aan het investeren in formules voor openbaar vervoer. Ze zijn in openbaarvervoerkaarten aan het investeren. Ik vind dat fantastisch. Super! Alleen, mijnheer Keulen, zijn ze misschien bereid om meer te betalen dan wat het vandaag kost voor een busabonnement. Maar denkt u nu echt dat er iemand bij zijn goed verstand, laat staan een bedrijf dat moet ondernemen en een product moet verkopen, bereid is om 1 eurocent meer te betalen voor wat je vandaag van de Vlaamse overheid krijgt: bussen die de ene dag wel en de andere dag niet rijden, die er op uren waarop mensen moeten werken, niet zijn, en die zeker op uren dat mensen hebben overgewerkt, laat staan in een late vergadering hebben gezeten, zelfs niet bedoeld zijn? Voor het product dat u met deze – en ook de vorige – Vlaamse Regering aanbiedt, is niemand bereid om te betalen en is elke eurocent die u durft te vragen, voor een bus waarvan je niet op voorhand weet of hij nu gaat komen of niet, een eurocent te veel. U moest zich daarover schamen in plaats van te praten over gevallen waar men meer durft te vragen. Misschien durft men daar meer te vragen omdat men daar nog iets te bieden heeft. (*Applaus bij sp.a*)

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (CD&V): Ik ga in op dat laatste. We hebben het nieuwe systeem van basisbereikbaarheid, waarbij een vervoer op maat in de hele regio zal kunnen worden uitgewerkt en waar onze lokale besturen alles over te zeggen zullen hebben. Ik denk dat het vervoer op maat het middel zal zijn om onder andere in avond- en nachtvervoer te voorzien. Maar dat zal dan van die regio's afhangen, en van de schepenen van Mobiliteit en de burgemeesters die daarin zetelen. Zij moeten dat samen met De Lijn, met het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) en het departement Mobiliteit beslissen.

En die plannen is men nog volop aan het maken. Die regels zijn nog maar net opgestart. Geef het ook een beetje tijd. We willen inderdaad naar een robuuster systeem gaan. Daarvoor heeft de vorige regering, onder leiding van minister Weyts, hier ook aanwezig – ik ben blij dat hij nog steeds geïnteresseerd is in het thema – dat decreet Basisbereikbaarheid ontworpen, dat we hier ook hebben goedgekeurd. En dat moet nu ook worden uitgevoerd. Dat is dan een taak voor die vervoerregio's, samen met De Lijn.

Goed. Iets anders, over die cijfers. Het is waar: het globale budget is gestegen. De exploitatiemiddelen zijn in de loop van de laatste jaren een stukje gedaald. Dat had toen te maken met efficiëntieoefeningen, zoals we die nu ook helaas op ons zien afkomen. Maar dat had ook nog met iets anders te maken. Vergeet niet dat, volgens Europese richtlijnen, De Lijn zich zal moeten conformeren aan een benchmark. De Lijn zal een benchmark moeten doen, waarbij ze zich zal moeten conformeren aan wat er op dat vlak in de private sector gebeurt.

Jawel. U zit daar van neen te knikken. Ik denk dat het wél zo is. Er komt ten laatste volgend jaar een benchmark, omdat we dan moeten bekijken hoe De Lijn zich situeert in het hele verhaal. Kunnen we hen, op Europees niveau dan, nog

het interne operatorschap geven? En in het regeerakkoord hebben wij die keuze duidelijk gemaakt. Die discussie hoeven we dus niet opnieuw te voeren. Indien de benchmark aangeeft dat De Lijn dat eigenlijk op een efficiënte manier doet, op een wijze zoals het er in de privé ook aan toegaat, dan zal zij interne operator kunnen blijven.

Natuurlijk heeft De Lijn nu ook een aantal zaken die private bedrijven niet moeten doen. Er zijn ook een aantal vaste kosten bij De Lijn. Die zal men daarvan moeten aftrekken.

Maar ik kijk er eigenlijk wel naar uit. Minister, ik zou u willen vragen om die benchmark zo snel mogelijk op te starten. In het regeerakkoord staat: "De Lijn blijft, mits het succesvol doorstaan van die benchmark van 2020, ook de interne operator in Vlaanderen." Dat is dus eigenlijk beslist, tenminste als die benchmark goed doorstaan wordt, waar ik van uitga, net omdat men de laatste jaren al zoveel efficiëntieoefeningen heeft gedaan. Als dat zo is, zullen zij voor de exploitatie van dat nieuwe vraaggestuurde kern- en aanvullend net, interne operator kunnen blijven.

En daarvoor zijn die efficiëntieoefeningen ook gebeurd. Want anders was het volgend jaar sowieso al gedaan geweest voor De Lijn. Men beseft onvoldoende dat ook dát, het Europese verhaal, op ons afkomt.

Ik zie u de hele tijd van neen knikken. *(Opmerkingen van Jos D'Haese)*

Ja, u denkt dat dat niet moet. Maar Europa kijkt mee over onze schouder. Voilà. En ik hoop dat De Lijn een zeer goede benchmark doorstaat. Onze fractie is daar alleszins voorstander van. En dan kan ze dat interne operatorschap op een goede manier doen, samen met de steden en gemeenten in de vervoerregio's. Dat is het hele verhaal.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Ik zou graag aansluiten op het betoog van collega Tobback. Hij deed dat in scherpe bewoordingen en was wat dat betreft heel duidelijk in de veroordelingen.

Maar in feite kwam zijn hele requisitoir neer op de conclusie: zo kan het niet verder. En in feite sluit hij daarmee aan bij wat wij als meerderheid willen, en dat is net dat je in 2023 zegt, in het laatste deel van de legislatuur: we breken die markt open.

En daarbij houden we maar één ding voor ogen, en dat is niet ideologisch van aard, maar het is de reiziger. Die dienstverlening is onze enige 'raison d'être' als overheid. We bestaan maar in de mate dat wij diensten leveren, in dit geval vervoer, mensen van punt A naar punt B brengen. En als we dan vaststellen dat het zo niet verdergaat, dat we blijven 'kurieren am Symptom', dan gooien we de markt open. Laat dan de beste maar winnen. En wie zal daarvan uiteindelijk de winnaar zijn? De reiziger.

En in die zin zou ik bijna durven zeggen, collega Tobback, na uw betoog: 'I rest my case.' *(Applaus bij Open Vld)*

Bert Maertens (N-VA): Voorzitter, ik wil kort even antwoorden op de vraag die ik kreeg van de heer Tobback, namelijk of het nu deze regering zal zijn die opnieuw de dienstverlening zal afbouwen, die opnieuw zal snijden in De Lijn.

Collega, u hebt niet goed geluisterd naar alle berichtgeving, naar wat iedereen hier al heeft gezegd. U weet heel goed dat de exploitatiemiddelen voor De Lijn

zullen stijgen, een groeipad zullen kennen. Vervoer op maat: 31 miljoen euro. Exploitatie van De Lijn: 10 miljoen euro daarbovenop, op kruissnelheid.

Dus zeggen of insinueren dat deze Vlaamse Regering nog zal snijden in het aanbod enzovoort, dat is pure nonsens. Dat zijn holle woorden. Dat is úw retoriek, niet de onze.

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (sp.a): Mevrouw Brouwers, gelooft u nu zelf wat u zegt? De vervoerregio's gaan het oplossen, het toverwoord. We gaan het geld – niet meer of niet minder geld – niet meer centraal houden, maar we geven dat aan het toverwoord, 'vervoerregio's'.

Ik zal spreken voor mijn regio, de regio Brugge. Als wij met dat geld moeten zorgen om na 22 uur bussen te hebben, om in het weekend jongeren te laten uitgaan met bussen, om mensen op zondag een bus te laten nemen, om werknemers en schoolgaande jeugd op tijd bussen te geven, zal dat niet lukken. Natuurlijk is het goed dat je een beetje inspraak krijgt in je regio, het zou er nog aan mankeren. Wij hebben jaren om kleine bussen in een historische stad gevraagd, dat ging niet. Nu zegt men dat het zal lukken, want het zijn vervoerregio's. Als wij tien kleine bussen kopen, is al het geld voor de rest op. Die bubbel van de vervoerregio's is een marketingtruc om ons een paar maanden stil te krijgen. En dan, mevrouw Brouwers, zult u hier ook staan, want u hebt ook een regio waar u zult zien dat het niet beter wordt. *(Applaus bij sp.a)*

De voorzitter: De heer Ceyssens heeft het woord.

Lode Ceyssens (CD&V): We zijn hier nu anderhalf uur aan het debatteren, en nu komt de aap uit de mouw. Nu hoor ik waar men opnieuw naartoe wil: 'Geef ons gewoon meer geld en laat die bussen rondrijden zoals we dat in het verleden gedaan hebben'. Dat is niet de juiste manier, er gewoon geld aan geven en zo het probleem oplossen. De Lijn is een maatschappij die een opdracht heeft van Vlaanderen, en die opdracht wordt vandaag niet naar behoren vervuld – ik denk dat we het daarover eens zijn. De opdracht moet zijn om in de toekomst goed openbaar vervoer te verzorgen, op een flexibele manier en aan een juiste prijs, en niet zomaar vanuit Vlaanderen te zeggen dat we er geld aan geven en dat ze maar wat bussen moeten laten rijden en dat het vanzelf wel goed zal komen. Die tijd is voorbij, mevrouw. *(Applaus bij de meerderheid)*

De voorzitter: De heer Dewinter heeft het woord.

Filip Dewinter (Vlaams Belang): Ik voel niet de nood om 25 keer het woord te voeren, 1 keer is genoeg. Ik wou vandaag een vraag stellen over de veiligheid op het openbaar vervoer, maar dat is niet gelukt wegens dit actualiteitsdebat.

Ik heb vandaag allerlei zaken gehoord, over de stiptheid, de efficiëntie, de betaalbaarheid, het management. Maar essentieel voor heel veel reizigers, zeker in de grootsteden, is de veiligheid op het openbaar vervoer. Daar wordt in dit debat door de andere partijen met geen woord over gerept. Nochtans zijn er de voorbije dagen weer ontelbare incidenten geweest die de media gehaald hebben. Vorig weekend werd een buschauffeur in Antwerpen door een illegale, uitgedeelde vluchteling met een ijzeren staaf in elkaar en bewusteloos geslagen. Dit weekend is in Heusden-Zolder een buschauffeur overvallen door twee met bivakmutsen getooiden mannen met revolver en mes. In Genk, in Mechelen, in Antwerpen zijn reizigers gemolesteerd en aangevallen op de bus. Dat is de realiteit van het openbaar vervoer vandaag. Er is niet alleen de fysieke en verbale agressie, de bussen zijn ook vuil, ze staan vol met graffiti, de opstapplaatsen zijn onveilig en onverlicht, de bussen stinken, de bussen zijn onveilig. Waarom zouden

bejaarden, waarom zouden de zwakkeren in onze samenleving, vrouwen en anderen, op dat openbaar vervoer stappen om uiteindelijk daar het slachtoffer te worden van criminaliteit, zich onveilig te voelen, zeker 's avonds? Dat is de realiteit van het openbaar vervoer, een politiek incorrecte realiteit – ik geef het toe – waar er hier geen enkele keer over gesproken is, maar het is wel de realiteit. Ik nodig u uit om samen met mij, met een delegatie van iedere partij, in Antwerpen buslijn 34 te nemen. In Antwerpen noemen ze die 'de Congoboot' – u zult dat niet graag horen, maar het is de realiteit – omdat die bus zwart ziet van het volk en zo onveilig is als hij maar kan zijn. De realiteit waarover u vandaag niet spreekt, is dat er bij De Lijn een lijst bestaat van de zwarte punten, van de risicowijken.

Het is een lijst die taboe is en die niet publiek mag worden gemaakt. Op nauwelijks 5 procent van de lijnen vindt 95 procent van de onveiligheidsincidenten plaats. Op die buslijnen, waaronder de fameuze Congoboot, moet worden opgetreden. Daar moeten controleurs zijn, geen controleurs zonder macht maar gewapende controleurs. Zij moeten met twee in plaats van alleen zijn. De chauffeurs moeten de mogelijkheid hebben in afgeschermdes cabines te zitten. Er moet een zwarte lijst zijn voor diegenen die niet meer op het openbaar vervoer worden toegelaten. De camerabewaking moet werken, wat in een derde van de bussen in Antwerpen niet het geval is. *(Opmerkingen van de voorzitter)*

Voorzitter, ik wilde een actuele vraag stellen, maar ik kan ze niet stellen.

De voorzitter: Mijnheer Dewinter, u hebt een actuele vraag ingediend. Aangezien we nu een actualiteitsdebat houden, maakt u eigenlijk misbruik van uw tijd om uw actuele vraag te stellen. Kunt u afronden?

Filip Dewinter (Vlaams Belang): Voorzitter, ik sluit af. Er moet in de grote steden een politionele bus-, tram- en metrobrigade komen.

Minister, indien u ervoor wilt zorgen dat er volk op het openbaar vervoer komt, moet het niet alleen goedkoper en efficiënter zijn, maar moet het vooral veilig zijn. Zonder veiligheid is er geen efficiënt openbaar vervoer.

De voorzitter: De heer De Meester heeft het woord.

Tom De Meester (PVDA): Voorzitter, ik wil even terugkeren naar de essentie van het debat dat we hier voeren. Bij wijze van klein intermezzo wil ik een fact-check in de groep gooien. Een lid van de meerderheid heeft net gezegd dat het exploitatiebudget van De Lijn sinds 2004 met slechts 4 procent is gezakt. Hij zei dat alsof het bijna niets is, een peulschil. Iemand moet de meerderheid echter eens het concept van de inflatie uitleggen. Sinds 2004 is er meer dan 8 procent inflatie geweest, wat betekent dat het budget van De Lijn in werkelijkheid met meer dan 12 procent is gezakt. Dat is geen peulschil. Dat is niet zo maar een beetje vet wegsnijden. Hier wordt in het vlees van De Lijn gesneden.

Mijnheer Keulen, u kunt zeggen dat dit niet meer dan een efficiëntieoefening is, maar dan moet u me eens uitleggen wat er efficiënt is aan het feit dat vorig jaar 200.000 ritten zijn geschrapt.

De voorzitter: De heer D'Haese heeft eindelijk weer het woord.

Jos D'Haese (PVDA): Voorzitter, ik zal proberen op een aantal punten in te gaan, mijn betoog af te ronden en tot mijn vraag te komen.

Mijnheer Maertens, wat het mismanagement betreft, denk ik dat ik u gelijk kan geven. De laatste keer dat ik het heb nagekeken, zaten we niet in de raad van bestuur van De Lijn. We hadden daar geen directeurs of managers en we hadden

zeker niet de voorzitter van de raad van bestuur. De voorzitter van de raad van bestuur is van uw partij. U hebt de afgelopen vijf jaar de minister van Mobiliteit en de voorzitter van de raad van bestuur gehad. U komt mij hier nu vertellen dat er bij De Lijn een probleem met mismanagement is. Dat is ongelooflijk grappig. Ik hoop dat u tot inkeer komt en hier misschien zelf over begint te reflecteren.

Wat de middelen betreft, is er niemand die zegt dat we een zak geld naar De Lijn moeten smijten en dat alle problemen dan zullen worden opgelost. Wat ik, samen met veel mensen die op een bus stappen, zeg, is dat De Lijn zeer concrete problemen heeft die we niet zonder de nodige centen opgelost zullen krijgen.

Mijnheer Keulen, u kunt het licht van de zon ontkennen en denken dat het met nog een efficiëntieoefening allemaal zal lukken. Het zal niet lukken en dat zullen we de komende vijf jaar zien. Als het allemaal niet van de middelen afhangt, moet u me eens uitleggen waarom de reizigersaantallen in elkaar stuiken, het aantal afgeschafte bussen toeneemt en het aantal klachten, niet enkel over afgeschafte bussen maar in het algemeen, toeneemt sinds jullie tien jaar geleden zijn beginnen besparen en miljoenen uit de exploitatie van De Lijn hebben weggehaald. U mag me dat gerust uitleggen. Ik ben zeer benieuwd.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Eigenlijk is dat een heel interessante opmerking. De aantallen reizigers vallen terug. Bij De Lijn weet echter niemand hoeveel reizigers er zijn. Dat is de ongeschreven schande die ReTiBo (Registratie, Ticketing en Boordcomputer) heet. Meten is weten. Het heeft 150 miljoen euro gekost, maar niemand spreekt erover. Niemand neemt hiervoor de verantwoordelijkheid, ook niet in de schoot van het management. Nu, in de 21e eeuw, kennen we, in een regio die een topregio wil zijn onder de sterke democratieën van Noordwest-Europa, nog altijd het precieze aantal reizigers niet. Misschien kunnen we nog iets leren van de Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel (MIVB) of zelfs van de NMBS. In Vlaanderen weten we dat niet. *(Applaus bij Open Vld)*

Jos D'Haese (PVDA): Mijnheer Keulen, hoelang bent u hier al aan de macht?

Marino Keulen (Open Vld): Ik zal het nog eens herhalen. Als daar iemand niet over heeft gezwogen, ben ik het wel.

Jos D'Haese (PVDA): Jullie zeggen dat er geen budgettair probleem is, dat er geen probleem is qua middelen. Ik wilde hen zonet al citeren, ik zal dat nu doen. Bij De Lijn, van hoog tot laag en van laag tot hoog, hoor je namelijk exact het omgekeerde. Bij de mensen die op het terrein werken, hoor je exact het omgekeerde. Ik heb de getuigenissen van het personeel al gebracht. Daar wordt niet naar geluisterd. Maar er staan nu ook een aantal getuigenissen in de krant van leidinggevendenden bij De Lijn. Het is me zonet niet gelukt om dat te zeggen. Een voormalig diensthoofd, dat twintig jaar bij De Lijn gewerkt heeft, zegt het volgende: 'Door de aanhoudende besparingen zijn er geen middelen om alle vragen en ideeën te realiseren.' Wat doet dat diensthoofd? Die stopt ermee. Die stopt ermee omdat er binnen jullie besparingskader niet met De Lijn te werken is. Een voormalig directeur, die opgestapt is, zegt: 'Met de middelen die ik kreeg, kon ik niet doen wat ik moest doen'.

U kunt hier blijven afgeven op het management. Ik geef u voor een stuk gelijk. Maar jullie geven aan De Lijn te weinig middelen om de essentie van de taken die ze moet doen, uit te voeren.

De oplossing die er dan wordt gegeven, vind ik wel redelijk interessant.

Oei, mijn teller is al aan het lopen.

De voorzitter: U had dat beter niet gezegd, want u bent al over uw tijd aan het gaan.

Jos D'Haese (PVDA): Maar ik krijg nog tijd om te reageren. Want ik word altijd onderbroken door jullie, collega's.

De voorzitter: U krijgt tijd om te reageren. Ik ben fair. Ik zal de teller afzetten want hij verstrooit u blijkbaar. Maar u bent zo eerlijk om het toe te geven.

Jos D'Haese (PVDA): Als ik minister was, en ik hoorde alles wat er gebeurt bij De Lijn, ik hoorde alles van de reizigers, ik hoorde alles van het personeel, ik hoorde alles van de leidinggevenden, dan zou ik niets anders doen dan op tafel kloppen om ervoor te zorgen dat we De Lijn beter kunnen financieren, om de mensen een betere dienstverlening te geven aan een betere prijs. Maar wat wordt er gedaan? Wat wordt er gezegd? We gaan De Lijn op de markt gooien. We gaan het openbaar vervoer op de markt gooien. Alsof dat de zaak zal oplossen. U noemt dat niet ideologisch, u noemt dat pragmatisch. Maar dat is pure ideologie. Dat is pure ideologie. Ik heb u de concrete voorbeelden al gegeven van de privatisering in Groot-Brittannië, van de privatisering in Nederland. Ik heb u gezegd wat het gevolg is. Toch blijft u verder gaan in die droom: als je het op de markt gooit, zal het allemaal vanzelf wel beter gaan. Dan is de vraag: zal de dienstverlening nog achteruit gaan? Zullen er nog minder bussen rijden 's avonds? Zal er nog minder bediening zijn in de landelijke gebieden? Zullen de arbeidsomstandigheden nog verder achteruit gaan? Waarop zullen die private bedrijven besparen om winst te kunnen maken bij wat ooit een openbare dienst was? Daarop blijft u het antwoord nog altijd schuldig. De mensen, de reizigers, die vragen geen concurrentiële Lijn. Ik heb dat nog niemand horen zeggen die op een bus stapt. De mensen, de reizigers, die vragen een Lijn die werkt, een Lijn die werkt aan een degelijke prijs.

Minister, mijn vraag is dus de volgende – ik ben blij dat ik ertoe kan komen. Bent u bereid om toe te geven dat u met die 10 miljoen euro die erbij komt absoluut niet in staat zult zijn om alle ambities te verwezenlijken die in het regeerakkoord staan op het vlak van de modal shift, het klimaat, het aanpakken van de files enzovoort? Durft u toe te geven dat die 10 miljoen van zijn leven niet zal volstaan om die uitdagingen aan te pakken? Niet voor de reizigers, niet voor het personeel, niet voor het klimaat, niet voor de files? Bent u bereid om bij uw collega's op tafel te kloppen, om meer middelen te krijgen om ervoor te zorgen dat we onze openbare dienstverlening, onze openbare vervoermaatschappij eindelijk uit het slop getrokken krijgen? (*Applaus bij de PVDA*)

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (CD&V): Voorzitter, ministers, collega's, in heel dit verhaal is de reiziger voor de CD&V-fractie het uitgangspunt. Ik meen te hebben verstaan ook voor ongeveer alle fracties hier. De reiziger: hij of zij heeft recht op een stipte, betrouwbare en gegarandeerde dienstverlening en op een goede communicatie. Niets zo vervelend als te staan wachten op een bus die niet komt. Het management van De Lijn schiet hier tekort. We hebben het vandaag al meerdere keren gehoord.

Er rijden meer bussen en trams niet dan wel op tijd. Het aantal afgeschafte bussen is hallucinant.

De communicatie staat na jaren nog steeds niet op punt. Dat was ook een deel van het ReTiBo-verhaal, collega Keulen. De reizigerstevredenheid is ten slotte te laag.

Hiervoor echter enkel met de vinger naar de regering wijzen, is al te gemakkelijk. Nu ga ik misschien wat herhalen wat ik daarnet al gezegd heb, maar dat fabeltje

van de oppositie en van een aantal mensen bij De Lijn over het kapot besparen van het openbaar vervoer, ben ik wel een beetje beu. Dat mag wel eens gaan stoppen, want dat doet het imago van De Lijn ook geen goed.

Onder ministers Crevits en Weyts ging er per legislatuur telkens 5,6 miljard euro naar De Lijn en in de legislatuur daarvoor 5,2 miljard euro. Dat bedrag is gecorrigeerd voor inflatie en dekt zowel investeringen als exploitatie. Deze legislatuur komt er op kruissnelheid 50 miljoen euro bij, als je alles optelt. Je zou kunnen zeggen dat dat peanuts is, maar in de huidige budgettaire context, waarin op veel domeinen bespaard moet worden, is dat eigenlijk lang niet slecht.

Bovendien wordt het nieuwe systeem van basisbereikbaarheid op dit moment uitgerold en onder andere voor dat vervoer op maat, 'the first and last mile', zullen ook andere vervoersmodi dan lijnbussen kunnen worden ingezet. Ik denk in de eerste plaats aan de fiets. We hebben weleens met een boutade gezegd dat de fiets eigenlijk ook deel zou moeten uitmaken van het concept 'openbaar vervoer'. Dat is wat we gaan doen met mobipunten waar voldoende fietsenstallingen zijn. Ook deelsystemen en taxi's hebben daar een plaats. Laat die vervoerregio's daar alstublieft creatief mee omgaan en zeg niet op voorhand dat de regio's het niet zullen kunnen, mevrouw Lambrecht. We moeten ook een klein beetje vertrouwen hebben in een nieuw systeem, waar lokale bestuurders met heel veel ervaring in zitten.

De voorzitter: Mag ik u onderbreken?

Collega Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (sp-a): Ik wil heel kort tussenkomen. Ik wil niet zeggen dat de regio's het niet zullen kunnen. De tijd zal dat uitwijzen.

Wat die fietsen op het openbaar vervoer betreft, hebt u onze volle steun, mevrouw Brouwers, maar vandaag mogen er bijvoorbeeld op de Kusttram slechts twee fietsen meegenomen worden. Als je met vijf mensen een leuke dagtrip wilt maken en de auto achterwege wilt laten, dan moet de chauffeur van De Lijn zeggen – hij moet dat, maar wil dat niet –: "Mijn excuses, het zal niet gaan. Per tram mogen er twee fietsen op."

Karin Brouwers (CD&V): Ik ga daar niet op antwoorden. Dat zal de regel zijn, en als de regel niet goed is, dan moet dat bekeken worden. Ik had het natuurlijk over de fiets als middel in het voor- en natransport. Maar goed, ook dat is een element in het debat.

Voor dat vervoer op maat wordt het budget zomaar eventjes verdubbeld, wat de dienstverlening op het platteland zou moeten verzekeren en vervoersarmoede zou moeten tegengaan. Voor De Lijn zelf betekent dat hele verhaal van basisbereikbaarheid net dat ze zich zal kunnen focussen op het meest interessante deel van de activiteiten, in de eerste plaats het kernnet en daarnaast het aanvullend net, en ze rekent hiervoor zelfs op 7 procent meer reizigers. Dat efficiënter aanbod en die reizigersgroei moeten natuurlijk toelaten om de kosten te drukken en de eigen inkomsten verder te laten stijgen. De eigen inkomsten stijgen dus door het aantrekken van meer betalende reizigers.

Er gaat heel veel belastinggeld naar De Lijn. Openbaar vervoer is duur, zoals we allemaal weten, en iemand betaalt de prijs, de belastingbetaler en/of – het is 'en' – de reiziger. Het is belangrijk om erop toe te zien dat er natuurlijk niet 'gesmost' wordt met al dat belastinggeld. We mogen dan ook een redelijke kostendekkingsgraad vragen en verwachten. We zeggen hier niet dat het morgen 50 procent moet zijn, want Vlaanderen is Brussel niet. Het is nu vooraan de 20 procent; een stukje meer moet mogelijk zijn. Vandaar ook dat De Lijn aan een hele reorganisatieoefening

bezig is. Niemand heeft eigenlijk boodschap aan een zwaar en log bedrijf met een waterhoofd aan managers. We hebben een flexibele, vlakke en moderne organisatie nodig.

Dat is zo in het kader van de efficiëntie, maar ook om in de liberaliseringsgolf die ons vanuit Europa tegemoetkomt, concurrentieel te kunnen zijn. Dat is het verhaal dat ik daarstraks in mijn tweede tussenkomst ook een beetje heb willen brengen.

Het is dus zeker niet zo, en dat mag ook wel eens duidelijk worden gezegd, want dat lijkt net zo de jongste tijd en dat maakt iedereen nodeloos ongerust, dat de regering De Lijn afserveert. Integendeel, ze heeft haar specifieke voorkeur voor De Lijn als interne operator uitgesproken in het regeerakkoord. De Lijn moet nu eenmaal die benchmark doorstaan, maar dat zijn nu eenmaal de regels en dat is ook geen onredelijke eis. Zoals gezegd, het gaat hier om veel belastinggeld, jaarlijks meer dan 1 miljard euro, waarvan de regering en elke Vlaming ook mag verwachten dat er oordeelkundig mee wordt omgesprongen. De Vlaming heeft, gezien die substantiële middelen die naar het openbaar vervoer gaan, het recht om een kwaliteitsvolle dienstverlening te verwachten van De Lijn. De regering geeft De Lijn de kans zich te bewijzen door haar bij voorrang dat interne operatorschap te gunnen, en het is aan De Lijn om die met beide handen te grijpen.

De benchmark is dus een kans voor De Lijn om aan te tonen dat ze een goed werkend, performant en efficiënt bedrijf is. Het is dan ook heel jammer om in de pers te lezen dat managers, in plaats van de handen aan de ploeg te slaan, het zogezegde zinkende schip verlaten. Ik heb daar mijn vragen bij. CD&V vindt dat competente managers niet weglopen van problemen, maar de uitdaging durven aan te gaan om bij zo'n maatschappelijk relevant bedrijf als De Lijn, ook in het kader van de hele klimaatdiscussie, verder een efficiënte, toekomstgerichte dienstverlening uit te bouwen. Zulke managers hebben we daar nodig. *(Opmerkingen)*

Minister, ik wil u bij dezen dan ook oproepen om snel werk te maken van die beloofde benchmark, want er moet duidelijkheid komen over het interne operatorschap, zodat de rust alstublieft kan weerkeren. Daarnaast roep ik u ook op – ik heb dat vorige week ook al gedaan – om in samenwerking met de sociale partners ook werk te maken van die gegarandeerde dienstverlening, want vorige week hoorden we toch ook van u dat een derde van de niet-gereden ritten te wijten is aan stakingen.

Els Robeyns (sp.a): Collega Brouwers, ik heb een vraag voor u. Ik hoor u zeggen dat De Lijn de voorkeurspartner van deze regering is om de interne operator te zijn. Ik heb die vraag ook aan de minister gesteld. U zegt dat, ik heb dat niet zo gelezen, maar ik hoop dat dat zo is. Als dat echter zo is, dan vraag ik me toch het volgende af. Zelfs als De Lijn de benchmark doorstaat, gaat u een proefproject toelaten in 2023 in één vervoerregio, Antwerpen naar het schijnt, om een private partner toe te laten. U legt een benchmark op aan De Lijn, laten we hopen dat ze slaagt, maar zelfs als ze slaagt, zegt u 'De Lijn, u gaat waarschijnlijk toch niet goed genoeg zijn, we gaan de privésector toelaten'. Dat is toch absurd. U spreekt zichzelf toch tegen. *(Applaus bij sp.a)*

Lode Ceysens (CD&V): Mevrouw Robeyns, wat u nu vertelt, is toch klinkklare nonsens. In het regeerakkoord is er heel duidelijk gekozen voor De Lijn als interne operator. De dag dat je niet meer durft om eens iets te proberen in Vlaanderen, want het gaat over één van de veertien vervoerregio's waar men gaat bekijken of dat operatorschap door een private partner kan, de dag dat je niet meer durft te denken aan vernieuwing, op die dag ben je achteruit aan het lopen. *(Applaus bij CD&V)*

Jos D'Haese (PVDA): Ik val echt van mijn stoel door wat u zegt over die directeurs, managers. Vroeger was er één per maand die opstapte, de jongste

maanden zijn dat er drie à vier per maand. Wat u doet, is die mensen zelf met de vinger wijzen. Mijn vraag aan u, en dat is een oprechte vraag, is dus: meent u dat echt? Denkt u dat dat allemaal slechte managers zijn, die het niet goed voorhebben met het bedrijf? Gaat u echt ontkennen dat dat iets te maken heeft met de context waarin die mensen moeten opereren? Ligt dat echt alleen aan die mensen en heeft dat niet te maken met die context?

Karin Brouwers (CD&V): Over die context, dat klopt. De reorganisatie is bezig. Er waren mensen die bij wijze van spreken nu werken in Limburg en morgen naar Brugge zouden moeten. Dat heeft ook een rol gespeeld in het verlaten van het bedrijf door een aantal competente mensen, die elders ook wel werk zullen vinden.

Het gaat hier om technisch geschoolden. Ik kan me voorstellen dat mensen op een bepaald moment kiezen om dichter bij huis te werken. Dat heeft een rol gespeeld. Dat er meer het bedrijf verlaten en dat één persoon zich heel negatief heeft geuit in de pers, dat klopt. U zult zeggen: het is voor iedereen hetzelfde. Ik ga daar van hieruit niet over oordelen, ik ken die personeelsdossiers niet. Wie weet wat zit daar nog achter. Ik vind dat men daar ook verhalen rond weeft in de pers. Ik hoop dat wanneer de plaatsen van de mensen die weggegaan zijn, opnieuw moeten worden ingevuld, men competente – eventueel jonge – gedreven mensen vindt. Dat is te hopen voor De Lijn.

Collega's zoals mevrouw Robeyns zeggen: 'Oei! De Lijn! De Lijn! Dreigende privatisering!' Het gaat hier echter niet om De Lijn, het gaat hier om de reizigers! *(Applaus bij de meerderheid)*

Als zelfs TreinTramBus zegt: het kan ons niet schelen wie ons vervoert, als we er maar geraken, dan moeten we toch eens beginnen nadenken? Zoals de heer Ceysens zegt, waarom zouden we dan eens niet een aantal dingen uitproberen? Het is maar een proefproject. De Lijn kan zelf kandideren, geen enkel probleem. We zien wel hoever het komt.

Of het waar is dat het Antwerpen wordt, dat weet ik niet. Misschien is het niet zo slecht om die proef in een plattelandsregio te laten doorgaan? Stel dat dat allemaal fantastisch loopt en men zou dat dan over het heel Vlaanderen uitrollen – wat sommigen beweren of denken of vrezen – zou dat op het platteland wel eens een heel ander verhaal kunnen zijn. Over dat proefproject zal er nog wel gediscussieerd moeten worden, ook binnen de meerderheid, hoe dat verder zijn weg zal gaan.

Bruno Tobback (sp.a): Mevrouw Brouwers, met alle sympathie, er moet me toch iets van het hart. De Lijn is, zoals de heer Keulen al heeft gezegd, een zelfstandige organisatie met een raad van bestuur, die politiek benoemd is, door u overigens de afgelopen jaren, en een management dat door die raad van bestuur wordt aangeduid. Hoe dan ook, er is één hoofdaandeelhouder, er is er zelfs maar één, en dat is de Vlaamse overheid, dus de Vlaamse Regering. Dat is de eindverantwoordelijke en die moet zich het welzijn binnen dat bedrijf aantrekken. Die moet de targets stellen: wat willen we met dat bedrijf, waarom hebben we dat, wat willen we daarmee realiseren?

Op basis daarvan kan men een raad van bestuur en een management met goede mensen aantrekken. Er blijft inderdaad niemand werken voor een bedrijf waarvan de hoofdaandeelhouder zegt dat het hem niet veel kan schelen. Dat is wat er aan het gebeuren is. Dat moet me van het hart. Ik hoor vanuit de meerderheid een geweldige drang om te schieten op het management. U mag van mij schieten op het management, ik heb hen niet benoemd. Als ze slecht zijn, mogen ze voor mijn part allemaal weg.

Maar hier in het parlement en de regering komen zeggen: wij zijn goed bezig; dat ze desnoods met 12 procent minder middelen 20 procent meer aanbod moeten bieden; en als de reizigers gaan lopen en noem maar op, dat het allemaal de anderen hun schuld is ...

Het zou belangrijk zijn en van ernst getuigen om de verantwoordelijkheid ten opzichte van de reizigers op te nemen. Wanneer men geconfronteerd wordt met de miserie van een bedrijf dat leegloopt, dat het niet meer lukt om jonge ambitieuze geïnteresseerde managers aan te trekken om die nochtans maatschappelijk belangrijke en zeer populaire actuele taak in te vullen, dan moet u misschien zelf als regering, als hoofdaandeelhouder, als voornaamste stuurorgaan voor dat bedrijf zich eens afvragen: wat doen we zelf misschien fout? Het is een geweldige oefening in 'de schuld afschuiven' die ik al heel de namiddag hoor. Ik heb nog geen enkele regeringspartij klaar en duidelijk horen zeggen: ja, we vragen eigenlijk veel meer en we zijn niet bereid om daar geweldig veel middelen aan te besteden.

Mijnheer Keulen, mijnheer Ceyskens, u mag van mij alle benchmarks doen. U mag die objectief evalueren. U mag proberen wat u wilt proberen, maar ik heb toch een heel klein beetje de indruk dat 'gratis' terug is. Dat is een merkwaardige verrijzenis. Of het nu De Lijn is of een private partner, of wie dan ook, denkt u dat er iemand is die meer bussen, meer trams op meer uren wil laten rijden zonder dat u gaat betalen, zonder dat u bereid bent om daar de mogelijkheden en de middelen voor te voorzien, daartoe bereid is? Denkt u dat er één manager zo zot is van daar zijn nek voor uit te steken? Of zijn carrière te riskeren als u hem vraagt a priori om het onmogelijke te doen en als het niet lukt zal het zijn schuld zijn?

Want dat is wat u gaat doen. Gratis, dat bestaat niet. (*Applaus*)

Ik waardeer uw applaus.

Lode Ceyskens (CD&V): Mijnheer Tobback, uw bureau is nog maar twee weken op de CD&V-gang, en dat rendeert al.

Bruno Tobback (sp.a): Ik waardeer uw applaus ten zeerste, maar ik zou graag hebben, als u dan toch zo enthousiast bent over dat principe, dat u zelf ook eens het principe van 'put your money where your mouth is' toepast. Als u 's avonds, in het weekend, tijdens de spits, om het even waar, om het even wanneer, een performant en comfortabel aanbod van bussen en trams wilt waar mensen gaan instappen, dan zou u daarvoor de middelen moeten uittrekken – de middelen voor investering, de middelen voor exploitatie, de middelen voor wegeninfrastructuur – en dan zult u moeten stoppen met de bal heel de tijd weg te stampen, ofwel naar het management, ofwel naar de reizigers die meer moeten betalen voor iets wat u niet deftig wilt organiseren, ofwel naar de gemeenten die het via de vervoersregels in uw plaats mogen financieren omdat u niet bereid bent om dat te doen. Dat is waar deze discussie over moet gaan. (*Applaus bij sp.a*)

Jos D'Haese (PVDA): Mevrouw Brouwers, hebt u nu gezegd dat als we een pilootproject succesvol beoordelen, we dat gaan uitrollen over heel Vlaanderen? Overweegt u de privatisering van het openbaar vervoer in heel Vlaanderen? Die zin hebt u uitgesproken.

Karin Brouwers (CD&V): Ik heb gezegd dat sommigen dat blijkbaar vrezen. Ik heb gezegd dat je toch dingen moet kunnen uitproberen. Wat is er mis met zaken uit te proberen zoals ze bijvoorbeeld in Nederland bestaan? Wat is daar mis mee? Als de reiziger maar betaalbaar wordt vervoerd.

Het is waar wat collega Tobback zegt: het zal altijd geld kosten aan de overheid. Diegenen die denken dat dat niet waar is, denken uiteraard fout. Je zult een

bepaalde dienstverlening moeten aanbieden en de privé zal dat ook niet gratis doen. Ofwel betaalt de reiziger plots heel veel meer – waar we niet voor zijn –, ofwel gaat de overheid een stuk meer betalen. Dat is allemaal waar.

Mijnheer Tobback, u zegt dat het ons niet kan schelen. We zitten hier al de hele namiddag een debat te voeren over De Lijn, het kan ons dus wel allemaal schelen wat daar gebeurt. Het is toch duidelijk dat het iedereen wel kan schelen. Het is een overheidsbedrijf, we zijn inderdaad eigenaar, dus moeten we er toch goed zorg voor dragen. We moeten toch zorgen dat het allemaal op de best mogelijke manier wordt beheerd met het geld van de mensen, verdorie.

Filip Dewinter (Vlaams Belang): Het debat gaat over besparen en een tekort aan geld bij De Lijn. Mijnheer Tobback, u zegt dat gratis niet bestaat. Wel, ik zal u verrassen: gratis bestaat wel. Als je een asielzoeker bent bij De Lijn, dan bestaat gratis. Maar dat mag alweer niet worden gezegd omdat het politiek incorrect is. Dat mag in dit debat niet aan bod komen.

Als je een asielzoeker bent, dan heb je een abonnement bij De Lijn voor 53 euro. 6110 asielzoekers in Vlaanderen genieten daarvan. Een volwassen Vlaming betaalt 314 euro aan De Lijn. Een jongere onder de 15 jaar betaalt 214 euro aan De Lijn. Dat is de realiteit. Dat betekent voor die 6110 asielzoekers a rato van 43 euro, als we hen normaal zouden laten betalen, een besparing van 1,2 miljoen euro.

Voilà, minister, daar hebt u al 1 miljoen euro extra die u kunt geven aan de sociaal zwakkeren, aan de ouderen die graag van het openbaar vervoer gebruik zouden kunnen maken. Met ons zou het niet waar zijn, bij ons geldt: eigen volk eerst. *(Applaus bij het Vlaams Belang)*

Marino Keulen (Open Vld): Wat nogal eens gebeurt – en dat is een stukje parlementaire traditie –, is dat op het einde van een heftig debat de geesten nader tot elkaar komen. In die zin omarm ik natuurlijk de uitspraak van collega Tobback: gratis bestaat niet.

Goede collega's, van twee zaken één. Als we zeggen dat het alleen maar draait om de reiziger – dat moet het enige zijn wat ons drijft in dit debat –, wat is dan toch de angst voor de benchmark? Er worden doembeelden opgehangen dat hel en verdoemenis zijn deel is of dat de privésector daar absoluut niet in geïnteresseerd is, maar dan hebben we het op zijn minst geprobeerd.

Voor sommigen is het feit dat we nog maar overwegen om het te proberen, al bijna een doodzonde, alsof ze bang zijn dat er misschien wel anderen en beteren zijn die dat misschien ook kunnen en op die manier dienstverlening organiseren in het voordeel van over wie het gaat, namelijk de reiziger. *(Applaus bij Open Vld)*

Lode Ceyskens (CD&V): Mijnheer Tobback, het is vandaag een historische dag voor u. De uitspraak die u vandaag hebt gedaan, maakt van u een andere politicus. 'Gratis bestaat niet': wie had twintig jaar geleden gedacht dat u die uitspraak hier nog zou doen in het Vlaams Parlement?

Ik wil u daar nog een stap verder in brengen. Als je meer wilt doen, dan kun je dat op twee manieren doen. Je kunt proberen de zaken efficiënter te organiseren of je kunt voor de gemakkelijksoplossing kiezen en het de belastingbetaler laten betalen en er gewoon meer geld tegenaan gooien. Daarover verschillen we van mening.

Björn Rzoska (Groen): Voorzitter, ik kijk even op de klok. We zijn nu twee uur bezig aan het debat, een boeiend debat. Maar tot nu toe is er één partij die

zwijgt. De regeringsbanken zijn stil. De minister is stil. Dit terwijl hier toch wel een behoorlijk heftig debat bezig is over een van de kerncompetenties van de minister, namelijk het organiseren van openbaar vervoer. Ik hoop nu toch, minister, beste regering, dat u instapt in het debat.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Voorzitter, ik zal straks zeker reageren. Mijnheer Rzoska, ik heb eerst geluisterd naar wat iedereen hier te vertellen heeft, maar straks zult u zeker mijn antwoord horen. *(Applaus bij Open Vld)*

Karin Brouwers (CD&V): Ik ga stilaan afsluiten. Over andere aspecten, zoals de tariefzetting, de vergroening van de bussen, de verdere digitalisering enzovoort is het eigenlijk uitkijken naar de beleidsnota van de minister en meer nog naar de nieuwe beheersovereenkomst die de Vlaamse Regering zal sluiten met De Lijn. Ik roep de collega's van de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken op om in dit verband na verloop van enige tijd, begin volgend jaar of zo, hoorzittingen te organiseren in de commissie en eventueel samen te werken aan een zo breed mogelijk gedragen resolutie van dit parlement. Maar dat zal een moeilijke worden als ik hier vandaag de tegenstellingen hoor. Maar laten we hopen dat we samen aan iets kunnen werken.

De Lijn moet in samenwerking met de pas opgestarte vervoerregio's de reiziger garanderen dat die op een vlotte, zekere en comfortabele manier van punt A naar punt B kan geraken. Dat is de enige doelstelling waarop de CD&V dit bedrijf in de toekomst verder zal beoordelen. *(Applaus bij CD&V)*

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Voorzitter, goede collega's, leden van de regering, ik heb toch nog een paar punten. Heel veel zaken zijn al verteld. Voor Open Vld is een performant, vraaggestuurd openbaar vervoer conditio sine qua non. Een moderne regio zoals Vlaanderen kan in de 21e eeuw niet zonder. Voor ons is dat inderdaad vraaggestuurd. Het uitgangspunt is altijd het belang van de reiziger. Statistieken en cijfers spreken altijd heel overtuigend: van de steden in Europa die de laatste jaar het meest filegevoelig zijn, staan twee Vlaamse steden in de top drie. Op twee staat Brussel en op drie Antwerpen. Vandaag lopen wij zelfs investeringen mis, dus jobs en welvaart, omdat investeerders wegblijven omdat je de steden gewoon niet meer binnen kunt. Op die manier zijn we met onze toekomst aan het spelen en zijn we jobs en welvaart aan het verkwanselen. Voor ons, liberalen, is dat vraaggestuurd openbaar vervoer absoluut noodzakelijk.

'Put your money where your mouth is'. We kunnen daar blijven over discussiëren maar, opnieuw, in 2019 is er voor De Lijn – exploitatie, eigen inkomsten en investeringen – een bedrag van 1,3 miljard euro. Om een groter besef te krijgen en om een waardeoordeel te kunnen vormen, spreken we in oude Belgische frank – voor degenen die daar nog herinneringen aan hebben – over 52 miljard. Dat is een kolossaal bedrag. Als we vandaag de 'state of the union' van De Lijn opmaken, dan moeten we vaststellen, als we dat rapport onder ogen nemen, dat iedereen, werkelijk iedereen ontevreden is. 'Il faut le faire', je moet het presteren.

Eerst waren dat de steden en gemeenten. Collega Lambrecht, in 2015, heb ik nog samen met Bart Somers, toen fractieleider bij onze partij, toen in de schoot van de meerderheid – minister Weyts heeft daar heel veel moeite voor gedaan – het verhaal van een stuk subsidiariteit geïntroduceerd in de wereld van de organisatie van het openbaar vervoer.

Hoe geef je steden en gemeenten, hoe geef je lokale besturen – waar de mensen in de Dorpsstraat wonen – meer greep op de organisatie van het openbaar

vervoer? Hoe laat je maatwerk toe? Hoe krijg je een meer gedragen openbaar vervoer? Die stap is gezet en er is 31 miljoen euro voor voorzien. 'The proof of the pudding is in the eating': we zullen zien wat het resultaat is.

Men heeft toen in heel Vlaanderen een bevraging gedaan. De samenwerking met die organisatie heette toen Daniël Termont. Renaat Landuyt deed er niet voor onder. De burgemeesters van Mechelen en Antwerpen deden er niet voor onder. Zij die burgemeester waren in een landelijke gemeente, moesten er ook niet voor onderdoen. De bevindingen waren dramatisch: hoe ervaart u de samenwerking met en het aanbod van De Lijn? In landelijk Vlaanderen bestaat dat eigenlijk alleen maar tijdens het woon-werkverkeer en woon-schoolverkeer. Dat is al jaren zo. Dat is niet iets wat eergisteren is ontstaan.

Annick Lambrecht (sp·a): Collega Keulen, u moet goed begrijpen wat ik zeg. Ik, en velen met mij, aarzel niet om toe te geven dat het een groot probleem was dat je als stad of regio nooit iets kon vragen aan of gedaan krijgen van De Lijn. Ik verwijs opnieuw naar onze historische stad Brugge, waar wij al jarenlang kleine bussen vragen omdat de grote bussen voortdurend de stenen kapot rijden en de belastingbetaler die herstellingen maar moet betalen. De steden en regio's waren inderdaad vragende partij voor meer inspraak in De Lijn.

Wat is nu gebeurd? Men heeft nu gewoon de verantwoordelijkheid verlegd. Men zegt: 'Hier is de enveloppe; doe het nu maar. Doe het nu maar met uw regio: in het weekend voldoende bussen, na 22 uur voldoende bussen zodat de jeugd ook kan uitgaan, overdag tijdens de spits voldoende bussen die niet overvol zijn.'

Mijnheer Keulen, the proof of the pudding is inderdaad in the eating. We kunnen nu oeverloos discussiëren. Ik stel voor om volgend jaar rond dit moment na te gaan hoe het loopt met die vervoerregio's. Als u eerlijk bent, zult u ook voor uw regio nu al moeten toegeven dat het niet mogelijk zal zijn om te werken zoals in Scandinavië, waar inderdaad iedereen, onafhankelijk van rang of stand, de bus en het openbaar vervoer neemt omdat het veel sneller, veel efficiënter en veel praktischer is.

Marino Keulen (Open Vld): Ik beschouw uw betoog vooral als een pleidooi; u pleit ervoor dat we het geweer van schouder moesten veranderen. De meerderheid heeft dit ook gedaan. We zullen dit moeten evalueren en moeten bijsturen als het inderdaad geen soelaas biedt, maar het zal niet meer zijn zoals het nu bestaat. Voor De Lijn was dat een heel pijnlijk ontwaken, want ze hadden niet door dat ze eigenlijk geen bondgenoten hadden. Dat beseffen ze iedere dag meer en meer.

De tweede groep die zich wat in de steek gelaten voelt, zijn de reizigers. Het heeft niets meer met partijen of ideologie te maken. Je jonge kinderen staan aan de bushalte te wachten en zijn eigenlijk dagelijks overgeleverd aan een loterij – komt er een bus of niet? De Lijn stuurt dan een standaardbrief naar die klagende ouders, iedere dag opnieuw als het moet. Als je dan, als raad van bestuur en als management, niet vaststelt dat je de realiteit helemaal loslaat, dat je op een eiland leeft, en dat je vergeet dat je enige 'raison d'être' is om dienstverlener te zijn, nota bene met belastinggeld, dan vind ik dat zeer, zeer pijnlijk.

Bert Maertens (N-VA): Collega Lambrecht, u had het over bussen die na 22 uur niet meer rijden, die in het weekend vaak te weinig rijden enzovoort. U moet wel begrijpen dat mobiliteit, vanuit het oogpunt van de reiziger, meer vraagt dan enkel bussen. Ik hoop toch dat we het daarover eens zijn. Het gaat ook over hoe we multimodale platformen organiseren om vanop de bus op de fiets of de deelfiets te springen en zo de rit verder te zetten.

Maar bijkomend is er ook de taxi. Je zou denken dat de taxi vandaag een elitair gegeven is waarbij mensen heel veel geld betalen om de taxi te nemen 's nachts

en bij uitstek in het weekend. Eind vorige legislatuur hebben wij het Taxidecreet vernieuwd. We hebben de taxi's gedemocratiseerd. De prijzen liggen lager omdat taxibedrijven meer mogelijkheden en meer vrijheid hebben. We hebben ook Uber gelegaliseerd, waardoor de prijzen voor de consument en de verplaatsingskosten voor die burger lager zullen liggen, ook in Brugge, ook in het weekend, ook na 22 uur. En het is uw partij, mevrouw Lambrecht, die tegen dat decreet heeft gestemd. Nu zeggen dat er in uw stad geen bussen of vervoermiddelen zijn na 22 uur en in het weekend, is natuurlijk onzin. U moet dat breder bekijken, en ik hoop dan ook dat u in de toekomst uw mening en die van uw partij zult herzien en ons zult steunen bij de democratisering van het taxivervoer. Dat is wel degelijk een aanvullend antwoord op de vervoersproblematiek van de mensen 's avonds en tijdens het weekend. *(Applaus bij de meerderheid)*

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht, ik zie dat ook mevrouw Van Volcem het woord vraagt, maar het is natuurlijk niet de bedoeling dat dit hier de gemeenteraad van Brugge wordt. Ik stel voor dat we het debat een beetje opentrekken naar heel Vlaanderen.

Mevrouw Segers heeft het woord.

Katia Segers (sp.a): Ik zal het hebben over Brussel en de Vlaamse Rand.

Mijnheer Keulen, u zegt terecht dat de meest filegevoelige steden Brussel en Antwerpen zijn. De afgelopen legislatuur, onder Mobiliteitsminister Weyts, zijn die files alleen maar aangegroeid. U geeft zeer terecht aan dat dit jobs kost. Eigenlijk zou alleen dat al een goede reden moeten zijn voor deze Vlaamse Regering om echt werk te maken van degelijk openbaar vervoer. Want het zijn niet alleen de files die ons jobs kosten maar ook het gebrek aan openbaar vervoer. Weet u dat in de nationale luchthaven, toch onze tweede belangrijkste werkgever, permanent vierhonderd jobs openstaan? En weet u waarom? Omdat men op de luchthaven in shifts werkt en er na 22 uur en 's nachts geen bussen zijn. DHL verhandelt 1,2 miljoen pakjes per nacht, de werknemers worden verplicht om met de auto te komen. DHL zal dan ook een nieuw parking bouwen. Hoe onbegrijpelijk is het dat in deze tijd DHL moet investeren in een parking? En ze doen dat omdat er gewoonweg geen bussen zijn. Mensen die in shifts werken, geraken niet op en terug van hun werk.

Lode Ceysens (CD&V): Mevrouw Lambrecht, wat u zegt, is natuurlijk paraplu-politiek van de ergste soort. Langs de ene kant zegt u dat u te weinig inspraak hebt gekregen maar dat u nu toch de verantwoordelijkheid hebt gekregen. Hoe schandalig is dat! Ik denk dat dat nu precies is wat al die burgemeesters mee hebben gevraagd, namelijk om mee de verantwoordelijkheid op te nemen voor die laatste kilometer, en dat aanvullend net mee te organiseren.

De voorzitter: Mevrouw Van Volcem heeft het woord.

Mercedes Van Volcem (Open Vld): Mevrouw Lambrecht, ik begrijp u eigenlijk helemaal niet.

Tussen 2016 en 2018 was er een burgemeester van sp.a-signatuur die openlijk voor heel Vlaanderen over de straat rolde omdat hij niet overeenkwam met De Lijn, omdat hij het aanbod niet performant vond. Hij heeft op kosten van de belastingbetaler drie busjes aan een privéfirma gegund.

Ik denk dan ook dat die vervoerregio een oplossing is om meer openbaar vervoer op maat te hebben zoals de steden dat willen. In vele steden rijden vandaag zeer grote dieselbussen maar dat zal binnenkort veranderen met de omschakeling. In heel veel kleine straten rijden vandaag grote bussen, tot zevenhonderd per dag. Wij denken dan ook dat er een andere manier moet zijn van openbaar vervoer,

niet minder maar meer openbaar vervoer dat ook rekening houdt met de leefbaarheid van een stad.

Ik begrijp uw betoog dan ook niet. U gelooft niet in een vervoerregio, terwijl daar vroeger in de gemeenteraad altijd voor is gepleit, omdat De Lijn nooit tegemoetkwam aan de wensen van de burgemeester en de schepenen, die het niet konden uitleggen aan de man in de straat waarom een bepaalde lijn er wel of niet kwam. *(Applaus bij de meerderheid)*

Marino Keulen (Open Vld): Wat blijkt uit alle getuigenissen? En minister, u bent nog nieuw in de stiel, u bent drie weken in functie. Uit alle getuigenissen blijkt dat het zo niet verder kan. Het status quo is gewoon buiten kwestie. Het kan gewoon niet verder op die manier. Alle getuigenissen versterken elkaar. En wat men probeert aan te voeren als voorbeelden, versterkt net de reden waarom we het geweer van schouder moeten gaan veranderen, waarom we naar een vraaggestuurd openbaar vervoer moeten, waarom het anders en beter moet, zeker voor het geld dat we daar als Vlaamse belastingbetaler in stoppen.

Ik heb al twee groepen aangekaart die de rug hebben gekeerd: de steden en gemeenten en ook de reizigers. En er is ook dat pijnlijke voorbeeld van die schoolkinderen die daar 's morgens en 's avonds staan en niet weten of ze wel thuis of op school zullen raken, met alle problemen van dien, en dat in de 21e eeuw. En dan zeggen dat toch 1,3 miljard euro per jaar naar die instelling gaat. Dat is eerlijk gezegd een totaal scheefgetrokken beeld.

De laatste groep die de rug heeft gekeerd, goede collega's, dat zijn bepaalde leden van het personeel. Een aantal zal dat doen vanwege pensionering, anderen zullen dat doen omdat er inderdaad een concentratiebeweging bezig is. Een aantal provinciale zetels is opgeheven. Ik heb deze morgen in de krant het beeld gebruikt van het ministerie van Sovjetzaken. Ik volg De Lijn nu toch al meer dan tien jaar. Ik heb meegemaakt dat op een zeker ogenblik iedereen directeur of afdelingshoofd was of is. Er zijn er nog altijd 55. Dat zijn er verdorie heel veel. Ik daag u uit om een ander agentschap op het Vlaamse niveau te noemen waar men met zo een breed bemeten directie werkt. Iedereen directeur, maar niemand verantwoordelijk. *(Applaus van Gwendolyn Rutten)*

Als het gaat over de reizigers die in de kou blijven zitten: die krijgen een standaardbrief, die moeten een vuist maken in hun broek en die worden aan hun lot overgelaten.

Ik blijf terugkomen op het verhaal van ReTiBo: 150 miljoen euro. We gingen meten en weten. We gingen eindelijk weten hoeveel reizigers er op onze bussen en trams zitten. We gingen ervoor zorgen – en dat is anno de 21e eeuw toch geen Star Trek of sciencefiction meer – dat de reiziger in realtime en digitaal reizigersinformatie ter beschikking zou krijgen, via apps. Van dat alles is nog niets terechtgekomen. Men heeft kop in kas gestoken en gehoopt dat de storm zou overwaaien. 150 miljoen euro. Iedereen directeur, maar niemand verantwoordelijk. Probeer dat maar eens uit te leggen aan de mensen.

We zitten ook in een dieper gesyndiceerde omgeving. Als men spreekt over 151.000 ritten die het afgelopen jaar zijn afgeschaft, dan wordt er nooit bij verteld, collega's, dat 35 procent van die afgeschafte ritten te maken hebben met stakingen. En als je dan weet hoe er gestaakt wordt, dan is de stakingsbereidheid in de schoot van De Lijn, de zuivere overheidsorganisatie, 80 procent, en de stakingsbereidheid bij de partners tussen 10 en 12 procent – om nog maar eens aan te geven waar het belang van de reizigers soms ligt en wie daar heel veel aandacht aan geeft en wie daar minder aandacht aan geeft. Meten is weten. Het kan ook tegen u gebruikt worden. En niemand gaat die cijfers tegenspreken. Ik

ben hier niets aan het fantaseren of aan het opschroeven. Dat is helaas gewoon de naakte realiteit, de 'state of the union' van De Lijn.

Dit is mijn politieke bedenking, collega's. En ik maak ze in eigen naam. De Lijn is een extern verzelfstandigd agentschap en heeft dus autonomie. Ze kunnen met die 1,3 miljard euro beslissen hoe zij op het grondgebied Vlaanderen het openbaar vervoer organiseren, het aanbod van bussen en trams, en wat mij betreft mogen daar ook taxi's en elektrische fietsen bij zijn, en zelfs schoolbussen, op het moment dat ze niet voor het schoolvervoer moeten worden ingezet. Dat mag allemaal mee in rekening worden gebracht.

Als je die vrijheid, die autonomie hebt, hoort daar ook de verantwoordelijkheid bij. En dus, minister, zou ik durven het machtswoord spreken. Iedereen verdient een ultieme kans, ook de leden van de raad van bestuur en ook de leden van het management van De Lijn. Maar het moet anders. Ik zou die mensen een afgemeten tijd geven om te zeggen dat het moet ophouden. Reizigers moeten opnieuw fier zijn dat ze gebruikmaken van het openbaar vervoer, dat ze reiziger zijn van De Lijn. De belastingbetalers moeten opnieuw het gevoel krijgen dat er wordt gepresteerd op niveau, zoals ze dat mogen verwachten van een instelling waar er, zegge en schrijve, toch in totaliteit 1,3 miljard euro in wordt geïnvesteerd per jaar, vanuit de overheid 1,059 miljard euro op jaarbasis. U moet dus het machtswoord spreken en zeggen: 'Ge krijgt de tijd om orde op zaken te stellen, ervoor te zorgen dat de interne rust terugkeert, want anders is het – met alle respect – bijna schuldig verzuim als we niet naar de markt gaan, als we niet tenderen, als we niet op een zeker ogenblik zeggen dat we nu andere wegen gaan bewandelen.'

Kijken in de achteruitkijkspiegel en zeggen dat het in de tijd van Stevaert perfect was... Neen, ik heb het al aangegeven: toen zat er ook maar 4 procent van de reizigers op de bus. Die tijden komen ook niet meer terug. We moeten in dezen dus vooruitkijken.

Ik droom van een beeld dat het huidige management ter harte zou moeten nemen. Het is het beeld van een Bert De Graeve – ik zit hier al zo lang. Het is misschien voor sommigen ondenkbaar, maar midden de jaren 90 hing de openbare omroep in de touwen, hij raakte geen grond meer. Op een zeker ogenblik is daar een Bert De Graeve gekomen, die van de toenmalige BRTN een VRT heeft gemaakt, van het oude ministerie van radio en tv heeft hij een zender gemaakt voor alle kijkers. Dat zouden we ook moeten kunnen met De Lijn. Het is geen kwestie van budgetten, het is een kwestie van op een zeker ogenblik nieuwe inzichten een kans te geven. Dat is wat ons moet drijven: ervoor zorgen dat de reiziger op een veilige, regelmatige en betaalbare manier op zijn bestemming komt. *(Applaus bij de meerderheid)*

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (sp·a): Voorzitter, ik vroeg al lang geleden het woord, toen men mijn naam noemde. Ik heb het nu niet meer over het laatste stuk van het betoog van de heer Keulen.

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht, ik heb u al voldoende het woord gegeven.

Annick Lambrecht (sp·a): Als mijn naam wordt genoemd, denk ik dat ik mag antwoorden.

De voorzitter: Ik beslis wie er antwoordt en wie er tussenkomt. Ik denk dat ik u al tien keer het woord heb gegeven. U krijgt nu nogmaals het woord. Dan is, denk ik, het debat uitgeput en heeft minister Peeters het woord.

Annick Lambrecht (sp.a): Mijnheer Maertens, u begint over het Taxidecreet. We kijken wel heel erg af van het hoofdprobleem: de files oplossen. Wij willen beter openbaar vervoer om een oplossing te krijgen voor het filekampioenschap van Vlaanderen. Als u dan zegt dat het is doordat de 'sossen' ooit het Taxidecreet niet hebben goedgekeurd, wijken we zeer fel af.

Mijnheer Ceysens, u wilt framen dat wij niet meer inspraak van regio's en steden willen. Niets is minder waar. Wij willen zeker meer inspraak. Wij willen verantwoordelijkheid. Maar je kunt maar verantwoordelijkheid hebben voor meer bussen in het weekend, 's avonds en overdag, voor het feit dat een bus waarop je wacht ook afkomt, als daar voldoende budget tegenover staat.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Collega's, dit is een zeer boeiend debat. Mijnheer Rzoska, mijn excuses dat ik nu pas begin te antwoorden. U hebt vorige week duidelijk gezegd dat er meer geluisterd zou moeten worden in dit parlement. Wel, ik heb de hele tijd zitten luisteren. En ik moet zeggen dat het een heel boeiend debat is, maar ook een debat waarin duidelijk blijkt dat iedereen enorm begaan is – en dat is maar goed ook, natuurlijk – met de belangen van de reiziger, met de belangen van de gebruiker van het openbaar vervoer.

Over de oplossingen verschillen de meningen grondig. Ik zal herhalen wat ik vorige week al heel duidelijk in de commissie heb gezegd: al die berichtgevingen die we de laatste twee weken hebben gehoord, baren ook mij heel veel zorgen.

Mijnheer Rzoska, ik richt mij opnieuw tot u. Mijn excuses dat ik daarover dan geen grote verklaringen afleg in de pers en dat ik mij eerst een duidelijk beeld wil vormen van wat er gaande is. Waarom zijn er zoveel negatieve berichten? Waarom zijn er zoveel getuigenissen? Ik wil dan eerst weten wat er gaande is. Ik ben nog maar drie weken minister van Mobiliteit en Openbare Werken. Het is dan ook mijn recht om eerst uit te zoeken wat er aan de hand is.

Er zijn berichtgevingen over reizigers die in de kou blijven staan of ritten die worden afgeschaft. Zoals de heer Keulen zegt, worden die ritten afgeschaft wegens stakingen of wegens een gebrek aan personeel. Want soms liggen er meerdere oorzaken aan de basis van een probleem. Ik wil dat allemaal in kaart brengen.

Maar het baart mij wel zorgen, veel zorgen. En ik hoop dat we straks niet moeten zeggen dat er echt een grote malaise, een grote crisis is.

Het is hier al een paar keer gezegd: de vervoermaatschappij De Lijn is een extern verzelfstandigd agentschap (EVA), met een eigen rechtspersoon en een eigen raad van bestuur. Kortom, het is een bedrijf dat zelf weet hoe het zijn exploitatie ter harte moet nemen.

Wat heb ik dus gedaan? Ik heb contact opgenomen met de directeur-generaal, meteen de eerste week dat ik minister was, omdat er toen ook al negatieve berichtgeving was. Ik heb hem gevraagd: 'Wat is er aan de hand is met het personeel? Vindt u inderdaad geen chauffeur?'

Ik zal u heel duidelijk zeggen wat daarop het antwoord was van de directeur-generaal van De Lijn. Hij zei: 'Het personeelsverloop bij De Lijn schommelt op dit ogenblik rond de 4 procent.' Dat is laag in de transportsector, waar het verloop naar 10 procent neigt. Die 4 procent zou ook het percentage zijn bij de beroeps-categorie bedienden en kaderleden. 4 procent, dat is geen overdreven hoog cijfer. 'Bij techniek is het verloop tijdelijk iets hoger geweest', zegt de directeur-generaal verder. Dat is even richting 7 procent gegaan en ligt nu opnieuw op 5 procent. En wat de managers betreft – al die managers die het zinkende schip

zouden verlaten, zoals we dat zo mooi mogen lezen –, eind 2018 hadden we er 55 en nu zijn het er 50. 50 voltijdsequivalenten.

Dat is een daling. We weten ook allemaal dat er een hele transitie heeft plaatsgevonden binnen De Lijn. Het is een hele transitie van een gedecentraliseerd orgaan, met vijf provinciale entiteiten, dat nu geëvolueerd is naar een centraal orgaan dat straks haar rol in het kader van het decreet basisbereikbaarheid volop zal opnemen en samen met de vervoerregio's een en ander zal uittekenen.

En dat is het gesprek dat ik heb gevoerd met de heer Kesteloot. Ik heb de cijfers vanmorgen gekregen.

Wat de cijfers van de chauffeurs betreft, verwijst ik naar het debat dat we vorige week hebben gevoerd in de commissie. Daarbij heb ik heel duidelijk aangegeven dat men in februari is gestart met een campagne om zoveel mogelijk nieuwe chauffeurs aan te trekken. Dat heeft ook tot resultaten geleid. Men heeft op dit ogenblik al iets meer dan 450 nieuwe werkkrachten kunnen aantrekken. En men hoopt dat dat aantal tegen het eind van dit jaar op 570 landt.

Ik zal niet alles herhalen wat in de commissie is gezegd. Maar u weet dat men onder andere de opleiding heeft ingekort, om ervoor te zorgen dat zoveel mogelijk bussen kunnen rijden.

De directeur-generaal heeft mij geen enkele keer gezegd dat er te weinig middelen waren inzake exploitatie of dat er te weinig middelen waren om de chauffeurs te betalen. Dat wil ik heel duidelijk stellen: dat is nooit gezegd.

Wat heb ik gisteren gedaan? Die afspraak lag iets eerder vast. Ik heb gisteren samengezeten met de vakbonden. Ook dat was een heel verhelderend gesprek, van ruim twee uur. Als ik de vakbonden mag geloven, zijn er wél heel wat problemen op de werkvloer. Voor een deel van die problemen kan ik als minister verantwoordelijk zijn, maar er zijn ook een aantal interne exploitatieproblemen. Ik zeg wat men mij vertelt.

Een aantal chauffeurs zouden weg willen wegens de sfeer op de werkvloer. Men kampt ook met ICT-problemen, waardoor men soms geen tickets kan verkopen en waardoor er heel wat ergernissen ontstaan en dergelijke. Ik denk niet dat ik verantwoordelijk kan zijn voor de ICT-problemen, maar we gaan dat uiteraard aan het management doorgeven. Er gebeuren ook heel wat fouten in de loonafhandeling, wat klaarblijkelijk heel wat ergernis wekt. Dat kan uiteraard ook niet. Iemand die gewerkt heeft, heeft recht op zijn volledig loon. Als er fouten worden vastgesteld, moeten die onmiddellijk rechtgezet worden. Tot slot hebben we het ook gehad over het persbericht van gisteren, 'de managers die het zinkend schip verlaten'. Op dit ogenblik zijn er vijftig managers of leidinggevendenden weg, waarvan sommigen ook via natuurlijke afvloeiing. Ik denk dat het ook wel iets zegt over de leidinggevenden zelf. Als men zou vertrekken louter en alleen omdat men denkt dat het problematisch gaat worden, zou men eerder de handen uit de mouwen moeten steken en tot actie overgaan.

De volgende stap die ik zeker wil ondernemen, is met een delegatie van de raad van bestuur van De Lijn aan tafel gaan zitten om te bekijken hoe zij de mogelijke problemen zien. Er is onrust, we kunnen dat vaststellen door al de getuigenissen die we hier horen, door de berichten in de media. Die onrust blijkt er voornamelijk te zijn door wat er in ons regeerakkoord staat. U vraagt mij hoe ik die onrust ga wegnemen. Als iedereen eens goed en aandachtig leest wat er in het regeerakkoord staat, weet men dat men zich geen zorgen hoeft te maken. Ik ga even terug in de tijd – een aantal collega's hebben hier ook het geheugen bij anderen opgefrist, waarvoor dank. Zoals ik daarstraks zei, zit De Lijn in een transitie; ze heeft in 2017 een nieuwe beheersovereenkomst gesloten met de

Vlaamse overheid. Die beheersovereenkomst heet ook 'De transitie naar De Lijn 2.0', en ze loopt tot eind 2020.

– Joke Schauvliege, ondervoorzitter, treedt als voorzitter op.

We zullen dus volgend jaar in principe opnieuw een beheersovereenkomst sluiten. In de beheersovereenkomst staat dat De Lijn volop in transitie is, zoals het ook is opgenomen in het decreet rond de basisbereikbaarheid. Er staat in de beheersovereenkomst dat het intern operatorschap van het openbaar vervoer voor het kernnet en voor het aanvullend net integraal naar De Lijn gaat. Dat moet sowieso voor rust zorgen voor mensen die er schrik voor hebben.

Er is dan ook sprake van die benchmarkstudie. Die staat inderdaad in ons regeerakkoord, die staat in het decreet rond de basisbereikbaarheid – ik nodig u allen uit om artikel 34 even opnieuw na te lezen –, een decreet dat hier in het parlement is goedgekeurd en waarop geen enkele tegenstem geuit is. Iedereen stond dus achter het verhaal van de basisbereikbaarheid – mensen die er niet zaten, konden het moeilijk goedkeuren, mijnheer D'Haese. Het is door het parlement goedgekeurd zonder enige tegenstem. Dat is toch ook belangrijk. In dat decreet basisbereikbaarheid staat dat er een benchmark zal komen in de loop van 2019 of 2020, en als De Lijn positief uit die benchmark komt, zal men gedurende tien jaar het intern operatorschap aan De Lijn geven. Maar er kan eventueel wel na vijf jaar een evaluatie komen. Dat staat én in het regeerakkoord, én in de beheersovereenkomst, én in het decreet Basisbereikbaarheid.

Geeft dat vertrouwen, geeft dat aanleiding tot onrust? Hier kan ik ook verwijzen naar wat de algemeen directeur van De Lijn zelf zegt: "Onze vooropgestelde aanduiding als interne operator na de benchmarkproef is voor ons een bevestiging. We zien die benchmark met vertrouwen tegemoet. Ook de nieuwe regering erkent immers dat we door onze inspanningen en reorganisatie nu een slankere, performantere organisatie zijn, en dat onze kostendekking is verhoogd. Het langetermijnperspectief is belangrijk voor ons als bedrijf en voor elk van onze medewerkers. Ook de beloofde ferme investeringen, bijvoorbeeld in vergroening, spoorvernieuwing, doorstroming, digitalisering et cetera zijn vaste bakens voor onze toekomst."

Dat is de boodschap die de directeur-generaal met betrekking tot de benchmark zowel naar de raad van bestuur als naar het personeel heeft gestuurd.

– Liesbeth Homans, voorzitter, treedt als voorzitter op.

Wat moet ons dan wel zorgen baren? In 2023 wordt een pilootproject gestart waarin een tendering mogelijk is. Een openbare aanbesteding wordt gelanceerd waarop iedereen, mits hij aan de voorwaarden voldoet, kan intekenen om in die vervoerregio van het pilootproject het openbaar vervoer te verzorgen. Is dat zorgwekkend? Ik citeer wat de directeur-generaal hierover heeft verklaard: "Een verrassing, ook voor mij, was de toevoeging dat er rond 2023 een pilootproject zou komen waarin voor het busvervoer in een van de vijftien vervoerregio's een aanbesteding wordt uitgeschreven. Voor die regio zou via concurrentie dus een busoperator worden aangeduid. Een aantal collega's spraken me daar ongerust over aan. Deze wending, last-minute bij de regeringsonderhandelingen zegt men mij, was inderdaad onverwacht, maar is ze een bedreiging? Ik denk het niet. Als we uitgaan van onze eigen sterkte, van onze eigen vakkennis en kunde moeten we de vergelijking met de privéspelers, ook bij zo een daadwerkelijke aanbesteding, kunnen doorstaan. Er blijft ongetwijfeld werk aan de winkel, maar van werken zijn we nooit bang geweest."

Dat is het citaat van de directeur-generaal waarin hij tegen de raad van bestuur en het personeel opnieuw verklaart dat de benchmark geen probleem is en dat we ook geen schrik moeten hebben van het pilootproject, waarmee zal worden getest wie in een bepaalde vervoerregio best het openbaar vervoer in het kernnet

en het aanvullend net kan organiseren. De benchmarkstudie zal aantonen dat we sterk staan en zal ons vertrouwen geven.

Moeten we ons dan zorgen maken? Op dit ogenblik hoor ik van de raad van bestuur en van de directeur-generaal dat dit niet moet. Er is eigenlijk niets aan de hand. We zitten volop in de transitie en we doorlopen die nog. Ik zal zo snel mogelijk met de delegatie van de raad van bestuur rond de tafel zitten. Ik hoop te horen of er een probleem is en, zo ja, wat de mogelijke aanpak is om dat probleem op te lossen. Als er geen probleem is, is het ook zo.

Dit neemt niet weg dat ik er zelf helemaal van ben overtuigd dat er iemand is wiens belangen vooral moeten worden behartigd, en dat is uiteraard de reiziger. Het is hier al een paar keer gezegd, maar er heerst wat ongenoegen bij de lokale besturen. Dat was in het verleden ook het geval. Ik geloof in het verhaal van de vervoerregio's. De lokale besturen krijgen veel meer inspraak in de wijze waarop het openbaar vervoer in de toekomst kan worden georganiseerd. Er is onrust bij de lokale besturen, bij de mensen op de werkvloer en vooral bij de reizigers, en dat baart me nog het meest zorgen. Ik denk dat iedereen die in het Vlaams Parlement zetelt alles op alles moet zetten om ervoor te zorgen dat de reiziger zich helemaal geen zorgen moet maken, ongeacht wie straks het openbaar vervoer organiseert en ongeacht de wijze waarop verplaatsingen moeten gebeuren. We moeten er allemaal voor zorgen dat de reiziger zich totaal geen zorgen moet maken.

Mijnheer Keulen, ik wil langzamerhand eindigen en ik wil verwijzen naar wat u over de BRT hebt gezegd. U hebt het verhaal verteld van de omschakeling van de BRT naar de VRT, met als concurrent de VTM.

Mijnheer Rzoska, u kent wellicht ook het verhaal van de RTT nog. Nu hebben we Telenet. Is dat problematisch? Neen, want we hebben nu performante bedrijven die op een efficiënte wijze te werk gaan en we willen dat in de toekomst ook voor De Lijn geldt dat het een performante organisatie is. De Lijn moet een performant bedrijf zijn dat op een zeer efficiënte wijze omgaat met de middelen in de dotatie die de Vlaamse overheid ter beschikking stelt. De Lijn moet opnieuw alles op alles zetten om de belangen te behartigen van de reiziger, die alle aandacht verdient. *(Applaus bij de meerderheid)*

De voorzitter: Vraagt nog iemand het woord? *(Neen)*

Wenst iemand tot besluit van dit actualiteitsdebat een motie of een motie van wantrouwen in te dienen? *(Neen)*

Het debat is gesloten.

REGELING VAN DE WERKZAAMHEDEN

De voorzitter: Collega's, ik heb op de stemknop gedrukt om jullie allemaal in het halfroond te krijgen. Dat is aardig gelukt. Zoals ik bij de aanvang van de vergadering gezegd heb, wordt de zitting nu geschorst om de groepsfoto's te nemen.

– *De vergadering wordt geschorst om 16.41 uur.*

– *De vergadering wordt hervat om 17.09 uur.*

ACTUELE VRAAG van Roosmarijn Beckers aan Ben Weyts, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Onderwijs, Sport, Dierenwelzijn en Vlaamse Rand, over het klimaatspijbelen

De voorzitter: Mevrouw Beckers heeft het woord.

Roosmarijn Beckers (Vlaams Belang): Minister, u hebt in de pers verklaard dat u harder wilt optreden tegen klimaatspijbelende jongeren. Het staat zelfs in het regeerakkoord, op bladzijde 24, dat jullie een actief beleid zullen voeren tegen alle vormen van spijbelen. Dat gaat dan om het luxeversuim maar zeker ook om de echt problematische afwezigheden en het klimaatspijbelen.

Wij zijn het daar zeker mee eens. Onze fractieleider, Chris Janssens, heeft uw voorganger daar tijdens de vorige legislatuur vaak over geïnterpelleerd. Wij zijn dus eigenlijk verheugd. Minister, de klimaatjongeren geven aan morgen toch te willen gaan betogen. Wij vragen ons af wat u concreet zult doen om onze leerlingen morgen in de klas te houden.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: U zegt het goed: we willen een beleid voeren tegen alle vormen van spijbelen, of het nu om schoolmoeheid, dan wel om vakantieverzuim of klimaatspijbelen gaat. We willen daar een duidelijke lijn in trekken. We willen elke vorm van spijbelen vermijden. Ik vind ook niet dat je vandaag een oogje kunt dichtknijpen voor klimaatspijbelen, en morgen boos kunt zijn omdat iemand spijbelt om vroeger op vakantie te gaan. Deze week is dat bijna letterlijk het geval.

Ik ga natuurlijk ook niet het leger sturen. Ik wil de zaak ook niet opblazen. Ik wil geen martelaars creëren die zich heldhaftig verzetten tegen het Brusselse gezag. Ik wil wel dat de schooldirecties hun verantwoordelijkheid nemen. Dat wil zeggen: naar aanleiding van vorige acties hebben we gezien dat er enkele richtlijnen zijn uitgevaardigd, waarbij onder andere in de mogelijkheid werd voorzien om de afwezigheid te beschouwen als 'afwezigheid om persoonlijke redenen'. We hebben gezien dat sommige schooldirecties daarvan gebruik gemaakt hebben om heel veel attesten in die zin uit te reiken. Dat zou ik absoluut willen verhinderen. Daarom heb ik die richtlijnen ook laten aanpassen. Er staat nu heel duidelijk: de afwezigheid kan beschouwd worden als afwezigheid om persoonlijke redenen, evenwel in strikt uitzonderlijke en individuele gevallen. Daardoor verschaffen we volgens mij wat meer duidelijkheid. Onze boodschap is heel eenvoudig: wij willen een rechte lijn bewandelen. Ook als onderwijssysteem moet je duidelijk zijn: als er regels zijn, dan moeten die gerespecteerd worden. Niet de ene dag wel en de andere dag niet, maar altijd.

Roosmarijn Beckers (Vlaams Belang): Dank u wel, minister. Ik ben het daar zeker mee eens. Ik heb nog wel wat schrik voor het volgende. De vorige minister heeft verklaard dat dat klimaatspijbelen zelfs gezien kan worden als een buitenschoolse activiteit, waardoor de leerlingen die wel in de school bleven, eigenlijk als de spijbelaars beschouwd werden. Bovendien merkten we, zeker vorig schooljaar, dat er vanuit scholen toch druk kwam op leerlingen om deel te nemen aan die klimaatprotesten.

Natuurlijk is er vrijheid van onderwijs, maar die klimaatbeweging is toch in zekere mate gepolitiseerd. We kunnen toch niet toelaten dat onze leerlingen verplicht worden om deel te nemen aan een of andere politieke manifestatie? Daarom mijn bijkomende vraag, minister. Wat zult u doen om te voorkomen dat scholen leerlingen verplichten om deel te nemen aan klimaatmarsen? (*Applaus bij het Vlaams Belang*)

De voorzitter: De heer Brouns heeft het woord.

Jo Brouns (CD&V): Collega's, ook wij zijn absoluut resoluut tegen elke vorm van spijbelen. Ongewettigde afwezigheden kunnen voor ons niet, maar als een school vandaag in het kader van een pedagogisch project of in het kader van een bepaald maatschappelijk thema allerhande buitenschoolse activiteiten wil organiseren, in casu een betoging, dan volg ik heel graag het standpunt van de

Commissie zorgvuldig bestuur op dat vlak. Wanneer het de overtuiging is van een school dat activiteiten in het kader van zo'n project of zo'n thema effectief bijdragen aan het leerproces van leerlingen, dan moeten we dat alle kansen geven.

Collega's, laat ons eerlijk zijn: ik denk niet dat er ook maar één zichzelf respecterende school is die dertig keer per jaar met de leerlingen de bus op stapt om ergens te gaan betogen. Heb dus vertrouwen in die Vlaamse scholen voor de projecten die zij op dat vlak opzetten. Dan denk ik dat de autonomie van de scholen absoluut gerespecteerd worden.

De voorzitter: Mevrouw Meuleman heeft het woord.

Elisabeth Meuleman (Groen): Minister, ik hoop dat deze Vlaamse Regering de spijsbelproblematiek inderdaad zal aanpakken, maar dan wel de spijsbelproblematiek van jongeren die schoolmoe zijn en die afhaken, niet van die jongeren die geëngageerd en bekommerd zijn. Ik denk dat scholen autonoom en wijs genoeg zijn om om te gaan met jongeren die spijbelen voor het klimaat. Ze kunnen die jongeren laten nablijven of extra taken geven, waardoor het klimaat meer aan bod komt op scholen, want dat is wat we nodig hebben: meer klimaat op school. Het moet meer aan bod komen. Onderzoek toont dat ook aan.

Minister, ik zou zeggen, laat de scholen hier zelf over beslissen in al hun autonomie en wijsheid. Houd daar vooral uw handen van af. Zij zullen dat zelf wel regelen. *(Applaus bij Groen)*

De voorzitter: De heer Tobback heeft het woord.

Bruno Tobback (sp.a): Minister, ik hoor u hier graag de woorden 'we moeten een rechte lijn bewandelen' gebruiken. Dan wil ik er in het kader van die 'rechte lijn' naar verwijzen dat we hier nog maar een week geleden allemaal zeer verontwaardigd geweest zijn over een overheid die repressief optreedt tegen burgerlijke ongehoorzaamheid. Als u vindt dat burgerlijke ongehoorzaamheid mag voor een thema dat u zelf aanstaat, dan moet u, als u een rechte lijn wilt bewandelen, dat ook accepteren voor een thema dat u niet aanstaat, maar dat voor de betrokkenen wel zeer zwaar weegt.

Ik sluit mij dus aan bij de collega's die duidelijk maken dat scholen inderdaad ook de opdracht hebben gekregen om aan burgerschapsvorming of maatschappelijke vorming te doen. U moet het eigenlijk aan hen overlaten om dat te organiseren. Jongeren die een politiek standpunt innemen, ook als dat standpunt u niet aanstaat, zijn ook jongeren voor wie u als minister van Onderwijs verantwoordelijk bent. *(Applaus bij Groen en de sp.a)*

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

Jos D'Haese (PVDA): Het gaat hier over spijbelen, en de helft van het parlement is precies ook aan het spijbelen vandaag, maar dat terzijde. *(Opmerkingen)*

Wij zitten hier met drie of vier, dus 'ça va' nog. *(Rumoer en opmerkingen)*

Minister Weyts, ... *(Rumoer en opmerkingen)*

Pas op, collega's, ik moet nog beginnen. *(Rumoer)*

Minister Weyts, ons huis staat in brand en u bestraft de brandweer. Als je spijbelen wilt aanpakken, dan moet je kijken naar de oorzaken. Is dat schoolmoeheid, zijn dat ouders die niet meekunnen? Waarom spijbelen jongeren vandaag voor het klimaat? Waarom staken jongeren vandaag voor het klimaat? Waarom krijgen jongeren vandaag een nul of sancties, omdat ze niet aanwezig zijn op school om naar een klimaatmars te gaan? Dat is om u en uw collega's in de Vlaamse Regering te wijzen op uw falend klimaatbeleid.

Waar bent u mee bezig? U steekt uw belerend vingertje op naar die jongeren en zegt: 'Ge moogt niet staken. Ge moet naar school gaan, braaf studeren en later oplossingen vinden.' De realiteit is dat we de oplossingen vandaag hebben, maar dat uw regering die niet toepast. U zegt dat u uw verantwoordelijkheid wilt nemen om het spijbelen en staken aan te pakken. Welnu, ik vraag u of u ook uw verantwoordelijkheid wilt nemen om het klimaatbeleid op de rails te krijgen en die 80 procent tegen 2050 te vervangen door de 100 procent waarvan alle wetenschappers zeggen dat we ze moeten halen.

De voorzitter: De heer Daniëls heeft het woord.

Koen Daniëls (N-VA): Collega's, hier ontstaat een debat over juist spijbelgedrag, minder juist spijbelgedrag en spijbelgedrag dat niet mag. Laat ons duidelijk zijn: spijbelen kan niet. Punt, andere lijn. Als voormalig leerkracht vind ik dat het gemakkelijkste om aan leerlingen uit te leggen.

Ik hoor ook zeggen dat ze vooral op school moeten leren. Inderdaad, collega Meuleman, op school. Dat is dus niet al spijbelend. Men zegt dan dat leerkrachten dat moeten opvangen. We hebben vorige keer nog maar debatten gehad over te weinig leerkrachten en de taaklast. Een aantal leerlingen gaan spijbelen, een aantal niet. Die leerkrachten moeten dan inhaallessen organiseren, die moeten bijkomende proeven organiseren, want ze moeten toch voldoen voor die leerlingen. Dat kan toch niet. Collega Tobback, u zegt dat ze toch kunnen gaan betogen. Ja, maar in Catalonië betogen ze op woensdag, zaterdag en zondag, en niet alleen toevallig op donderdag.

Minister, mijn vraag is dus heel expliciet: kunt u er duidelijkheid over scheppen dat geen enkele vorm van spijbelen toegelaten is? (*Applaus bij de N-VA*)

Minister Ben Weyts: Welja, ik hoor hier mensen die ervoor pleiten dat spijbelen de ene keer wel, en de andere keer niet mag worden toegelaten, afhankelijk van onze inzichten. Ik ben tegen links spijbelen, ik ben tegen rechts spijbelen, ik ben tegen averechts spijbelen. Ik ben altijd tegen spijbelen. Ik denk dat dat een correcte houding is, een correcte regel die we ook dienen na te leven.

Trouwens, wie spijbelt, doet enkel zichzelf pijn, hoor. Die doet daarmee niemand anders pijn. Ik zou niet weten wie je door te spijbelen een strobreed in de weg zou leggen. Daarom trekken we een heel duidelijke lijn. Kunnen scholen aandacht besteden aan het klimaat? Vanzelfsprekend. Het is zelfs zo dat we nieuwe eindtermen hebben goedgekeurd net op basis van zestien sleutelcompetenties, en een van die sleutelcompetenties, ik denk nummer tien, is bijvoorbeeld duurzaamheid. Dat kan dus perfect worden geïntegreerd in de lessen. Het is zelfs hun taak om dat te doen. Een andere sleutelcompetentie is echter burgerschap, en burgerschap, dat gaat over leren omgaan met regels. Ik denk dat het onderwijs vooral dat moet doen: leren omgaan met regels, ervoor zorgen dat er duidelijke regels zijn die je altijd correct toepast, en niet het ene moment wel en het andere moment niet. (*Applaus bij de N-VA*)

Roosmarijn Beckers (Vlaams Belang): Minister, dank u wel. Ik ben het zeker eens met u, en ook met collega Daniëls. Protesteren voor een beter klimaat kan ook gedurende het weekend of op woensdagnamiddag, absoluut. Wij zijn uiteraard ook bezorgd om het milieu, wij vinden natuurlijk ook dat er ter zake dingen moeten gebeuren, maar men moet natuurlijk ook wel redelijk zijn. Vlaanderen is een heel kleine regio. We zijn verantwoordelijk voor slechts 0,28 procent van de wereldwijde CO₂-uitstoot. Daarom ook mijn oproep aan onze leerlingen: als je echt het verschil wil maken, blijf op school, ga niet spijbelen voor het klimaat, maar studeer voor dat klimaat. (*Applaus bij het Vlaams Belang*)

De voorzitter: De actuele vraag is afgehandeld.

ACTUELE VRAAG van Maurits Vande Reyde aan Wouter Beke, Vlaams minister van Welzijn, Volksgezondheid, Gezin en Armoedebestrijding, over de samenstelling van het expertenpanel voor de interlandelijke adoptie

ACTUELE VRAAG van Freya Van den Bossche aan Wouter Beke, Vlaams minister van Welzijn, Volksgezondheid, Gezin en Armoedebestrijding, over de samenstelling van het expertenpanel betreffende interlandelijke adoptie

De voorzitter: Ik weet niet waar minister Beke precies is. Zal ik moeten schorsen? Hij is blijkbaar vlakbij. Ze zijn hem gaan halen.

Minister Beke, u was nochtans voortreffelijk op tijd, maar nu was u toch eventjes aan het spijbelen, denk ik. *(Opmerkingen van Bart De Wever)*

Mijnheer De Wever, of dat nu uw schuld is of niet, dat interesseert ons niet. Minister Beke moet twee vragen beantwoorden.

De heer Vande Reyde heeft het woord.

Maurits Vande Reyde (Open Vld): Minister, dit is een belangrijk thema. Dit gaat over identiteit. Iedereen bij ons heeft het recht om te weten waar hij of zij vandaan komt, en om te weten welke gebeurtenissen hebben geleid tot de personen die wij vandaag zijn. Dat is evident. Voor de meesten onder ons hier vandaag is dat heel vanzelfsprekend, maar voor veel kinderen die zijn geadopteerd uit andere landen, en die ondertussen al jarenlang Vlaming zijn, is dat minder evident.

Er zijn namelijk de voorbije jaren heel grote fouten ontdekt in de adoptieprocedures uit andere landen. Er zijn zelfs ernstige twijfels of de biologische ouders altijd wel toestemming hebben gegeven voor die adoptie. Er zijn heel veel vragen te stellen bij de motieven van de organisaties waarmee het Vlaams Centrum voor Adoptie (VCA) daar ter plaatse samenwerkte.

Ik denk dat iedereen het erover eens is dat die adoptiekinderen recht hebben op de waarheid. Ze hebben het recht om te weten wat er toen met hen gebeurd is – niet alleen die kinderen trouwens, ook de biologische ouders ginder en de adoptieouders hier, voor wie de adoptieprocedure vaak al een hele lange emotionele weg is geweest. Ik denk dat we daar voor die klaarheid moeten zorgen.

Dit parlement heeft daar de voorbije jaren heel veel rond gewerkt, heeft een onderzoek aangevraagd onder aanvuren van collega Parys. Dat onderzoek is cruciaal om de waarheid te weten te komen, niet alleen voor die kinderen, maar ook om te kunnen leren uit de fouten die gemaakt zijn, zodat ze in de toekomst niet meer gebeuren.

Minister, er zijn de laatste dagen bedenkingen gerezen over dat onderzoek. Het zou deze week van start moeten gaan, maar er zijn vragen bij het onderzoekspanel. De adoptiekinderen vragen zich af of zij op een of andere manier sterker betrokken kunnen worden bij het gevoerde onderzoek. Ik vertrouw erop dat u daarvoor gaat zorgen. Hoe ziet u het toekomstige onderzoek? Hoe kunt u ervoor zorgen dat de samenstelling van het panel voldoende representatief is en alle actoren mee in beschouwing neemt?

Collega's, dit is een enorm belangrijk debat omtrent identiteit. Zoals u weet, telt onze toekomst, niet onze afkomst. Maar om onze toekomst te kunnen bepalen, moeten we weten waar die afkomst ligt.

De voorzitter: Mevrouw Van den Bossche heeft het woord.

Freya Van den Bossche (sp.a): Minister, er zijn de afgelopen jaren adopties gebeurd in het land, van kinderen die niet door hun ouders zijn afgestaan. Die kinderen zijn nu op zoek naar antwoorden. Het is aan ons om hun die te geven, of om minstens mee op zoek te gaan en alles te doen wat we kunnen om te achterhalen wat er is fout gegaan. We moeten dit doen voor hen, maar ook om ervoor te zorgen dat dit nooit meer kan gebeuren. Om daarvoor te zorgen is er een expertenpanel samengesteld.

Ik heb daar twee vragen bij. Het VCA is daar heel nauw bij betrokken. Ik vind dat bijzonder, in die zin dat het centrum ook voorwerp is van het onderzoek. Eigenlijk zitten ze in de rol van onderzoeker en onderzochte. Zij waren vanzelfsprekend wel bevoegd voor die adopties. Het is heel normaal dat geadopteerden zich daar vragen bij stellen en vragen dat ze niet op die wijze betrokken zouden zijn bij het onderzoek; dat ze vanzelfsprekend wel hun medewerking eraan verlenen, maar dat ze geen rol spelen in het samenstellen van het panel bijvoorbeeld, of in het voorbereiden van dat onderzoek.

De tweede vraag gaat over de betrokkenheid van de geadopteerden zelf. Zij werden niet betrokken, hoewel dat nochtans kan. In Nederland doet men dat; er is daar een gelijkaardige commissie samengesteld. Eerder heeft uw voorganger de Staten-Generaal rond Adoptie georganiseerd waar geadopteerden zelf actief hebben meegewerkt aan de totstandkoming van nieuwe regelgeving. Mijn vraag is om hen daarbij te betrekken. Het gaat om hen. Het is voor hen dat we dat doen. Hoe gaat u de samenstelling en werking van het panel aanpassen aan deze vragen?

De voorzitter: Minister Beke heeft het woord.

Minister Wouter Beke: De problematiek rond de interlandelijke adoptie is belangrijk. Daar heeft het parlement zich in het verleden al over uitgesproken. Er zijn hoorzittingen geweest over de vermoedelijke fraude bij adopties uit Ethiopië bijvoorbeeld. Het is naar aanleiding van die hoorzittingen dat de Vlaamse Regering inderdaad een initiatief heeft genomen om een expertenpanel samen te brengen. Dat is gebeurd in juli van dit jaar, net met de bedoeling om zo snel mogelijk van start te kunnen gaan. Het is letterlijk overmorgen dat dat panel zal samenkomen. De Vlaamse Regering heeft het panel samengesteld uit zes experts. U zegt dat dat de minimale samenstelling is, het gaat minimaal over hen.

De werkzaamheden, hoe ze moeten werken, wat ze moeten doen, wie ze gaan contacteren, wie ze gaan bevragen, op welke manier dat moet gebeuren, wat de scope moet zijn, wat de aanpak moet zijn, wat de plaats moet zijn van de betrokkenen – het is nogal evident dat de betrokkenen daar een plaats moeten kunnen in hebben, dat staat ook letterlijk in de vooropgestelde beslissing –: dat is aan henzelf om te organiseren.

Het Vlaams Centrum voor Adoptie heeft een louter ondersteunende en faciliterende rol. Dat is geen coördinerende rol, absoluut niet. Ik begrijp zeer goed dat er vragen worden gesteld over de rol die het VCA daarin zal spelen. Het zal niet meer zijn dan de ondersteunende en faciliterende rol. Het is aan het expertenpanel zelf om verder de regie in handen te nemen, om te zeggen wat ze gaan doen en wat ze niet gaan doen, op welke manier ze dat gaan doen en op welke manier ze dat zullen terugkoppelen. Daar zullen we waakzaam op toekijken.

De medewerker die de ondersteunende rol moet geven, is iemand die in het verleden werkzaam was bij Opgroeien, bij Kind en Gezin, en dus niet bij het VCA. Wat dat betreft, kunnen we daar zeker geruststellend over zijn.

De vraag naar betrokkenheid is een belangrijke vraag, die een vanzelfsprekend antwoord moet krijgen. Je kunt geen onderzoek doen, je kunt geen aanbevelingen

geven wanneer je de betrokkenen en de getuigenissen niet hoort. Op welke manier dat gebeurt, daarover geven we autonomie aan het expertenpanel.

In het verleden hebben we hier nog onderzoeken gehad. De commissie over de gedwongen adopties bijvoorbeeld heeft ook de betrokkenen gehoord. De manier waarop is een delicate oefening. Wie ga je horen? Wie ga je niet horen? Op welke manier ga je dat doen? Hoe zorg je voor evenwicht? Het lijkt me niet verstandig dat wij dat hier van bovenaf opleggen. We moeten wel degelijk het signaal geven – dat signaal is ook al gegeven – dat de betrokkenen moeten worden gehoord en dat er een methodiek moet worden gevonden om een stem te geven aan alle betrokkenen, om zo te achterhalen wat er is gebeurd en vooral ook om te komen tot beleidsaanbevelingen waar we ook in dit parlement verder mee aan de slag kunnen.

Maurits Vande Reyde (Open Vld): Minister, het is fijn om te horen dat elke betrokken actor zal worden gehoord, waaronder ook de adoptiekinderen. Ik snap dat zo'n expertencommissie moet worden geleid, dat het richting moet geven, maar zet die adoptiekinderen en andere betrokkenen niet alleen op de passagiersstoel, geef ze ook het stuur mee in handen. Zij zijn degenen waar de expertencommissie rond moet draaien, zij zijn degenen die waarheid verdienen.

Ik vrees, samen met veel andere mensen, dat als de mensen op wie dit betrekking heeft, niet ten minste het gevoel hebben dat ze invloed hebben op de werkwijze die wordt gehanteerd, de waarheid ook niet zullen accepteren. Minister, ik roep u op om hen meer te betrekken, ook bij de werking en de begeleiding van de expertencommissie.

Freya Van den Bossche (sp.a): Minister, het gaat erom dat ook geadopteerden expert zijn. Ze zijn expert op een manier die anderen – ik wil de deskundigheid van de experts in uw panel niet betwisten – nooit kunnen binnenbrengen. Ze hebben het meegemaakt. Ik vind daarom dat ze een plek verdienen aan tafel. Ik begrijp niet goed waarom het VCA, wiens rol u een beetje minimaliseert in dit panel, op elke vergadering aanwezig mag zijn en daar dus een plaats inneemt die niet zo onschuldig is.

U zegt dat ze samen gaan nadenken over hoe de betrokkenen – zij over wie het gaat, experts met ervaring – hierbij zouden kunnen worden betrokken. Ik vind dat niet oké. Het is aan u, minister, en niet aan de mensen die u hebt aangeduid met het VCA, om daarover te oordelen, om daar vrijdag met die collega's nog eens over te beraadslagen en na te denken op welke manier u een initiatief dat absoluut zeer goed is bedoeld, maar dat in de uitwerking beter had gekund, toch nog beter kunt maken, zodat het gedragen wordt door iedereen en we allemaal kunnen uitkijken naar dat onderzoek zodat de resultaten van het onderzoek door iedereen zullen kunnen worden onderschreven. *(Applaus bij sp.a)*

De voorzitter: De heer Parys heeft het woord.

Lorin Parys (N-VA): Het is belangrijk dat, wanneer mensen op zoek gaan naar hun roots, ze ook vertrouwen hebben in dat proces dat licht moet doen schijnen op waar ze vandaan komen en wat er eventueel is misgegaan in dat proces. Ik ondersteun heel graag de vraag van beide collega's om ervoor te zorgen dat het vertrouwen er ook effectief is, voor wat de rol van de geadopteerde betreft. Maar ook adoptiediensten, biologische ouders en adoptieouders zijn heel belangrijke partijen om in dit proces mee te nemen, net zoals de rol die het VCA hierin gaat spelen.

Minister, ik heb twee vragen voor u. Wij hadden bij het oprichten van het expertenpanel in het parlement ook de concrete doelstelling aan de regering meegegeven om ook individuele dossiers van waaruit meldingen zijn gekomen met een aantal onregelmatigheden uit te klaren. De vraag is wie dat gaat doen. Is dat ook het expertenpanel of is dat iemand anders?

Er zijn ook onderzoeken in andere landen. Hoe gaat u dit onderzoek binnen dat internationaal kader situeren?

De voorzitter: De heer De Reuse heeft het woord.

Immanuel De Reuse (Vlaams Belang): Het Vlaams Belang is niet a priori tegen de uitbreiding van of de deelname aan het panel van eventuele slachtoffers. Voor ons moet de samenstelling van een expertenpanel voldoen aan één norm: het moet bestaan uit experts die met de nodige afstand naar een probleem kunnen kijken en dit met de nodige expertise. Soms is het zo dat de betrokkenen, de slachtoffers, beter niet in een panel zitten, zeker als het gaat over gevoelige persoonlijke belevenissen. Ik stel ook bijvoorbeeld vast dat in het panel van het rapport 'Wegen tot erkenning en herstel bij gedwongen adopties' geen afvaardiging van de doelgroep zat. Dat ze niet zouden gehoord worden, kan helemaal niet, dat is helemaal niet juist. Het zou misschien wel goed zijn mocht men bij de samenstelling van het panel de doelgroep of hun belangenverenigingen op de hoogte gehouden hebben. Dat zou heel goed geweest zijn voor het vertrouwen in het panel. De slachtoffers, de eerste betrokkenen, moeten zeker gehoord worden. Dat is de evidentie zelf.

Ik versta dat er enige ongerustheid is, zeker vanwege de slachtoffers. Ik hoor dat ze bijna zichzelf moesten uitnodigen om gehoord te worden in de commissie Welzijn, die in spoedzitting samenkwam in mei, na de getuigenissen over de adoptiefraude in Ethiopië. *(Opmerkingen van de voorzitter)*

Ik heb geen vraag, ik wil gewoon onze bekommernis meegeven. Voor ons zijn de uitslag van het rapport, de resultaten en vooral de oplossingen die zullen aangereikt worden aan de slachtoffers van belang.

Minister Wouter Beke: Collega Parys, wat de individuele dossiers betreft, is door de Vlaamse Regering de beslissing genomen dat wie vragen heeft over een individueel dossier een onderzoek aan het VCA kan vragen en dat alles moet gebeuren om ervoor te zorgen dat men daar de nodige antwoorden op kan krijgen. Dat is het eerste element.

Naast individuele dossiers ging het over het expertenpanel. Daarover heeft de Vlaamse Regering op 19 juli gezegd: 'Minimaal gaat het over deze zes personen, deze zes experts.' Het woord 'minimaal' staat daarin. Wat mij betreft: als men een consensus vindt over wie daar eventueel bij kan komen, of als men daar een methode voor vindt, bijvoorbeeld met een klankbordgroep waarbij er een vertegenwoordiger aan toegevoegd kan worden, dan zullen we dat natuurlijk mee ondersteunen. Ik ga daar vandaag geen voorafnames op doen.

Die mensen komen vrijdag een eerste keer samen. Ik vermoed dat het zal gaan over de orde van de werkzaamheden. Hoe gaan wij ons organiseren? Hoe gaan we de vragen die hier vandaag gesteld zijn en die de voorbije dagen gesteld zijn door meerdere mensen, behandelen? Want mocht het nu klaar en duidelijk zijn over wie namens de slachtoffers, de betrokkenen, spreekt, dan was het gemakkelijk om hen mee aan tafel te zetten. Maar dat is niet zo. Dus vraag ik de vrijheid van dit parlement om samen te kijken hoe die betrokkenheid, die voor mij en voor iedereen, denk ik, nogal vanzelfsprekend is, op de meest optimale manier kan worden georganiseerd.

Maurits Vande Reyde (Open Vld): Minister, ik dank u voor uw antwoord. Collega Keulen zei het al: 'The proof of the pudding is in the eating.' We zullen afwachten hoe de betrokkenheid vorm krijgt.

Mijnheer De Reuse, stel u voor dat het over u zou gaan of over iemand uit uw naaste omgeving en dat er twijfel zou bestaan over uw verwantschap met uw biologische ouders of mensen die heel hun leven voor u hebben gezorgd, dan zou

u er alles aan doen om daar volop bij betrokken te worden, als dit wordt onderzocht – terecht. U hebt er in dat geval recht op, de adoptiekinderen in dit geval ook. We moeten ervoor zorgen dat ze volop worden betrokken bij het onderzoek.

Freya Van den Bossche (sp.a): Minister, u zegt 'minimaal deze zes'. Als die zes dan samen overeenkomen dat er misschien een zevende mag zijn en die zevende is misschien geadopteerd, dan zal ik dat mee ondersteunen. Het stelt mij zo teleur. U hebt die zes wel kunnen aanduiden. Waarom kunt u ook niet de volgende stap zetten? Waarom wilt u dat laten afhangen van die zes mensen die wij, naar ik veronderstel, morgen met z'n allen zullen contacteren met de vraag om dit te doen? Waarom gebruikt u niet de mogelijkheden die u hebt? U bent minister, een deel van de regering. U kunt dit. U hoeft het resultaat niet af te wachten. U kunt het resultaat bepalen. Ik denk dat het bij de meeste mensen die hier hebben gesproken, de overheersende idee is dat die mensen een plek mee aan tafel verdienen.

Minister, ik wil u vragen om toch nog eens na te denken of u er niet zelf voor kunt zorgen zodat u die mensen nu kunt geruststellen dat ook zij een aandeel hebben in de oplossing. *(Applaus bij sp.a en Groen)*

De voorzitter: De actuele vragen zijn afgehandeld.

ACTUELE VRAAG van Nadia Sminate aan Matthias Diependaele, Vlaams minister van Financiën en Begroting, Wonen en Onroerend Erfgoed, over het arrest van het Grondwettelijk Hof betreffende de taalvereiste A1 als huurdersverplichting in de sociale huisvesting

De voorzitter: Mevrouw Sminate heeft het woord.

Nadia Sminate (N-VA): Voorzitter, minister, collega's, een tijdje geleden was er in dit huis heel wat te doen over de nieuwe taalvereiste voor sociale huurders. Sindsdien moeten anderstalige huurders binnen het jaar bewijzen dat zij over een basiskennis Nederlands beschikken. Ik vind dat niet alleen een heel goede maatregel, maar ik vind dat eigenlijk de logica zelve. Toch is er een organisatie die vindt dat je van een kandidaat-huurder niet kunt vragen om in ruil voor het ter beschikking krijgen van een sociale woning, een mondje Nederlands te praten. Het Grondwettelijk Hof heeft zich daarover gebogen en heeft geoordeeld dat die regeling als gunstig mag worden beoordeeld, gelukkig maar.

Waarover gaat het? Het gaat over het niveau A1. A1 wil zeggen dat je de taal verstaat in basale dagdagelijkse omstandigheden. Ik heb zelf die taalniveaus nog gegeven. Ik durf hier vandaag dus te zeggen dat niveau A1 misschien wel onvoldoende is om tot een vlotte communicatie te komen tussen huurders en de samenleving.

Minister, zijn er plannen om er in de toekomst voor te zorgen dat die sociale huurders over meer zelfredzaamheid kunnen beschikken?

De voorzitter: Minister Diependaele heeft het woord.

Minister Matthias Diependaele: Laat me eerst heel duidelijk stellen dat alle eer hiervoor mevrouw Homans toekomt, want zij heeft die regeling ingevoerd. Ik denk dat ik kan zeggen dat, op het moment dat het nieuws van het Grondwettelijk Hof is binnengekomen, wij zeer gelukkig waren. Niet enkel en alleen omdat het Grondwettelijk Hof ons gelijk geeft over de hele lijn, maar ook omdat het verder gaat. Het ondersteunt op verschillende punten in het arrest de filosofie die achter de idee zit. Diezelfde filosofie trekken wij nu ook door in het hele regeerakkoord. Dat is het belang van dat arrest.

In dat arrest staat niet enkel dat het goed is om van een inspanningsverbintenis naar een resultaatsverbintenis te gaan, het Grondwettelijk Hof onderschrijft ook

de maatschappelijke meerwaarde van die regel. Ik kan vier verschillende punten meegeven. Zo is het Nederlands nuttig voor sociale huurders en draagt het bij tot het begrijpen van hun rechten en plichten. Dat is een punt waarin het Grondwettelijk Hof onze filosofie uitdrukkelijk onderschrijft.

Daarnaast faciliteert de kennis van het Nederlands het recht op behoorlijke huisvesting van de huurders. Dus niet alleen schendt de regeling niet het recht op wonen, het faciliteert dat ook, het maakt het ook gemakkelijker voor de overheid om te voldoen aan dat recht op wonen, om die mensen effectief te laten genieten van dat recht op wonen.

Een volgend punt is dat de veiligheid en leefbaarheid van wooncomplexen erop vooruitgaat. De kennis van het Nederlands draagt dus bij tot de goede samenleving in die wooncomplexen en verhoogt de maatschappelijke betrokkenheid van sociale huurders. Dat zijn maar een paar voorbeelden waarin het Grondwettelijk Hof uitdrukkelijk zegt dat die regeling die we invoeren, zeer positief is. En dat is ook de lijn die we zullen doortrekken in de rest van het beleid. De kennis van het Nederlands zorgt voor een betere betrokkenheid bij onze samenleving, vandaar dat we ook naar een verhoging van de taalkennis van A1 naar A2 gaan. We zullen dat de volgende jaren uitwerken.

Er is een punt waarbij ik me wel vragen stel. De redenering die het Grondwettelijk Hof opbouwt, is blijkbaar niet van toepassing voor Franstaligen in de rand, in de faciliteitengemeenten. Daarvoor hadden we in onze eigen regelgeving dat systeem al uitgesloten. Waarom diezelfde redenering daar niet opgaat, is voor mij een raadsel.

Nadia Sminate (N-VA): Minister, ik denk dat iedereen in dit halfroond zal erkennen dat het een positieve zaak is, zowel voor sociale huurders als voor heel onze samenleving wanneer die communicatie op een vlotte manier in het Nederlands kan gebeuren. Dat kan ons sociaal weefsel alleen maar ten goede komen. Ik ben dan ook zeer blij dat u aankondigt dat we op diezelfde lijn zullen inzetten en durven en kunnen evolueren naar dat niveau A2. Dat betekent dat men niet alleen kan verstaan wat de andere zegt, maar zichzelf ook kan uitdrukken. Dat lijkt me de evidentie zelve. Ik kijk uit naar de initiatieven om dat ook in de praktijk te brengen.

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

Guy D'haeseleer (Vlaams Belang): Ik wil me graag aansluiten bij de min of meer getelefoneerde vraag van mevrouw Sminate waarop het antwoord eigenlijk in het regeerakkoord staat. *(Opmerkingen van Nadia Sminate)*

Het is u gegund, mevrouw Sminate.

Het is inderdaad zo dat de vorige Vlaamse Regering onder de bevoegdheid van mevrouw Homans die taalvereiste om toegang te krijgen tot een sociale woning heeft aangescherpt, maar dat is uiteraard ruimschoots onvoldoende. Er is immers geen enkele garantie dat de sociale huurder dat engagement zal nakomen. Bovendien is het op dit moment nog altijd niet zo dat het niet verwerven van die basistaalvaardigheid A2 binnen een bepaalde periode aanleiding kan geven tot het verlies van de woning. Er kan enkel een administratieve geldboete worden opgelegd van minimum 25 euro die eventueel kan worden herhaald. De huidige regelgeving is dus ruimschoots onvoldoende, inefficiënt en brengt bovendien heel veel administratieve rompslomp met zich mee voor de sociale huisvestingsmaatschappijen.

U zult in ons een medestander vinden wanneer het erop aankomt om het niveau van het Nederlands op te trekken tot A2, maar wij zijn wel van oordeel dat aan deze voorwaarden zou moeten worden voldaan voor de kandidaat-sociale huurder zijn intrek neemt in een sociale woning. Dat zal niet alleen veel efficiënter zijn, het zal de sociale huisvestingsmaatschappijen bovendien heel wat tijd en energie besparen.

Het signaal dat we moeten geven aan anderstaligen moet voor ons klaar en duidelijk zijn: onvoldoende kennis van het Nederlands leidt automatisch tot het niet verwerven van een sociale woning. Ik hoop dat de minister ons hierin kan volgen en zijn maatregelen in die zin kan uitwerken.

De voorzitter: Mevrouw Partyka heeft het woord.

Katrien Partyka (CD&V): Voorzitter, u zult mij toelaten om vast te stellen dat we een nieuwe figuur krijgen in dit parlement. Naast de actuele vraag krijgen we nu ook de actuele vaststelling. Het Grondwettelijk Hof heeft een uitspraak gedaan, waarvan nu akte genomen wordt. Wij vinden dat uiteraard ook positief. Ik denk ook dat we daar het Hof niet voor nodig hadden. We waren het eens dat het positief is voor de communicatie en het samenleven in sociale woonwijken dat iedereen een gemeenschappelijke taal heeft. En die taal is uiteraard het Nederlands. Het is ook daarom dat we er in het regeerakkoord voluntaristisch voor gekozen hebben om die ambitie op te trekken naar niveau A2. Ik denk dat we daar allemaal volmondig achter staan, mits de nodige uitzonderingen en de modaliteiten die in de sociale huisvesting heel specifiek zijn. De huisvestingsmaatschappijen kunnen zelf die testen afnemen en kunnen zelf de nodige inschattingen maken.

Het enige negatieve punt is inderdaad de vraag die het Hof opwerpt, namelijk dat de Franstalige huurder in een sociale woning in de randgemeenten daar niet aan onderhevig is. U doet ook die vaststelling, minister, maar wat kunt u daaraan doen? Hoe kunt u ervoor zorgen dat ook in die randgemeenten de Nederlandse taal in sociale woonwijken een voorwaarde is?

De voorzitter: Mevrouw Van Volcem heeft het woord.

Mercedes Van Volcem (Open Vld): Minister, wij vinden het, zoals u weet, een goede zaak dat mensen die geen normale huur kunnen betalen, een sociale woning kunnen krijgen. En dat ze die taal moeten leren, vinden wij ook een goede zaak. De leefbaarheid van de sociale omgeving, de wijk, de appartementen, de hele gemeenschap vaart daar wel bij. Nederlands leren is ook goed voor kleine praktische zaken, bijvoorbeeld om naar het oudercontact te kunnen gaan, om een brief te begrijpen, om je vuilniszakken buiten te zetten, om eens een praatje te kunnen slaan met de buur.

Wij vinden het een goede zaak dat mensen als het ware het Nederlands leren. Het is dan ook een goede zaak dat het Grondwettelijk Hof dat heeft beaamd.

De voorzitter: Mevrouw Groothedde heeft het woord.

Celia Groothedde (Groen): Minister, u zegt dat het Grondwettelijk Hof de Vlaamse Regering gelijk geeft om strengere voorwaarden op te leggen. Dat klopt, maar u vergeet iets. U vergeet dat gratis taallessen expliciet deel uitmaken van die afweging van het Grondwettelijk Hof. En zolang die cursussen gratis zijn, acht het Hof het evenwichtig om de taalvereiste A1 als huurdersverplichting op te leggen. Maar wat u juist wilt doen met deze Vlaamse Regering en wat in het regeerakkoord staat, is dat u inburgering en taallessen betalend wilt maken. Vanaf het moment dat de cursussen betalend worden, is het arrest helemaal niet meer van toepassing op uw beleid, want het arrest verwijst expliciet naar het gratis aspect van de taallessen. U loopt zelfs het risico dat het Hof een ander arrest schrijft om u te veroordelen.

Gelukkig zijn lijkt mij dus behoorlijk ongepast. Het klopt niet met de feiten. Het enige gepaste is grote voorzichtigheid.

De voorzitter: Mevrouw Goeman heeft het woord.

Hannelore Goeman (sp.a): Ik ga mij daarbij aansluiten. Enerzijds vinden wij het heel belangrijk dat mensen de taal leren. Dat is cruciaal om samen te leven, om elkaar letterlijk te verstaan, en om ook je rechten en plichten te kennen. Dat is ook wat het Hof argumenteert in zijn arrest. Maar ik wil toch twee punten aanstippen in dat arrest. Ten eerste onderstreept het Grondwettelijk Hof dat een taalvereiste in geen geval een voorwaarde kan zijn, noch voor inschrijving, noch voor toegang tot een sociale woning. Dat blijft voor ons cruciaal. We zullen ons altijd blijven verzetten tegen het voorwaardelijk maken van grondrechten.

Ten tweede wijst het Hof heel duidelijk op het belang en het bestaan van een ruim aanbod aan gratis lessen Nederlands. Als ik dan in uw inburgeringsluik hoor dat u van plan bent om het aanbod NT2 betalend te maken, in combinatie met het feit dat u het niveau wilt optrekken naar A2, wat meer is dan een mondje Nederlands, dan zal er toch echt extra geïnvesteerd moeten worden in lessen. Kunt u als minister garanderen dat het aanbod aan lessen Nederlands ook voor sociale huurders gratis blijft in de komende legislatuur?

De voorzitter: De heer De Meester heeft het woord.

Tom De Meester (PVDA): Minister, uiteraard is een goede basiskennis van het Nederlands nuttig. Maar voor ons is het vooral een kwestie van een positief maatschappelijk engagement, dat we moeten stimuleren. Dat mag geen verplichting zijn, geen alibi om mensen te straffen of boetes uit te delen.

Ik heb daarover twee vragen.

Ten eerste zegt u: 'Wij gaan de lat voor het Nederlands een beetje hoger leggen.' Het regeerakkoord zegt inderdaad dat we van niveau A1 naar A2 gaan. Maar gaat u dan extra investeren in het aanbod van Nederlandse lessen? Gaat u in een extra budget voorzien? Of krijgen we straks gewoon een nieuwe wachtlijst erbij?

En twee, u zegt dat een goede beheersing van het Nederlands belangrijk is om de leefbaarheid in de sociale woonblokken te verbeteren. Dat is natuurlijk een beetje de obsessie met taalkennis van het Vlaams-nationalisme. Zult u, om de leefbaarheid in de sociale woonblokken te verbeteren, ook investeren in conciërges in die sociale woonblokken? Zult u investeren in bewonersparticipatie? Zult u, nu we toch bezig zijn, misschien ook meer investeren in de renovatie van de schimmelwoningen, die in Gent en in vele andere steden nog altijd in de sociale woonwijken staan? U legt de lat voor nieuwkomers veel hoger, maar ik vind dat de Vlaamse Regering de lat misschien ook voor zichzelf een beetje hoger moet leggen.

De voorzitter: Minister Diependaele heeft het woord.

Minister Matthias Diependaele: Eerst en vooral, voor diegenen die er blijkbaar moeite mee hebben dat het thema aan bod komt: het is meer dan een pure vaststelling. Als u het arrest gelezen hebt, mevrouw Partyka, zult u weten dat het verder gaat dan alleen maar de regelgeving erkennen en gelijk geven. Het Grondwettelijk Hof voegt wel degelijk uitdrukkelijke bepalingen toe, die de filosofie zelf van de redenering onderschrijven. Dat gaat dus verder dan een pure goedkeuring of vaststelling van de regelgeving die we hebben ingevoerd.

Dé manier om Franstaligen te laten inburgeren in de Rand rond Brussel, is de afschaffing van de taalfaciliteiten – niet alleen in de Rand maar ook in Ronse. Dat lijkt mij zo klaar als pompwater. Als we u daarvan zouden kunnen overtuigen, zouden we al heel blij zijn, maar ik vrees dat het moeilijker zal zijn om dat in te voeren.

Aan de drie collega's uit linkse hoek die vragen stellen over de taallessen zeg ik, voor alle duidelijkheid: u verwacht inburgering met het woonbeleid. Niets of niemand verplicht u om taallessen te volgen. Dat is iets helemaal anders. Er is geen

verplichting. Het gaat alleen om de taalkennis. Die A1, zelfs die A2, gaat voornamelijk om passieve kennis, die je heel gemakkelijk kunt opdoen door deel te nemen aan de samenleving. Je hoeft daarvoor geen betalende cursus te volgen. Je kunt dat het beste door een normaal engagement op te nemen in de samenleving. Je hebt ook ruim voldoende de tijd om dat aan te leren.

Mijnheer D'haeseleer, ik weet dat we op dat gebied een beetje veranderen. Wij houden inderdaad ook rekening met de Grondwet. We kunnen artikel 23 van de Grondwet niet zomaar naast ons neerleggen. We kunnen niet zomaar zeggen dat als je daar niet aan voldoet, je het recht op wonen verliest. In dat geval zou ik hier vandaag niet staan om uit te leggen waarom ik blij ben dat we gelijk kregen van het Grondwettelijk Hof. Ik zou hier staan om uit te leggen waarom die taalregeling helemaal onderuit wordt gehaald en we eigenlijk weer bij af staan, nergens dus, en dat we geen enkele voorwaarde kunnen laten opleggen. Dan vraag ik mij af, mijnheer D'haeseleer, wat u daarbij zou gewonnen hebben. Dan zouden die mensen geen stap dichterbij zijn bij het leren van het Nederlands. Dan zouden die mensen geen stap dichterbij zijn bij een betere deelname aan onze samenleving. Dan staan we verder af dan ooit. Vandaag hebben we tenminste die stappen al vooruitgezet. Daar ben ik blij om.

Mijnheer De Meester, wat betreft de engagementen voor investeringen in sociale woningen: in het kader van de begroting hebben we die al toegelicht. We gaan wel degelijk investeren in meer sociale woningen. We komen – en ik zeg het nu vanbuiten – van 3,5 miljard euro in de vorige legislatuur naar 4,2 miljard euro, als ik mij niet vergis, het is iets van die grootteorde. De zaken die u noemt – bewonersparticipatie en zo – zijn projecten die worden opgezet. Die zaken bestaan reeds, u brengt daar eigenlijk niets nieuws aan.

De voorzitter: Mevrouw Sminate heeft het woord.

Nadia Sminate (N-VA): Ik hoor hier langs de ene kant mensen zeggen: 'Shot ze buiten als ze niet snel genoeg Nederlands leren.' Aan de andere kant hoor ik zeggen dat het allemaal gratis moet zijn en blijven. Ik heb nochtans daarnet van collega Tobback geleerd dat gratis niet bestaat, maar bon. Mevrouw Smeyers heeft met een schriftelijke vraag opgevraagd hoeveel van die verschrikkelijke boetes er vorig jaar werden opgelegd. Het zijn er maar een handvol.

En als je weet dat er zo weinig boetes zijn uitgereikt, wil dat ofwel zeggen dat die stok achter de deur werkt ofwel dat die kandidaat-huurders het helemaal niet erg vinden om die Nederlandse taal te leren. Dus wat mij betreft, is dat 'case closed'. Ga zo snel mogelijk door met dit beleid. Ga zo snel mogelijk door naar dat niveau A2. Ik dank u. (*Applaus bij de N-VA*)

De voorzitter: De actuele vraag is afgehandeld.

ACTUELE VRAAG van Kurt Vanryckeghem aan Jan Jambon, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Buitenlandse Zaken, Cultuur, ICT en Facilitair Management, over economische maatregelen in het kader van de brexit

De voorzitter: De heer Vanryckeghem heeft het woord.

Kurt Vanryckeghem (CD&V): Voorzitter, minister-president, gisteravond waren we getuige van alweer een nieuwe episode in het brexitverhaal. Eerst met de goedkeuring van de zogenaamde brexitwetten, nadien met de afkeuring van de agenda, die ervoor kon zorgen dat de nodige wetten op korte termijn door het parlement konden worden gejaagd om op 31 oktober een brexit mogelijk te maken en ten slotte met het pauzeren van het wetgevingsproces door premier Johnson zelf. Een ordelijke brexit tegen 31 oktober lijkt ons dus nóg minder haalbaar. Het is nu aan de Europese Unie om te beslissen of ze al dan niet uitstel zal verlenen.

Collega's, ik hoop jullie er wellicht niet van te overtuigen dat de brexit, zowel mét als zonder deal, ook grote gevolgen zal hebben voor ons Vlaanderen en vooral voor mijn West-Vlaanderen, dat ook een van de buitengrenzen zal worden van de Europese Unie. Vlaanderen wordt na Ierland zelf het hardst getroffen van alle EU-landen of -regio's. En hoewel de nakende brexit er ook al voor zorgde dat 42 bedrijven, goed voor ongeveer 2000 nieuwe jobs, naar Vlaanderen trokken, betekent een no-dealbrexit volgens de KU Leuven en volgens de studiedienst van de Vlaamse Regering, een verlies van 2,5 procent van ons bruto binnenlands product, alsook een verlies van maar liefst 28.000 jobs. Zelfs wanneer er sprake zal zijn van een brexit mét akkoord, betekent dit nog een vermindering van 1,8 procent bruto binnenlands product, en uiteraard ook het verlies van een aantal jobs.

Collega's, het is duidelijk dat er verschillende maatregelen nodig zijn om onze Vlaamse kmo's en exportbedrijven verder bij te staan. We zien dat er in het regeerakkoord ook al heel wat aandacht is voor de nakende brexit. Het Brexit Actieplan wordt verder uitgerold en er wordt invulling gegeven aan diverse acties.

Uiteraard ben ik ook blij te horen dat de in het regeerakkoord aangekondigde brexit taskforce al werd samengesteld vanuit de regering en reeds heeft samengezeten. Dat zorgt ervoor dat we hopelijk ook vanuit Vlaanderen snel en accuraat zullen reageren op verdere nieuwe episodes in deze brexitsoap.

Minister-president, welk concreet pakket aan maatregelen voor onze kmo's en grotere exportbedrijven heeft Vlaanderen achter de hand?

De voorzitter: Minister-president Jambon heeft het woord.

Minister-president Jan Jambon: Mijnheer Vanryckeghem, ik dank u voor uw vraag. Gisteren heb we hierover in de commissie al uitgebreid – meer dan een uur – een interessant debat gevoerd.

Ik zal nog iets toevoegen aan uw inleiding. U hebt twee mogelijkheden geschetst: een no-dealbrexit en een dealbrexit. Ik wil daar nog een derde element aan toevoegen: het geval van een dealbrexit waarbij we in de onderhandelingen met het Verenigd Koninkrijk tot een soort van derdelandensituatie komen. In die situatie bevindt bijvoorbeeld Noorwegen zich vandaag. Dan zijn de economische gevolgen voor Vlaanderen en per definitie voor West-Vlaanderen gelukkig nog een stuk lager. In het geval van een dealbrexit moet het dus het opzet zijn om tot zo'n verhouding met het Verenigd Koninkrijk te kunnen komen.

U vraagt naar de genomen maatregelen. We hebben maatregelen genomen op drie niveaus: het Agentschap Innoveren en Ondernemen (VLAIO), Flanders Investment & Trade (FIT) en op het niveau van onze positie naar Europa.

Wat VLAIO betreft, is er een geïntegreerde frontofficewerking opgezet, met 45 bedrijfsadviseurs en 5 voorlichters, die klaarstaan om brexitgeïmpacteerd bedrijven te informeren en te begeleiden in de administratieve mallempolen. Daarnaast zorgt VLAIO voor informatie, opleiding en advies over de brexit. In samenwerking met FIT werd een meldpunt online gebracht en werden er brochures 'Are you brexit ready?' verspreid.

Ik kan u vertellen dat reeds meer dan 31.000 bedrijven, voornamelijk kmo's – dat is evident wanneer je over die aantallen spreekt – van die dienstverlening hebben gebruikgemaakt. Er werden door VLAIO ook heel specifieke steunmaatregelen in de steigers gezet.

Een, de kmo-portefeuille. Met die portefeuille kunnen kmo's in Vlaanderen kennis inkopen bij geregistreerde externe leveranciers, in de vorm van opleiding en advies over hoe ze de administratieve formaliteiten kunnen opvolgen.

Je hebt de kmo-groeisubsidie, die zich op bedrijven richt die activiteiten hadden in het Verenigd Koninkrijk en die zich naar elders willen heroriënteren. Je hebt ook de strategische transformatiesteun, die bedrijven met nieuwe opleidingstrajecten en met nieuwe investeringsprojecten ondersteunt bij die transformatie. Dat kan gaan van basissteun van 8 procent voor de investeringen tot 20 procent voor de opleidingen. Dat voor wat het Agentschap Innoveren en Ondernemen (VLAIO) betreft.

De voorzitter: Minister-president, kunt u afronden, alstublieft?

Minister-president Jan Jambon: Als men de maatregelen vraagt, kan ik er ook niets aan doen dat de vorige regering – de vorige regering, mijnheer Muyters – zo veel maatregelen genomen heeft.

Flanders Investment & Trade (FIT) heeft heel specifieke maatregelen genomen voor de logistieke sector, heeft ook subsidies uitgetrokken voor bedrijven die willen exporteren en internationaliseren naar nieuwe markten.

Wat de EU betreft, zijn er heel wat dingen die ik gisteren uitvoerig in de commissievergadering toegelicht heb. Ik kan daar vandaag een nieuwigheid aan toevoegen. Ik heb vanmorgen een goed gesprek gehad met de minister-president van het Waalse Gewest, en alle eisen die Vlaanderen aan de federale overheid vraagt om te verdedigen op Europees niveau, worden ook door onze Waalse vrienden ondersteund. (*Applaus bij de meerderheid*)

De voorzitter: De heer Vanryckeghem heeft het woord.

Kurt Vanryckeghem (CD&V): Minister-president, ik heb nog een korte bijvraag. Hoe zullen onze Vlaamse ondernemingen en beroepsorganisaties op de hoogte gehouden worden van deze maatregelen van de Vlaamse Regering?

De voorzitter: Collega Vanryckeghem, ik wil u ook feliciteren met uw eerste tussenkomst aan dit spreekgestoelte. (*Applaus*)

De heer Tommelein heeft het woord.

Bart Tommelein (Open Vld): Voorzitter, ik vind het heel eigenaardig dat deze vraag toegelaten is, aangezien we daar gisteren uitgebreid over gecommuniceerd en van gedachten gewisseld hebben. Ik gun mijn goede vriend en collega wel die vraag, maar in feite kan dat niet. Dat is mijn mening daarover.

De voorzitter: Ik zal u misschien onmiddellijk antwoorden, collega Tommelein, waarom die toegelaten is. Ik ben me er wel degelijk van bewust dat er gisteren een commissievergadering geweest is, maar er zijn gisteravond natuurlijk nog wel belangrijke zaken gebeurd in Westminster. Daarom heb ik die vraag toegelaten.

Bart Tommelein (Open Vld): De vragen waren alleszins niet van die aard, maar goed. Gisteren is er dus in de commissievergadering een heel duidelijke uitleg geweest. Minister-president, ik kan nog eens herhalen dat de vorige regering met minister-president Bourgeois daar heel veel aandacht aan besteed heeft, en dat dit in uitvoering is. Er wordt ook 2 miljoen euro extra vrijgemaakt door FIT voor de bedrijven. Het belangrijkste is toch dat wij ook een aantal opportuniteiten hebben. Vandaag staat ook in de krant dat er een aantal bedrijven extra naar Vlaanderen komen in het kader van de brexitsaga. Ik ben heel tevreden over de opvolging en de manier waarop de Vlaamse Regering dit aanpakt.

Er kwam nog aan het licht dat zowel de transportsector als de visserijsector bijkomende actie verwachten van de regering. Wat kan heel concreet voor die twee sectoren gedaan worden om ze te ondersteunen?

De voorzitter: De heer Vaneeckhout heeft het woord.

Jeremie Vaneeckhout (Groen): Ik wens mijn collega en regiogenoot Vanryckeghem mee te ondersteunen in de bezorgdheid die er is. Ik denk dat dit een gigantische impact zal hebben. Dat is niet nieuw, we weten dat al drie jaar.

Vandaar heb ik een aanvullende vraag. Ik heb gezien dat de taskforce deze week opnieuw is samengekomen. Die zet het werk verder dat de Vlaamse Regering de afgelopen jaren ingezet heeft. In principe was de brexit voorzien op 29 maart van dit jaar. Het is een beetje straf dat we nog altijd bezig zijn met alle scenario's in kaart te brengen: we zitten al acht maanden over tijd. Ik krijg vanuit het veld ook heel wat bezorgde en blijvende signalen, specifiek uit de visserijsector, maar ook uit andere sectoren. Er is discussie of de middelen die vanuit Europa voorzien worden, voldoende zullen zijn. Vlaanderen voorziet nu 2 miljoen euro extra. Bent u van mening dat die 2 miljoen euro voldoende zal zijn voor de impact die er zal zijn op onze Vlaamse bedrijven en economie? Dienen er niet meer middelen voorzien te worden?

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (sp-a): Voorzitter, ik wil de vorige sprekers bijtreden. Ik zal het verhaal niet helemaal herhalen, maar zeker in mijn provincie staan tienduizenden banen op het spel. Dit noopt tot schokdempers, maar we hebben gisteren vernomen dat het geld van het Solidariteitsfonds van de Europese Unie niet zal lukken. Er is meer kans geld te krijgen uit het Europees Globaliseringsfonds, maar het zal wellicht lang duren voor het de bedrijven bereikt.

Minister-president, we hebben gisteren kort met u van gedachten gewisseld. We hebben gevraagd of u in de begroting in een bedrag kunt voorzien dat als een schokdemper kan dienen. Ik wil nu nog eens vragen wanneer we dat bedrag zullen kennen, zodat we weten in hoeveel geld is voorzien. Ik heb over 2 miljoen euro horen praten, maar ik weet niet of dat bedrag klopt.

De voorzitter: De heer De Meester heeft het woord.

Tom De Meester (PVDA): Voorzitter, de impact van de brexit op de tewerkstelling in Vlaanderen zal, ongeacht of er nu al dan niet een deal komt, zeer groot zijn. Volgens de net aangehaalde studie die de KU Leuven in samenwerking met de diensten van de Vlaamse Regering heeft uitgevoerd, komen we uit op een jobverlies in heel Vlaanderen, niet enkel in West-Vlaanderen, van 15.000 tot 28.000 jobs. Het gaat dan vooral om de textiel-, chemie- en voedingssectoren. Ik zwijg dan nog over de haven van Antwerpen, bijvoorbeeld.

Minister-president, in uw regeerakkoord staat dat u 120.000 mensen meer aan de slag wilt helpen. Het ziet er echter naar uit dat u een flink stuk onder nul zult beginnen indien we de pech hebben dat de brexit slecht uitdraait voor Vlaanderen. U hebt het over activering, maar mijn vraag is in welke jobs u die mensen zult activeren. Hebt u bijkomende maatregelen genomen om specifiek de tewerkstelling te beschermen en eventueel bijkomende jobs te creëren in de bedreigde sectoren, namelijk de textielsector, de chemiesector en de voedingssector?

De voorzitter: De heer Vanlouwe heeft het woord.

Karl Vanlouwe (N-VA): Minister-president, ik dank u voor uw antwoord. We hebben hier gisteren een uitvoerig debat over gevoerd. U hebt in uw zeer uitvoerig antwoord meer dan een tiental maatregelen aangekondigd.

U hebt verwezen naar het gesprek dat u deze ochtend met minister-president Di Rupo van het Waalse Gewest hebt gehad. Ik vind het positief dat het Waalse

Gewest dezelfde eisen deelt. We weten natuurlijk dat het Waalse Gewest in het verleden met betrekking tot handelsverdragen als het Transatlantic Trade and Investment Partnership (TTIP) en het Comprehensive Economic and Trade Agreement (CETA) een ander standpunt hebben ingenomen. Er zal in de toekomst een handels- en investeringsverdrag met het Verenigd Koninkrijk komen. Ik hoop dat het Waalse Gewest dan niet andere standpunten zal innemen. Ik zou hierover graag nog een bijkomende toelichting krijgen.

We hebben gisteren ook gesproken over het Solidariteitsfonds van de Europese Unie en over de Europese cohesiefondsen. In dit verband zijn eventueel nog bepaalde wijzigingen mogelijk. Toevallig is premier Michel deze ochtend hierover ondervraagd in het Federaal Adviescomité voor de Europese Aangelegenheden. Volgens premier Michel is een interfederaal standpunt ingenomen, maar ik heb hem niet over het Solidariteitsfonds van de Europese Unie of over het Globaliseringsfonds horen spreken. Kunt hierover misschien nog een bijkomende toelichting geven?

De voorzitter: De heer Deckmyn heeft het woord.

Johan Deckmyn (Vlaams Belang): Voorzitter, we hebben gisteren al een uitvoerig debat over de brexit gehouden. Ik weet dat er dienaangaande elke dag wel iets gebeurt aan de overzijde van het Kanaal. Ik vrees dan ook dat dit iedere dag actueel zal blijven.

We worden geconfronteerd met de gevolgen van een harde of een zachte brexit. Er is net al gezegd dat tot 28.000 jobs verloren zullen gaan. Ik zal toch het aandachtspunt willen herhalen dat ik gisteren heb geformuleerd. We moeten uiteraard de nodige aandacht schenken aan het jobverlies, maar een punt dat soms wordt onderbelicht, is de jobwinst die we kunnen hebben als we bedrijven kunnen aantrekken die ten gevolge van de brexit terug naar de EU komen.

Daar knelt natuurlijk het schoentje. Als ze naar de EU komen, moeten we ons er als Vlaamse natie van bewust zijn dat we ze liefst naar ons laten komen. We moeten ervoor zorgen dat we naar jobwinst gaan.

Minister-president, u hebt gisteren gezegd dat er in de kering nu al tweeduizend extra jobs gegenereerd zullen worden. Ik vind dat een goede zaak. Mijn aandachtspunt en mijn vraag blijven echter. Ik weet dat FIT nu bevoegd is en de opdracht gekregen heeft om daarvoor te zorgen. Ik wil aan u vragen om daar de nodige aandacht aan te blijven besteden.

Minister-president Jan Jambon: Collega's, u zult het mij niet kwalijk nemen dat ik de antwoorden die ik gisteren zeer uitgebreid gegeven heb in de commissie, hier niet extensief ga herhalen, anders heeft het commissiewerk niet veel zin, denk ik.

Mijnheer Vanryckeghem, u vroeg mij hoe de bedrijven daarvan op de hoogte gehouden worden. Die werden allemaal individueel aangeschreven. We hebben individueel aan elk bedrijf laten weten welke de verschillende toegangskanalen zijn tot meer informatie over de brexit en welke diensten daarvoor verantwoordelijk zijn.

Maandag hebben we twee sectoren gehoord in de brexit taskforce, namelijk de transportsector en de visserij. Ik wil daar een woordje uitleg bij geven. Wat was het probleem van de transportsector? Ze moeten bijkomende expeditiecompetentie hebben. De transportsector heeft gezegd: gelukkig hebben wij ons niet gericht op de eerste deadline van de Brexit, want dan hadden we nu al een jaar of anderhalf jaar overtollig personeel in dienst, dat dan eigenlijk niets omhanden had. Wij hebben dus gewacht, maar nu zien we wel die datum op ons afkomen.

De vraag is: is de competentie op de markt aanwezig? Ik moet eerlijk zeggen dat we maandag die vraag gekregen hebben, maar dat ik daar vandaag nog geen pasklaar antwoord op heb. We moeten met opleidingsinstituten en dergelijke bekijken hoe we dat snel kunnen bijbenen. Maar dat is zeker een uitdaging.

De tweede sector die een concreet probleem aanhangig maakte, was de visserijsector. De visserijsector zag zich genoodzaakt om de route van onze kust naar Ramsgate en dergelijke te frequenteren. Frankrijk had echter intenties om net op die vaarroute een offshore windmolenpark aan te leggen. De visserijsector heeft ons gevraagd om met Frankrijk in contact te treden om te bekijken of er geen andere oplossingen mogelijk waren. Dat zullen we dus ook doen.

Zijn de bijkomende middelen van 2 miljoen euro voldoende? Wel, ik zou zeggen: we zullen zien. Er zijn nog veel scenario's. Wordt het het scenario van de no deal, wordt het het scenario van de deal, wordt het het scenario van derde landen? In het scenario van de no deal hebben we minstens nog een jaar, uitbreidbaar tot twee of drie jaar. Tendeert het naar een partnership zoals met Noorwegen, dan is dat natuurlijk een heel andere opgave dan wanneer we in een van de twee andere scenario's terechtkomen. Mevrouw, ik heb het u gisteren gezegd en ik zeg het u vandaag ook: wij zullen dat in het oog houden en indien nodig daar budgettair de ruimte voor bijmaken.

Mijnheer De Meester, u vroeg hoe de Vlaamse Regering bijkomende jobs gaat creëren. Wel, dat is nu het verschil tussen mijn maatschappijmodel en het uwe. De overheid creëert geen bijkomende jobs, we zullen dat met de privésector moeten doen. Ik stel vast dat er vandaag enorm veel vraag is naar werkkrachten op de arbeidsmarkt, een vraag die niet ingevuld geraakt. Ik zie hier een mogelijkheid om mensen die in de ene sector hun job verliezen, om te scholen naar de andere sector. Daar hebben we de instrumenten voor. Daar hebben we organisaties als VDAB voor.

Mijnheer Vanlouwe, u vroeg wat de opstelling is van de federale overheid versus Europa. Die is ook in beweging. Ik maak me sterk dat ze, als we ons met de gewesten en de gemeenschappen in dit land samen opstellen ten opzichte van de federale overheid, er gehoor aan zal geven om inderdaad de eisen die ze in het verleden niet altijd goed vertaald heeft naar Europa, nu anders te vertalen, zeker en vast omdat de regionale regeringen wel werken en de federale overheid op dit moment niet de meest slagkrachtige overheid is.

Ten slotte, mijnheer Deckmyn, nog iets over de bedrijven die van het Verenigd Koninkrijk naar hier komen. Zoals ik u gisteren gezegd heb, zijn er 42 heel concrete beslissingen van bedrijven om naar hier te komen. Die staan inderdaad garant voor die 2000 banen waarover u spreekt. Er zijn op dit moment nog 136 heel concrete dossiers waar FIT aan werkt. Laten we hopen dat die veel succes hebben. Ik heb alleszins aan FIT aangeboden om daar zelf voor in de bres te springen indien dat kan helpen om die bedrijven naar hier te krijgen. Ik volg dat op de voet op.

Kurt Vanryckeghem (CD&V): Voorzitter, ik ga afronden, want verschillende collega's staan te popelen om naar de match Genk-Liverpool te gaan kijken. Ik wens Genk veel succes.

Minister-president, bedankt voor uw antwoord. Wij kijken uit naar de maatregelen die deze Vlaamse Regering zal nemen om het brexitverhaal, met of zonder deal, voor onze Vlaamse bedrijven met zo weinig mogelijk hindernissen te laten verlopen.

De voorzitter: Collega, ik zal u moeten teleurstellen, want de vergadering is nog niet afgelopen. U zult niet naar het voetbal kunnen gaan kijken.

De actuele vraag is afgehandeld.

VASTE NATIONALE CULTUURPACTCOMMISSIE

Verkiezing van de Nederlandstalige vaste en plaatsvervangende leden

De voorzitter: Dames en heren, overeenkomstig artikel 23, eerste lid, van de wet van 16 juli 1973 waarbij de bescherming van de ideologische en filosofische strekkingen gewaarborgd wordt, verstrijkt het mandaat van de leden van de Vaste Nationale Cultuurpactcommissie zes maanden na de algehele vernieuwing van de gemeenschapsparlementen, dit is op 26 november 2019.

Aan de orde is derhalve de verkiezing van dertien vaste en dertien plaatsvervangende Nederlandstalige leden van de Vaste Nationale Cultuurpactcommissie.

Overeenkomstig artikel 22, vijfde lid, van voornoemde wet mogen de partijen die in de commissie niet vertegenwoordigd zijn, een Nederlandstalig lid met adviseerende stem aanwijzen, op voorwaarde dat zij vertegenwoordigd zijn in het Vlaams Parlement.

De lijst met de door de fracties voorgedragen kandidaten werd op de banken rondgedeeld.

Vraagt iemand hierover het woord? (*Neen*)

Er zijn geen andere voorstellen.

Aangezien het aantal kandidaten overeenstemt met het aantal toe te wijzen plaatsen, verklaar ik de volgende dames en heren met ingang van 26 november 2019 benoemd tot vast lid, plaatsvervangend lid en lid met adviseerende stem van de Vaste Nationale Cultuurpactcommissie:

vaste leden:

de heer Tillo Baert
de heer Stijn De Mars
mevrouw Inge Moyson
mevrouw Hanna Nys
de heer Bart De Valck
de heer Frederik Pas
de heer Paul Puttemans
mevrouw Elisabeth Buelens
de heer Pieter-Jan Mattheus
de heer Georges Vandenborre
mevrouw Eva Vanhengel
de heer Mark Boudrez
mevrouw Vera Claes

plaatsvervangende leden:

de heer Duncan Braeckevelt
mevrouw Els Butenaers
de heer Elias Kartout
mevrouw Liesbeth Stroobandt
de heer Bartold Maréchal
mevrouw Ilse Van Echelpoel
de heer Wim Van Osselaer
mevrouw Marie-Louise Deckers
de heer Christian Stivigny
de heer Yago Bastin
de heer Thomas Leys

de heer Gijs Ory
de heer Tom De Pelsmaecker

lid met adviserende stem:

de heer Robrecht Vanderbeeken

Alle voornoemde leden zullen eerstdaags worden uitgenodigd om in handen van uw voorzitter de voorgeschreven eed af te leggen.

VOORSTEL VAN RESOLUTIE van Annick Lambrecht, Conner Rousseau en Maxim Veys betreffende een wapenembargo tegen Saoedi-Arabië – 113 (2019-2020) – Nr. 1

Voorstel tot spoedbehandeling

De voorzitter: Dames en heren, vanmiddag heeft de heer Conner Rousseau bij motie van orde een voorstel tot spoedbehandeling gedaan van het voorstel van resolutie van Annick Lambrecht, Conner Rousseau en Maxim Veys betreffende een wapenembargo tegen Saoedi-Arabië.

Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

U mag enkel toelichten waarom u vindt dat dit voorstel van resolutie met spoed behandeld mag worden. Zo niet, zal ik ingrijpen.

Annick Lambrecht (sp·a): Collega's, ik doe inderdaad een voorstel tot spoedbehandeling.

In 2017 hebben we al gezien dat zowel de N-VA en CD&V als Open Vld in de Kamer massaal een resolutie hebben goedgekeurd om een wapenembargo in te stellen tegen Saoedi-Arabië. Saoedi-Arabië is niet het gewoonste land ...

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht, waarom wilt u dat dit voorstel van resolutie met spoed wordt behandeld? De situatie ter zake kennen we. Waarom wilt u dat dit vandaag met spoed wordt behandeld?

Annick Lambrecht (sp·a): Het is zeer goed. Als jullie de situatie ter zake kennen van de felle schendingen van de mensenrechten en de oorlog in Jemen, die Saoedi-Arabië mee ondersteunt, die al tienduizenden slachtoffers gemaakt heeft en waardoor miljoenen mensen in hongersnood zitten, dan zult u begrijpen dat het niet logisch is dat er vorige week nog een doorvoer van wapens, munitie en explosieven is vertrokken vanuit de haven van Antwerpen naar datzelfde Saoedi-Arabië.

Collega's, vorige week hebben we ons vanuit Vlaanderen heel fel gekant tegen het extreme geweld en de buitensporige straffen in Catalonië en tegen wat Turkije doet. Ik vraag enkel de steun ...

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht, ik zet gewoon uw microfoon uit. U hebt duidelijk gesteld waarom dit met spoed behandeld moet worden. Ik ga uw vraag voorleggen aan het parlement. *(Opmerkingen van Annick Lambrecht)*

Wablief?

Annick Lambrecht (sp·a): Moet ik stoppen?

De voorzitter: U moet stoppen, ja.

De heer Vandaele heeft het woord.

Wilfried Vandaele (N-VA): Voorzitter, het thema is gisteren ook aan bod gekomen in de commissie. Niemand heeft daar hoogdringende ingrepen gevraagd. Als ik goed ben ingelicht, dan heeft zelfs geen enkele collega van de sp.a-fractie zich in het debat gemengd, dus de bezorgdheid van collega Lambrecht is vandaag blijkbaar heel acuut gerezen. Voor ons is er dan ook geen enkele reden om niet de normale werkwijze via behandeling in commissie te laten plaatsvinden.

De voorzitter: De heer Deckmyn heeft het woord.

Johan Deckmyn (Vlaams Belang): Voorzitter, ik wil de heer Vandaele bijtreden over het feit dat dit thema gisteren inderdaad in de commissie is besproken. Ik heb daar toen ook de nodige bedenkingen bij gemaakt. Ik zie in een van de overwegingen dat men verwijst naar het jihadistische salafisme dat sommige moskeeën in dat land verspreiden, maar dat is van alle tijden en niet echt een reden om dit hier met hoogdringendheid aan te voeren. Het zou misschien van moed getuigen om het bestrijden van dat jihadistisch salafisme ook in Vlaanderen wat meer te beklemtonen, maar dat even terzijde. *(Opmerkingen van de voorzitter)*

Hoogdringend is dit voorstel van resolutie alleszins niet. Ik zie daar geen elementen voor, maar ik zou eigenlijk wel durven vragen om dit voorstel van resolutie naar de bevoegde commissie door te sturen.

De voorzitter: De heer Schiltz heeft het woord.

Willem-Frederik Schiltz (Open Vld): Voorzitter, de situatie is natuurlijk acuut. Er zijn nieuwsberichten in verschillende richtingen die aanleidingen kunnen geven tot actie, maar hoogdringendheid is nog iets anders dan actualiteit. Bovendien is dit voorstel van resolutie de exacte herneming van eentje dat in de vorige legislatuur werd ingediend en met betrekking waartoe er nog tal van juridische obstakels zijn die wij hier niet zomaar in de plenaire vergadering kunnen behandelen. Er is dus nog nood aan amendering. Om die redenen kunnen ook wij de hoogdringendheid niet steunen.

De voorzitter: De heer Vaneeckhout heeft het woord.

Jeremie Vaneeckhout (Groen): Voorzitter, voor u zit iemand die gisteren dit thema heeft geagendeerd in de commissie. We hebben daar gisteren een kort, maar stevig debat over gehad. Ik heb daarbij ook vernomen dat de minister-president niet van oordeel was dat er een wapenembargo naar Saoedi-Arabië moest komen. Collega's, ik denk nochtans dat we hier vorige week heel heldhaftig en heel stoer stonden – ik heb daar toen ook voor gewaarschuwd – en heel rechtlijnig onze principes uitten. Het zou me dus heel logisch lijken dat we hier wel de keuze maken om voor een conflict dat op dit moment voor slachtoffers zorgt, inzake wapens die op dit moment...

De voorzitter: Mijnheer Vaneeckhout, de hoogdringendheid, alstublieft.

Jeremie Vaneeckhout (Groen): Dit is de hoogdringendheid. Het gaat over wapens die op dit moment via de haven van Antwerpen in Saoedi-Arabië terechtkomen. We moeten ten minste die ballen hebben om dit hier vandaag ook hoogdringend te behandelen. *(Applaus bij Groen, sp.a en de PVDA)*

De voorzitter: De heer Van Rompuy heeft het woord.

Peter Van Rompuy (CD&V): Wij hebben ook gisteren in de commissie geen enkele vraag tot hoogdringendheid gehoord van de oppositie, dus wij menen dat we dit gewoon in de commissie kunnen behandelen, zoals we dat altijd doen. Daarenboven, als men een verscherping wil, dan is dat een zaak die enkel kan in

overleg met de andere deelstaten en in overleg met de Europese Unie. Hier dus nu bij hoogdringendheid die zaak door het parlement proberen te rammen, dat is helemaal niet de juiste manier om deze problematiek aan te pakken. We stellen dus voor om het op de normale manier te bespreken in de commissie.

De voorzitter: Vraagt nog iemand het woord? (*Neen*)

Dan stemmen wij bij zitten en opstaan over het voorstel tot spoedbehandeling.

De volksvertegenwoordigers die het voorstel wensen aan te nemen, wordt verzocht op te staan.

De tegenproef.

Het voorstel tot spoedbehandeling is niet aangenomen. Derhalve blijft het voorstel van resolutie van Annick Lambrecht, Conner Rousseau en Maxim Veys betreffende een wapenembargo tegen Saoedi-Arabië naar de Commissie voor Buitenlands Beleid, Europese Aangelegenheden, Internationale Samenwerking en Toerisme verwezen.

Het incident is gesloten.

REGELING VAN DE WERKZAAMHEDEN

De voorzitter: Dames en heren, hiermee zijn we aan het einde gekomen van onze werkzaamheden voor vandaag.

We komen opnieuw bijeen op woensdag 6 november 2019 om 14 uur.

De collega's die lid zijn van de Deontologische Commissie, worden nu echter onmiddellijk verwacht in de Hans Memlingzaal.

De vergadering is gesloten.

– De vergadering wordt gesloten om 18.24 uur.