



Vlaams  
Parlement

vergadering **9**  
zittingsjaar 2019-2020

Woordelijk Verslag

## **Plenaire Vergadering**

van 20 november 2019

## INHOUD

OPENING VAN DE VERGADERING	3
VERONTSCHULDIGINGEN	3
INGEKOMEN DOCUMENTEN EN MEDEDELINGEN	3
ACTUALITEITSDEBAT over de uitrol van elektrische bussen in Vlaanderen en de impact ervan op de klimaatambities van Vlaanderen – 3 (2019-2020)	3
REGELING VAN DE WERKZAAMHEDEN	32
ACTUELE VRAAG van Freya Saeys aan Wouter Beke, Vlaams minister van Welzijn, Volksgezondheid, Gezin en Armoedebestrijding, over de preventie van seksueel misbruik van kinderen	32
ACTUELE VRAAG van Filip Dewinter aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over een hoofdband als nieuw uniformstuk bij De Lijn	37
ACTUELE VRAAG van Koen Daniëls aan Ben Weyts, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Onderwijs, Sport, Dierenwelzijn en Vlaamse Rand, over het toelatingsexamen geneeskunde	41
ACTUELE VRAAG van Loes Vandromme aan Ben Weyts, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Onderwijs, Sport, Dierenwelzijn en Vlaamse Rand, over het bevorderen van leesplezier binnen en buiten de schoolmuren	45
ONTWERP VAN DECREET van de algemene rekening van de Vlaamse Gemeenschap en van de uitvoering van de begroting van de Vlaamse rechtspersonen zonder raad van bestuur voor het begrotingsjaar 2018 – 23 (2018-2019) – Nr. 1	
Opnieuw aanhangig maken	49
REGELING VAN DE WERKZAAMHEDEN	49

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

– De vergadering wordt geopend om 14.02 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:

Meyrem Almaci: ambtsverplichtingen;

Kurt De Loor: familieplichtingen;

Adeline Blancquaert, Chris Janssens, Frieda Verougstraete-Deschacht: gezondheidsredenen.

Minister-president Jan Jambon is eveneens verontschuldigd.

**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. 60/6)

**ACTUALITEITSDEBAT over de uitrol van elektrische bussen in Vlaanderen en de impact ervan op de klimaatambities van Vlaanderen – 3 (2019-2020)**

**De voorzitter:** Dames en heren, aan de orde is het actualiteitsdebat over de uitrol van elektrische bussen in Vlaanderen en de impact ervan op de klimaatambities van Vlaanderen.

Het debat is geopend.

Ik heb van de diensten begrepen dat ze ook al hebben laten weten dat het hier niet de bedoeling is om de gemeenteraad van Gent, Antwerpen, Leuven of Brugge te houden, mevrouw Lambrecht, maar dat het wel over het brede Vlaanderen gaat. Dat is duidelijk. U mag natuurlijk uitspraken doen over Gent omdat dit de concrete aanleiding is, maar we zullen ons in dit debat niet enkel beperken tot de situatie in Gent.

De heer Rzoska heeft het woord.

Mag u onderbroken worden? (*Instemming*)

**Björn Rzoska (Groen):** Voorzitter, collega's, ministers, vooraf wil ik dit kwijt. Minister, als minister van de Vlaamse Regering een stadsbestuur frontaal aanvallen: dat doe je niet! Een stadsbestuur aanvallen met fake news doe je al zeker niet! Minister Demir, u bent het misschien nog niet gewend, maar u spreekt sinds kort namens de Vlaamse Regering, namens de hele Vlaamse Regering. U spreekt dus niet namens de N-VA en voert geen campagne op Twitter met fake news. Intussen heeft uw tweet meer likes dan dat er laadpalen staan in Vlaanderen om bussen op te laden.

Minister, ik ga ervan uit dat een minister die dergelijke uitspraken doet, zich zeer goed informeert en misschien eens een telefoontje pleegt naar een collega, een zekere Ben Weyts die in de vorige legislatuur Mobiliteit onder zijn bevoegdheid

had. Dan had u geweten – maar blijkbaar interesseert u dat niet – dat Joris Vandenbroucke in januari 2019 een schriftelijke vraag heeft gesteld over de elektrische bussen in de fantastische stad Gent en dat het antwoord van Ben Weyts was dat de laadpaal aan de Ghelamco Arena niet vergund moet worden, dat deze niet vergunningsplichtig is. U had dat, in plaats van fake news te verspreiden, zelf kunnen achterhalen in de databank van het Vlaams Parlement.

Ik verwacht van u – zeker op het moment dat u daarop wordt aangesproken door journalisten die na een tijd uw uitleg helemaal aan flarden hebben geschoten – dat u zich ten minste excuseert aan het stadsbestuur van Gent, want zij zijn – en heel wat collega's in dit halfroond weten dat stadsbesturen belangrijke beslissingen nemen – diegene die dagdagelijks op het terrein beleid voeren en zij moeten worden gesteund door de Vlaamse Regering en niet worden overstelpst met fake news vanuit die Vlaamse Regering. (*Applaus bij Groen, sp.a en de PVDA*)

Minister Demir, er is nog werk aan de winkel en ik weet dat u dit beseft, want ik heb uw beleidsnota en het regeerakkoord ook gelezen. Maar in plaats van te schieten op een stadsbestuur dat stappen vooruit wil zetten, denk ik dat het hoog tijd wordt dat u de ambities die u hebt herhaald in de beleidsnota en het regeerakkoord zult uitvoeren.

Op dit moment staan er in Vlaanderen – volgens uw eigen cijfers – 3236 publieke laadpalen. Alleen al in de stad Amsterdam staan er vandaag 4000 publieke laadpalen, in heel Nederland staan er 48.200 publieke laadpalen. Ik heb uw interview in Humo gisteren zeer goed gelezen. Als we geloven in die elektrische mobiliteit, is het inderdaad belangrijk dat het aantal publieke laadpalen naar omhoog gaat. We onderschrijven die ambitie, maar u zult toch nog een tandje bij moeten steken om uw eigen doelstelling in 2020 van 7400 publieke laadpalen in heel Vlaanderen te halen. Als we het tempo van de afgelopen jaren bekijken, denk ik dat u zich veel beter bezighoudt met beleid voeren en beleid uitrollen, dan met een stadsbestuur bij wijze van spreken de mantel uit te vegen op een manier die ik een minister onwaardig vind.

Minister Peeters, ik kom terug bij u en bij De Lijn. Ik denk dat het stadsbestuur van Gent – en iedereen kent de samenstelling ervan – de afgelopen jaren heeft bewezen dat het met een moedig beleid rond mobiliteit, maar ook rond luchtkwaliteit en heel wat andere dossiers, stappen vooruit heeft gezet. Wat mij in dezen stoort, is dat De Lijn er bijna een stadsoorlog van maakt. De elektrische bussen die De Lijn had gepland in Gent, gaat men nu verdelen over Leuven en Antwerpen. Ik hoop, minister, dat er vandaag van u een heel duidelijk signaal komt, niet enkel naar het stadsbestuur van Gent, dat u er nog altijd voor openstaat om een oplossing te zoeken, maar ook naar De Lijn. Het kan niet zijn dat een vervoersmaatschappij vanuit de overheid beslist om in drie steden elektrische bussen in te zetten, en dat het resultaat zou zijn dat in twee van die drie steden in 2020 elektrische bussen rondrijden, maar in Gent niet. Het dossier is op uw tafel terechtgekomen. Het is belangrijk dat u de uitgestoken hand vanuit Gent aanneemt en dat u ervoor zorgt dat in 2020 zowel in Gent als in Leuven als in Antwerpen elektrische bussen rondrijden.

Ik denk dat we het er toch allemaal over eens zijn, collega's, dat luchtkwaliteit en gezondheid in Vlaanderen, en de ambitie om naar zero emissie te gaan, die toch nog altijd ook in dit regeerakkoord en in uw beleidsnota staat, geen holle woorden zijn. We moeten ervoor zorgen dat de steden en gemeenten die daar voluit werk van willen maken, dat ook kunnen doen.

Collega's, sta mij toe om af te sluiten met een blik op het buitenland. We moeten ons vragen durven te stellen over de manier waarop De Lijn bepaalde dossiers aanpakt. Je hoeft heus niet zo ver te gaan om in steden en gemeenten in het

buitenland te komen waar je vandaag volop elektrische bussen ziet rijden. Afgelopen weekend was ik nog in Duinkerke. Daar rijden in het centrum zonder enig probleem elektrische bussen rond. En Duinkerke is toch geen al te kleine stad.

En dus denk ik, minister Peeters, dat de uitrol van die elektrische bussen over heel Vlaanderen eigenlijk bij wijze van spreken een no-brainer is. We moeten daar gewoon naartoe, om ervoor te zorgen dat onze steden in de toekomst leefbaar zijn. Waar we ook naartoe moeten, is naar een Vlaamse Regering die spreekt als een Vlaamse Regering, en niet naar een Vlaamse Regering die lokale bestuurders de mantel uitveegt. *(Applaus bij Groen, sp.a en de PVDA)*

**De voorzitter:** De heer Claes heeft het woord.

**Bart Claes (Vlaams Belang):** Voorzitter, minister, hier staan we weer, net zoals vier weken geleden, op ons maandelijks actualiteitsdebat over De Lijn. Tegen eind dit jaar moesten ze er normaal gezien zijn, de eerste elektrisch rondrijdende bussen in Gent. De bussen waren al besteld. Ze zouden allicht prima op tijd geleverd worden. De benodigde laadinfrastructuur is helaas nog niet beschikbaar. Gisteren konden we in de pers lezen dat dat ook de reden is waarom De Lijn het project in Gent voor elektrisch rondrijdende bussen heeft geschrapt. En meteen werden ook de parapluutjes opengetrokken.

De Lijn wijst naar de stad Gent, over wie ze zeggen dat de stad Gent nooit begaan of bereid was om mee naar geschikte locaties voor de laadinfrastructuur te zoeken. Bij de stad Gent vallen ze dan weer uit de lucht en beweren ze dat ze nooit een concrete vraag van De Lijn hebben gekregen.

Mijn vraag vandaag aan u, minister, is vrij simpel. Wie liegt er hier? Is het zoals uw collega, minister Demir, gisteren op Twitter zei, de schuld van de stad Gent, of is het, zoals het groen-rood-blauw-oranje stadsbestuur van Gent beweert, de schuld van De Lijn? Wie ging hier in de fout? Dat is belangrijk om te weten zodat we die fout in de toekomst toch kunnen vermijden omdat De Lijn in het verleden al heeft gezegd dat ze harder wil inzetten op elektrische bussen. Ze heeft de ambitie uitgesproken om tegen 2025 in alle stadskernen in Vlaanderen met elektrische bussen rond te rijden. Concreet zou dit neerkomen op negenhonderd elektrische bussen die De Lijn wenst aan te kopen.

In het regeerakkoord konden we daarover niet zoveel meer terugvinden. Bestaat die ambitie nog bij De Lijn, minister? Is daarvoor financiering voorzien? Is er al een plan gemaakt om de nodige laadinfrastructuur doorheen Vlaanderen aan te leggen?

Tot slot wil ik afsluiten met een suggestie: die bussen zullen er weldra zijn, maar ze kunnen Gent niet binnen omdat ze niet kunnen worden opgeladen. Misschien kunt u ze proberen te gebruiken in West-Vlaanderen, Limburg of De Kempen. Dat zijn regio's waar voldoende open ruimte is om laadinfrastructuur te installeren, maar waar momenteel de dienstverlening van De Lijn ondermaats of zelfs onbestaande is, waar mensen vaak langer op een bus staan te wachten dan dat ze effectief op de bus zitten. *(Applaus bij het Vlaams Belang)*

**De voorzitter:** Minister Peeters heeft het woord.

**Minister Lydia Peeters:** Ik wil toch eventjes reageren omdat de heer Claes klaarblijkelijk niet ziet dat wij aan onze ambitie vasthouden en zegt dat hij daarover niets heeft gelezen in het regeerakkoord. Mijnheer Claes, ik nodig u toch uit om het regeerakkoord en mijn beleidsnota opnieuw te lezen. In het regeerakkoord staat een heel duidelijke passage over de ambitie bij De Lijn om over te gaan tot vergroening. Die ambitie is zo duidelijk dat we die ook letterlijk hebben overgenomen in de beleidsnota. Ik geef ze u even mee: "Ten laatste in 2025

worden de stadskernen enkel nog emissievrij bediend. Ten laatste vóór 2035 rijden alle bussen in heel Vlaanderen emissievrij.”

Ik denk dat dat een heel duidelijke doelstelling is die én in het regeerakkoord én in de beleidsnota staat.

**De voorzitter:** De heer D’Haese heeft het woord.

**Jos D’Haese (PVDA):** De vraag is natuurlijk hoe u die mooie doelstellingen op papier zult realiseren. Wij lezen in de krant dat De Lijn voor het einde van dit jaar negenhonderd bussen moet bestellen, maar dat de aanbesteding nog niet eens is uitgeschreven. Wij lezen dat er geen middelen voorzien zijn, en we vinden die ook niet terug in de begrotingstoelichting. Als we dan over de langere termijn gaan, is het toch wel heel opvallend dat we in het Luchtbeleidsplan 2030, dat een maand geleden werd goedgekeurd, lezen dat in 2020 10 procent van de bussen die we aankopen emissievrij moet zijn. In 2025 moet 5 procent van de bussen die worden aangekocht emissievrij zijn. Dat is minder dan volgend jaar. Dat is wel een heel vreemde curve die u volgt. In 2030 komen we plots uit op 100 procent emissievrije bussen. Dat is een heel geleerde manier om te zeggen dat u er uw broek aan veegt, en dat de rest die na u komt het mag oplossen. ‘Après nous, le déluge.’

Ik vind dat wel een beetje vreemd, minister. Klopt het dat er voor die aankoop van negenhonderd elektrische bussen tegen het einde van volgend jaar nog geen geld voorzien is? Binnen een jaar zouden die dus besteld moeten worden. Klopt het dat u eerst minder elektrische bussen zult aankopen om er dan op te rekenen dat diegenen die na u komen dat ineens allemaal zullen oplossen?

**De voorzitter:** Minister Peeters heeft het woord.

**Minister Lydia Peeters:** Voor alle duidelijkheid, mijnheer D’Haese: ik zal die bussen niet persoonlijk aankopen. Ik hoop dat u dat weet. U weet dat De Lijn een zelfstandig agentschap is en dat zij een weliswaar serieuze subsidie krijgt van de Vlaamse overheid, maar dat zij binnen haar onderneming zelf beslist hoe en wat zij concreet zal doen. De Lijn heeft wat dat betreft wel heel concrete engagementen op zich genomen. Die engagementen bestaan erin om ervoor te zorgen dat tegen 2035 heel de vloot vergroend zal zijn en daar doen ze al het mogelijke voor.

De Vlaamse Regering heeft zowel in het verleden – en dat schrijf ik op het conto van minister Weyts – als dit jaar continu middelen vrijgemaakt om te voorzien in de vergroening van die vloot. Zeker wanneer er eenmalige middelen vrijkwamen, werden die aangewend om er in het kader van de klimaatdoelstellingen voor te zorgen dat de vloot kon worden vergroend.

Sinds ik bevoegd ben voor de mobiliteit, hebben we 35 miljoen euro extra vrijgemaakt voor die vergroening. Verder verwijs ik naar het ontwerp van strategisch plan van de raad van bestuur van De Lijn waarin expliciet staat welk groeipad wordt gehanteerd opdat tegen 2030 de volledige vloot vergroend is.

**De voorzitter:** De heer Deckmyn heeft het woord.

**Johan Deckmyn (Vlaams Belang):** Collega’s, de minister verwijst naar het regeerakkoord en zegt dat we emissiedoelstellingen willen halen. Ik kan daar voor een deel in meegaan, maar volgend jaar wordt in Gent de lage-emissiezone ingevoerd, een initiatief dat wat mij betreft voor discussie vatbaar is aangezien het ook asociale kantjes heeft. Het zal u misschien verbazen maar als Gentenaar en Vlaams Belanger heb ik begrip voor de stelling van het stadsbestuur. Het rijmt niet: De Lijn schuift de zwartepiet door naar het stadsbestuur, terwijl datzelfde stadsbestuur vragende partij is voor elektrische bussen. Maar De Lijn volgt dus niet. Minister, hoe rijmt u dat met de doelstellingen die u daarnet zo parmantig hebt verdedigd?

**Minister Lydia Peeters:** Mijnheer Deckmyn, de stelling dat De Lijn niet wil, klopt zeker niet. U weet dat dit proefproject al in 2008 is opgestart. Het gaat om een proefproject in Antwerpen, Gent en Leuven. Ik ben ervan overtuigd dat wanneer iedereen een beetje goede wil aan de dag legt, er ook in Gent emissievrije bussen zullen rondrijden.

**De voorzitter:** De heer Bothuyne heeft het woord.

**Robrecht Bothuyne (CD&V):** Ik denk dat iedereen met een mengeling van lichte schaamte en verbazing de krantenberichten heeft gelezen over de introductie van elektrische bussen in Vlaanderen. We hoeven niet ver te kijken om te zien hoe het wel kan. In Nederland rijden intussen 505 elektrische bussen rond en in 2020 komen er daar nog eens 500 bij.

Minister, wij hebben al lang een 'Clean Power for Transport'-actieplan en dat gaat uit van samenwerking. Ik hoop dan ook dat u meer doet dan enkel doelstellingen opleggen aan De Lijn, ik hoop dat u de partijen bij elkaar brengt. Het actieplan gaat uit van samenwerking met alle actoren op het terrein, met de netbeheerders voor het installeren van laadinfrastructuur, met de lokale besturen en uiteraard ook met actoren zoals De Lijn. Die samenwerking is cruciaal om dat te doen slagen en om de beschamende toestanden die we vandaag kennen uit de wereld te helpen en de versnelde elektrificatie van het openbaar vervoer effectief te realiseren.

We hebben twee busbouwers, VDL en Van Hool, die wereldtop zijn in de productie van emissievrije bussen, alleen slagen we er niet in om ze in Vlaanderen te laten rijden. Die schande moet zo snel mogelijk worden weggewerkt. *(Applaus bij CD&V)*

**Jos D'Haese (PVDA):** Minister, dit gaat over meer dan die paar bussen en die ene laadpaal in Gent, dit gaat over de toekomstvisie voor de komende tien à vijftien jaar, over de vraag hoe we de openbare mobiliteit zullen vergroenen.

U zegt dat er 15 miljoen euro wordt uitgetrokken voor vergroening. Ik heb snel de rekensom gemaakt: u kunt daarmee 58 bussen kopen. We hebben er 900 nodig en dus is de vraag waar de rest van de middelen vandaan zal komen. Hoe wilt u in godsnaam tegen 2025, dat is over minder dan 6 jaar, emissievrij rijden in de stadscentra terwijl de aanbesteding voor die bussen nog niet eens is uitgeschreven en er blijkbaar nog niet in die budgetten is voorzien?

De heer Bothuyne verwijst heel terecht naar het 'Clean Power for Transport'-plan. Daarin staat dat de Vlaamse Regering tegen 2020 zou voorzien in twintig waterstof-tankstations voor de waterstofbussen die ook een heel belangrijke rol kunnen spelen in onze mobiliteit, maar dan buiten de steden. Hoeveel zijn er vandaag in Vlaanderen? Ze zijn op één hand te tellen. Moeten we verwachten dat u daar nog een eindsprint voor zult nemen in december om er nog een vijftiental bij te bouwen? Of schrijven we dat gewoon bij op het lijstje met doelstellingen die deze twee ministers tegen 2020 niet halen? Het proefproject in Antwerpen, Gent en Leuven is niet gehaald, de doelstellingen hernieuwbare energie 2020 zijn niet gehaald, de doelstelling in verband met de daling van de broeikasgassen is niet gehaald, de doelstelling over de NO<sub>x</sub>-uitstoot is niet gehaald. En nu kunnen we daar ook nog aan toevoegen dat de doelstelling om twintig waterstof-tankstations te bouwen, niet is gehaald. Of zult u dat in december nog realiseren? *(Applaus bij de PVDA en bij Groen)*

**De voorzitter:** Mevrouw Van Volcem heeft het woord.

**Mercedes Van Volcem (Open Vld):** Een bestuurder in de stad moet dit ook in de praktijk kunnen testen. In Brugge hadden we enkele jaren geleden drie elektrische bussen met een automatisch laadstation. Die bussen rijden niet omdat het laadstation niet werkt. Het laden duurt 12 minuten per bus. Als je ziet hoeveel

busritten er per dag nodig zijn, is er nog wel wat werk aan de winkel. Ik pleit dan ook vooral voor een constructief overleg. Als we het dossier vooruit willen helpen, hebben we er absoluut geen baat bij om over de straat te rollen met De Lijn, met stedelijke overheden, met nutsmaatschappijen enzovoort. Als we de bussen willen laten rijden in de steden, dan hebben we juist nood aan een soort task-force waarin elke stedelijke overheid samen zit met een aantal partners, onder andere De Lijn en de energievoorziening.

De bussen bestellen is niet moeilijk. Dat is een aanbesteding uitschrijven en de bussen staan daar. Het budget is er. De vraag is: hoe en waar laad je ze op? Je kunt ze niet laten opladen, mijnheer van het Vlaams Belang, in de open ruimte als je in een stad moet rijden. Meestal is ook het tijdsgebruik van een bus relatief beperkt. Daar waar de bussen rijden, moet je ze ook kunnen opladen.

We hebben dus een visie nodig. Minister Demir en minister Peeters, u moet heel goed samenwerken, want er is een visie nodig, een ruimtelijk plan voor energievoorziening. Een laadstation bijvoorbeeld installeren midden in een historische stad, dat is niet zo gemakkelijk. Dat is geen wandeling in het park. Je moet wel overeenkomen met hogere overheden en met onroerend erfgoed. De nutsleidingen moeten er liggen en moeten voldoende zwaar zijn. Al die bussen moeten naar die plaats kunnen komen, een plaats waar geen hinder ontstaat.

Het is ideaal dat iedereen daar zeer goed en performant over nadenkt. Dat kun je bijvoorbeeld doen als je grote infrastructuurwerken uitvoert. Het is bijvoorbeeld ideaal dat een bus in een tunnel rijdt en 30 seconden oplaadt, zodat er geen wachttijd verloren gaat voor de reiziger en voor de chauffeur.

We moeten eerlijk zijn: wat is het kostelijkste van een rit? Dat is niet altijd de bus, vaak is het de chauffeur op de bus. Als elke bus 12 minuten moet stilstaan, dan is dat geen goed rendementsmodel. Alles zal staan of vallen met goede en vlugge laadstations, die op korte termijn kunnen worden gerealiseerd.

**Bart Claes (Vlaams Belang):** Als de ambitie van De Lijn om 900 elektrische bussen aan te kopen, nog steeds bestaat, dan moet de regering die ook steunen en er budgetten voor uittrekken. Minister, mag ik u vragen om aan te dringen bij De Lijn, wanneer ze producenten gaan zoeken voor die bussen, dat ze in de eerste plaats in eigen land kijken, en dat het niet meer gebeurt zoals tijdens de vorige legislatuur, dat we onze trams en bussen bestellen in Spanje en er tegelijk bij Bombardier in Brugge 100 mensen op straat komen te staan. *(Applaus bij het Vlaams Belang)*

**De voorzitter:** Mevrouw Lambrechts heeft het woord.

**Annick Lambrecht (sp.a):** Mijnheer D'Haese, u hebt natuurlijk groot gelijk dat u praat over de nieuwe bussen die moeten worden gebouwd. Inderdaad, in Brugge zijn ze er. Ze moeten daar zelfs niet worden gebouwd. Vier jaar geleden werden met veel poeha drie elektrische bussen voorgesteld. Een prachtig initiatief was dat. In het begin konden ze zeven kilometer rijden, nadien ietsje meer, maar dan vielen ze heel de tijd plat.

Sinds twee jaar staan die elektrische bussen te verkommeren op de site van De Lijn aan het station. De reden is niet dat er geen laadpaal is, maar dat de laadpaal van De Lijn die op de site van het station staat, gewoon niet werkt. Wat doet De Lijn? De Lijn parkeert de bussen en gebaart van niets, zoals we dat in Brugge zeggen. De Lijn die bussen daar, en gaat over tot de orde van de dag.

Ik heb me geïnformeerd. Plaatsen voor andere laadpalen, dat is misschien soms moeilijk, maar hier is dat helemaal niet het geval. Die laadpaal op de site in het station zit gewoon onder de grond. We moeten dus geen problemen zoeken waar er geen zijn.



Minister, hoe ziet u de toekomst voor die elektrische bussen, onder andere in Brugge, die er zijn, maar niet werken omdat de laadpaal, die er is, niet werkt? Vindt u het normaal dat we midden in klimaatdiscussies elektrische bussen hebben die niet rijden en dat het management daarmee wegblijft?

**Minister Lydia Peeters:** Voorzitter, dat zijn heel wat vragen. Ik zal er heel beknopt op antwoorden. Mevrouw Lambrecht, specifiek wat het verhaal van Brugge betreft, het is de eerste keer dat ik hoor dat die laadpaal daar niet zou werken, maar ik zal dat alleszins navragen. Een vergroening van ons wagenpark zonder laadpalen die ordentelijk werken, dat kan natuurlijk niet, dus ik zal onmiddellijk navraag doen. Dat is zeker geen goed voorbeeld. Daarover ben ik het volledig met u eens.

Ik ben het ook volledig eens met datgene dat de heer Bothuyne en mevrouw Van Volcem hebben gezegd: willen we tot een goede uitrol komen van de vergroening van ons wagenpark, alsook tot een goede uitrol van heel onze laadinfrastructuur, dan moeten we samenwerken, op alle vlakken. Dialoog werkt ter zake het best. Met elkaar over straat rollen of elkaar zwartmaken in de pers draagt daar helemaal niet toe bij. Ik heb zowel aan het stadsbestuur van Gent als aan De Lijn zelf gevraagd wat er nu specifiek gaande is. Oké, de verhalen zitten niet allemaal op exact dezelfde golflengte. Nu, ik heb niet langer gehad dan tussen vanmorgen tot nu. Ik wil alleszins de hand reiken aan zowel het stadsbestuur van Gent als De Lijn om zo snel mogelijk uit die impasse te geraken, zodat er ook, zeker in Gent, snel groene bussen kunnen rondrijden.

Mijnheer Claes, u zegt dat dat geen bussen mogen zijn van buiten Europa. U begrijpt dat, indien men voor een dergelijk bedrag een aanbesteding doet, we ons moeten houden aan de wetgeving inzake de overheidsopdrachten, en dat er dan een Europese aanbesteding moet worden gedaan. De Vlaamse Regering respecteert dat uiteraard.

**Jos D'Haese (PVDA):** Voorzitter, ik vraag me een klein beetje af waarom wij hier nog zitten, aangezien ministers blijkbaar niet meer verantwoordelijk zijn en zelfs niet meer op vragen antwoorden. *(Opmerkingen)*

Beste collega's, niet te kwaad worden. Ik heb verschillende...

**De voorzitter:** Mijnheer D'Haese, minister Peeters doet net teken dat ze vergeten is te antwoorden, dus ze zal dat nu doen.

**Minister Lydia Peeters:** Mijnheer D'Haese, ik was inderdaad uw vraag eventjes vergeten. Ik denk dat u mijn antwoord daarstraks een klein beetje fout hebt geïnterpreteerd. Het zal aan mij liggen dat ik u daarvan verdenk. Het is niet zo dat wij dit jaar slechts 35 miljoen euro hebben vrijgemaakt. Ik heb al heel expliciet gezegd dat er een regulier groeipad is bij De Lijn om te investeren in de vergroening van de vloot, maar om dat te kunnen bijbenen heeft de Vlaamse Regering zowel in 2017 als in 2018, en ook in 2019, op het moment dat er eenmalige middelen vrijkwamen, die ook onmiddellijk aangewend. Dat zijn eenmalige middelen die boven op het reguliere bedrag komen. Ik denk dat ik daarstraks al duidelijk heb gezegd dat dat eenmalige extra middelen zijn. Ik zal u ook nog de cijfers geven. Voor 2017 was dat 12,5 miljoen euro extra uit het Klimaatfonds. Voor 2018 was dat 7,5 miljoen euro uit het Klimaatfonds en 20 miljoen euro extra aan eenmalige middelen. Voor 2019 was dat opnieuw 17,9 miljoen euro uit het Klimaatfonds en 14 miljoen euro aan eenmalige middelen. Dat was voor de eerste helft van deze legislatuur. Recentelijk hebben wij, omdat er nog extra middelen waren vrijgekomen, nog eens 35 miljoen euro extra vrijgemaakt. Als ik dat voor de voorbije drie jaar bij elkaar tel, dan hebben we bijna 72 miljoen euro extra boven op de reguliere middelen van De Lijn ter beschikking gesteld. Nogmaals, dat is extra, opdat u straks niet zou vragen of het nu 35 of 72

miljoen euro is. Neen, 72 miljoen euro boven op het bedrag dat De Lijn sowieso al aanwendt. De Lijn zelf heeft in haar budget jaarlijks voorzien in een bedrag van 40 miljoen euro voor de bijkomende vergroening van haar vloot.

Mijn excuses, nogmaals, dat ik niet onmiddellijk op al uw vragen had geantwoord.

**De voorzitter:** Mevrouw Brouwers heeft het woord.

**Karin Brouwers (CD&V):** Voorzitter, hier staan we weer. Het lijkt wel alsof De Lijn een abonnement of een tienrittenkaart voor de plenaire vergaderingen van het Vlaams Parlement heeft genomen. We hebben het hier al gehad over het tekort aan chauffeurs, over het ontbreken van wisselstukken en over de stakingen. Dan hebben we het nog niet gehad over een ander bericht dat gisteren is verschenen, namelijk het uitstel van de nieuwe informatieborden, om nog te zwijgen over hoe het met Registratie, Ticketing en Boordcomputer (ReTiBo) zal aflopen.

Vandaag gaat het debat over het uitstel van het proefproject met elektrische bussen in Gent. Dit is weer een staaltje van mismanagement bij De Lijn. Als Leuvenaar zou ik blij kunnen zijn dat er meer elektrische bussen naar onze stad komen. Ik zie de heer Tobback al knikken. Ik ben dat niet. Eerlijk gezegd, ben ik verontwaardigd. Hier spelen immers ruimere bekommernissen mee.

Voor mijn partij is de vergroening van de vloot van De Lijn in zijn totaliteit een zeer belangrijk punt. CD&V staat al jaren achter een snelle vergroening van het openbaar vervoer. Het Vlaams regeerakkoord stelt ook duidelijk dat het openbaar vervoer tegen 2025 emissievrij moet rijden in de steden. Daartoe zal de laad- en tankinfrastructuur gericht worden uitgebreid. Ten laatste in 2035 rijden alle bussen in heel Vlaanderen emissievrij. We mogen niet vergeten dat ook de private ondernemers bij De Lijn daar maximaal bij worden betrokken. Deze intenties bouwen voort op het beleid van de vorige bevoegde minister. In zijn laatste beleidsbrief heeft hij aangekondigd dat hij tegen 2024 nog 925 elektrische bussen en 277 hybride bussen wilde inzetten.

Volgens de woordvoester van De Lijn is er echter voldoende tijd om dit rond te krijgen. Nu we zien hoe De Lijn dit proefproject in Gent aanpakt of niet aanpakt, ziet het er echter niet zo goed uit voor deze doelstellingen. De tijd die De Lijn nodig heeft om enkel maar te onderzoeken waar laadinfrastructuur kan worden geplaatst, is veel te lang. De Lijn pakt de vergroening van het openbaar vervoer niet efficiënt en niet effectief aan. Zo mist De Lijn de boot van de vergroening. Indien we zo doorgaan, zullen de doelstellingen in het Vlaams regeerakkoord niet worden gehaald.

Nu de minister-president in China zit, maak ik even een kleine vergelijking. In China worden jaarlijks 100.000 elektrische bussen in gebruik genomen. In de Chinese stad Shenzhen, bijvoorbeeld, rijdt de complete busvloot van meer dan 16.000 bussen elektrisch. Hiervoor staan er in de stad meer dan 500 oplaadstations en 8000 oplaadpalen.

Minister, sta me toe een aantal bedenkingen, bekommernissen en vragen te formuleren.

Ten eerste ben ik zeer misnoegd om de gebrekkige samenwerking en communicatie tussen De Lijn en het stadsbestuur van Gent. Uit dit voorval blijkt eens te meer dat De Lijn en de lokale besturen geen goede match vormen. De kennis en de expertise van de lokale besturen wordt al jaren onvoldoende gebruikt. Dat is telkens een gemiste kans.

Dit vergt echt een mentaliteitswijziging bij de diensten van de Vlaamse overheid. Het gaat dan niet enkel om De Lijn, maar ook om, bijvoorbeeld, het Agentschap

Wegen en Verkeer. Als we tot de in het Vlaams regeerakkoord geambieerde modal shift willen komen, met voor de stedelijke vervoerregio's Gent, Antwerpen en de Vlaamse Rand 50 procent duurzaam vervoer, zullen we op alle niveaus moeten samenwerken. Het is onbegrijpelijk dat De Lijn hierover niet met het stadsbestuur heeft overlegd of dat er in elk geval geen communicatie tussen De Lijn en het lokaal bestuur is geweest over de stopzetting van het proefproject. Het is nochtans evident dat een lokale overheid kan faciliteren om locaties voor laadinfrastructuur te vinden en, zo nodig, te vergunnen.

Ten tweede is het duidelijk dat de laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen tot het algemeen belang behoort. In het Vlaams regeerakkoord zijn afspraken gemaakt om sneller tot een gerechtelijke onteigening te kunnen overgaan. Dat is onder meer voor fietspaden bedoeld, maar dat kan hiervoor ook gelden. We moeten de vraag stellen of we in bepaalde gevallen eventueel niet moeten inzetten op grondverwerving of desnoods op onteigening om sneller tot een uitbreiding van de laadinfrastructuur te komen.

Minister, ik stel voor op zijn minst een kader uit te werken om de inplanting en de aansluiting van de laadinfrastructuur te vereenvoudigen en te versnellen. Bent u bereid aan een dergelijk kader te werken?

Volgens de heer Kesteloot duurt het kiezen en uitrusten van een locatie al gauw zes maanden tot een jaar. Het is toch niet normaal dat je voor een laadpaal, die amper een vierkante meter in beslag neemt, zoveel tijd nodig hebt?

Ook hier kunnen die lokale besturen trouwens faciliterend optreden, ik heb het al gezegd. Zij weten waar er locaties zijn of kunnen worden gezocht. Zij kennen het best de plaatselijke mogelijkheden en gevoeligheden. Zij kunnen faciliteren met de eigenaars, of hun eigen gronden ter beschikking stellen.

Ik roep De Lijn toch dringend op om de uitgestoken hand van de lokale besturen te aanvaarden. Betreed het terrein, en daal af uit jullie ivoren toren in Mechelen, of waar dan ook. Communiceer en overleg met de lokale besturen. Alleen zo kunnen we een stap vooruit zetten.

Ten derde heb ik nog vragen bij de uitrol van de elektrische bussen, die nieuwe vloot, in combinatie met de nieuwe basisbereikbaarheid. Want die vervoerregio's zijn op dit moment nog volop bezig met hun regionale vervoersplannen. Zolang het niet duidelijk is waar de bussen precies zullen rijden, is het tevens moeilijk om gericht locaties vast te leggen voor laadinfrastructuur.

Ik rond af. Het mag duidelijk zijn: voor CD&V is de vergroening van het openbaar vervoer in Vlaanderen een belangrijk speerpunt in het openbaarvervoer- en klimaatbeleid. Om De Lijn tot meer dadendrang te brengen, zal een beheerovereenkomst noodzakelijk zijn die nog meer prestatiegericht is. Minister, ik vraag u om De Lijn een spreekwoordelijke trap onder de kont te geven. Het moet vooruit met ons openbaar vervoer en het moet vooruit met de vergroening van ons openbaar vervoer. De Vlaamse Regering, en bij uitbreiding de Vlaamse belastingbetaler, heeft het recht om resultaten te eisen van De Lijn.

**De voorzitter:** De heer Sintobin heeft het woord.

**Stefaan Sintobin (Vlaams Belang):** Mevrouw Brouwers, ik heb een vraag voor u, als lid van een meerderheidspartij. De minister is uiteraard de eindverantwoordelijke van De Lijn. U hebt gezegd dat deze plenaire zitting een tienrittenkaart heeft bij De Lijn, maar ik denk dat het eerder om een jaarabonnement gaat. Collega Claes heeft er ook al naar verwezen: keer op keer moeten we met zijn allen vaststellen dat er toch iets fundamenteels verkeerd loopt met het management van De Lijn. Gaat het niet over de laadpalen, dan gaat het over de

bereikbaarheid, de stiptheid of de arbeidsvoorwaarden. Zo voeren we telkens opnieuw een debat van een tweetal uur, en zo gaan we maar verder.

U vraagt aan de minister om het management van De Lijn een schop onder de kont te geven, maar veel bereiken we daar niet mee. En ik voorspel u dat we hier binnen veertien dagen of een maand opnieuw staan om opnieuw een actualiteitsdebat over De Lijn te voeren.

Ik ben geen expert, maar mij lijkt het dat er toch iets fundamenteel verkeerd loopt bij het management. En ik neem aan dat ook de buitenstaander en de gewone Vlaming dat denkt.

Ik vraag aan u, als lid van de meerderheid, en aan de andere collega's van de meerderheid, of we daar niet moeten ingrijpen. Moeten we het management niet evalueren, en desnoods opzijzetten en vervangen door een degelijk management?

Ik denk dat het enkel op die manier zin heeft om hier een debat te voeren over de toekomst van De Lijn. Want waar zijn we nu eigenlijk over aan het praten, over enkele laadpalen in Gent? We maken ons hier eigenlijk belachelijk met dit debat.

De voorzitter heeft het debat terecht uitgebreid naar een algemeen debat over het inzetten van elektrische bussen in Vlaanderen. Maar die laadpalen waren de aanleiding. Mensen lezen dan dat er in het Vlaams Parlement een debat wordt gevoerd, omdat de elektrische bussen in Gent niet kunnen worden opgeladen, en omdat er drie elektrische bussen in Brugge opgesteld staan op de parkeerplaats van De Lijn. We maken ons belachelijk.

Ik denk dan ook dat het tijd is voor grovere methodes. We moeten dit management durven aanpakken, evalueren en desnoods vervangen. In elk goed draaiend bedrijf worden managers dagelijks, maandelijks en jaarlijks geëvalueerd, en als ze niet voldoen, dan zoekt men iemand anders.

Ik denk dat we enkel op die manier een deftig debat kunnen hebben. Dat is de enige manier om De Lijn tot een efficiënte, transparante vervoersmaatschappij uit te bouwen.

Wat de contacten met de lokale overheden betreft, wil ik trouwens zeggen dat de problemen tussen De Lijn en de lokale overheden zich niet enkel vandaag voordoen. Mijn collega's uit Brugge zullen dit bevestigen. Zo is er een jarenlange ruzie geweest tussen het stadsbestuur en De Lijn. Ook daar is er dus nog veel werk aan de winkel.

Mijn conclusie – en dat is mijn vraag aan u en aan de andere collega's – is: wat doen we met het huidig management van De Lijn? (*Applaus bij het Vlaams Belang*)

**De voorzitter:** Mevrouw Fournier heeft het woord.

**Martine Fournier (CD&V):** Mevrouw Brouwers verwees naar de uitgestoken hand van de lokale besturen naar De Lijn. In Brugge – ik kijk naar de collega's – was er ook een uitgestoken hand van de stad naar De Lijn. Op 4 april hadden we een goed overleg over het proefproject. Ze hadden zich ook kandidaat gesteld. De Lijn onthaalde het project zeer positief. Ze zouden, mits kleine correcties, het dossier ineens kunnen implementeren. Het probleem was dat ze sedert april niets meer gehoord hebben van De Lijn.

Zoals de collega zegt, is er nog heel veel werk inzake de contacten tussen De Lijn en de lokale besturen. De stad Brugge was klaar, het kon geïmplementeerd worden en dan horen ze plots niets meer. In plaats van de proefprojecten in Leuven, Antwerpen of Gent te doen, had het misschien beter in Brugge plaatsgevonden.

**Karin Brouwers (CD&V):** Mijnheer Sintobin, ik wil reageren op uw bemerkingen. U hebt mij goed begrepen. Ik vraag dat de minister, maar in eerste instantie de raad van bestuur van De Lijn, daar allemaal eens goed over nadenkt. Het kan niet dat wij hier om de veertien dagen, bijna wekelijks, debatteren over één overheidsinstelling, Vlaanderen heeft nog zoveel andere taken. Ik vind dat dus niet normaal. Ik heb mijn verontwaardiging geuit.

Ik ben een groot verdediger van openbaar vervoer, u weet dat. Ik heb De Lijn altijd heel sterk verdedigd. De raad van bestuur moet nu samen met de minister grondig nadenken en evalueren wat er misloopt en eventueel zijn conclusies trekken. Het is niet aan mij als parlementslid om dat hier alleen te doen. Ik roep op om daar alstublieft mee aan de slag te gaan.

Ik heb zelf de nieuwe beheerovereenkomst aangegeven als een element in de discussie waar de Vlaamse overheid strengere prestatienormen kan opleggen die we beter kunnen meten enzovoort. Dat staat in het regeerakkoord, we zullen dat ook doen het komende jaar, neem ik aan. Er is ook een raad van bestuur en er is een minister. Ik kijk naar haar, ik denk dat ik duidelijk ben geweest.

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

**Jos D'Haese (PVDA):** Mevrouw Brouwers, De Lijn heeft een tienrittenkaart op de actualiteitsdebatten in het parlement. U hebt blijkbaar een abonnement op wijzen op het mismanagement bij De Lijn, terecht of niet.

Mevrouw Brouwers, u verwijst terecht naar de raad van bestuur. Wat zitten uw collega's daar dan eigenlijk te doen? De ondervoorzitter van de raad van bestuur, mevrouw Brouwers, is de heer Sauwens van CD&V. De voorzitter van de raad van bestuur is de heer Descheemaeker van de N-VA. Ook Open Vld zit daar mee aan de tafel. Mevrouw Brouwers, als u hier iedere week weer tussenkomt over mismanagement bij De Lijn, en niet anders kunt doen dan wijzen naar daar, tot aan de chauffeurs toe, dan vraag ik me af: wat zitten uw mensen in die raad van bestuur daar eigenlijk te doen? *(Applaus bij de PVDA)*

**De voorzitter:** De heer Tobback heeft het woord.

**Bruno Tobback (sp.a):** Ik kan me in eerste instantie grotendeels aansluiten bij die vraag, en er nog een opmerking aan toevoegen. Het is inderdaad bon ton om dan terecht te wijzen op manke momenten bij het management van De Lijn. Niemand kan ontkennen dat dit op een onvoorstelbaar stomme manier is verlopen. Als men echter les wil geven aan een manager, moet men over efficiëntie en correct bestuur en dergelijke eerst zijn eigen huiswerk hebben gemaakt. We zitten hier vandaag te discussiëren omdat de vorige minister van Mobiliteit met miljoenen euro's en honderden bussen heeft gegooid. Het zou dan allemaal in orde komen, de projecten zouden in orde komen. Nu stellen we vast dat hij wel bussen heeft besteld maar geen laadpalen heeft voorzien. Dat is niet De Lijn, dat is de minister van Mobiliteit van de vorige regering. Hij heeft dat aangekondigd, beloofd, de minister van de vorige regering, en dat blijkbaar nooit opgevolgd. Dat is management.

We zitten hier vandaag omdat ook de huidige Vlaamse Regering grote ambities heeft, maar geen centen heeft voorzien. We zitten hier vandaag omdat de ministers van de Vlaamse Regering, wanneer een incident als dit voorkomt, zich gedragen als pubers en op Twitter zeggen 'nanana, het is de schuld van de andere'. Wie zijn wij, en vooral wie bent u, collega's van de meerderheid, om andermans management in vraag te stellen als u uw eigen hof nog niet in orde kunt krijgen en zelf niet in staat bent van de speelplaats af te komen als het over serieuze dingen gaat? U gedraagt zich, als verantwoordelijke ministers, als beheerders van miljarden euro's overheidsgeld, bij de eerste de beste gelegenheid als kleuters op een

speelplaats. Houd dus uw mond als het op andermans management aankomt, tot u het in uw eigen winkel op orde hebt. Dan staat ook sp.a aan uw kant om de fouten in het management, die er zijn, aan te pakken. Maar ik stel wel voor dat u zou beginnen bij uzelf. (*Applaus bij sp.a, Groen en de PVDA*)

**De voorzitter:** Mevrouw Brouwers heeft het woord.

**Karin Brouwers (CD&V):** Ik voel mij niet aangesproken. Ik ben parlements lid. Als parlements lid, ook van de meerderheid, mogen wij ook die controlerende bevoegdheid met de nodige constructieve en kritische zin uitvoeren. Ik hoop dat u mij niet aanvalt. (*Bruno Tobback wijst naar de regeringsbanken*)

**De voorzitter:** Minister Peeters heeft het woord.

**Minister Lydia Peeters:** Ik hoor hier een aanval op de Vlaamse Regering. Ik voel mij wél aangesproken, mijnheer Tobback. U vraagt of er iets fout is met het management. Dat moeten we misschien nog in het midden laten. Maar u zegt dat er vooral een fout is bij de Vlaamse Regering, omdat zij in het verleden zou hebben aangekondigd heel veel bussen te zullen aankopen. Dat klopt. U zegt daar dan bij dat zij vergat laadpalen aan te kopen. Welnu, mijnheer Tobback, u komt uit Leuven. U weet dat Leuven ook een proefproject heeft inzake de vergroening van de vloot. U weet dan wellicht ook dat De Lijn, wanneer zij een aanbesteding heeft uitgeschreven, niet alleen elektrische bussen aankoopt, maar tegelijkertijd ook de laadinfrastructuur. In Leuven en in Antwerpen waren er geen problemen met het opzetten van de laadinfrastructuur. Daar kan men wel de elektrische bussen laten rijden. In Gent is er een probleempje geweest, waarvan ik hoop dat we het zo snel mogelijk van de baan krijgen. U zegt dat het allemaal fout zit. Neen, want in Leuven en in Antwerpen is er laadinfrastructuur geplaatst en kosteloos ter beschikking gesteld. Daar kon men overgaan tot het plaatsen van de infrastructuur en tot het laten rijden van de bussen.

**De voorzitter:** De heer Maertens heeft het woord.

**Bert Maertens (N-VA):** Collega's, we staan hier alweer, jammer genoeg. We zullen allemaal toegeven dat het meestal fijn is om in de plenaire vergadering in debat te kunnen gaan. Maar ik moet zeggen dat ik het zowat gehad heb deze keer. Het is niet met plezier dat ik hier sta, integendeel, maar het kan nu eenmaal niet anders.

Het gaat vandaag over de elektrificatie van de bussenvloot. Er is al veel gezegd, ik probeer het dus wat beknopt te houden. Het regeerakkoord en de beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken leggen, wat die elektrificatie betreft, de lat hoog. Ten laatste in 2025 mogen er alleen nog elektrische bussen rijden in de dertien centrumsteden, en tegen 2035 moeten alle bussen in heel Vlaanderen emissievrij rijden. Dat wordt ook aangevuld in de beleidsnota Omgeving, waar heel duidelijk in staat dat nieuwe overheidsopdrachtprocedures, waaronder de aankoop van bussen door De Lijn, enkel zero-emissiebussen mogen toelaten.

Er is dus veel ambitie bij de regering, en dat is maar goed ook. Ik kan ook stellen dat het een ambitie is die wordt verdergezet, want het was de vorige regering die de fundamenten legde van de vergroening van ons rollend materieel. De minister heeft daarnet ook gewezen op de middelen die de voorgaande jaren al opzijgezet zijn om dat programma te kunnen uitrollen. Onder impuls van voormalig minister van Mobiliteit Ben Weyts startte De Lijn in 2017 de voorbereiding van het proefproject waar nu heel veel over te doen is. Het gaat over twintig elektrische bussen in Gent, Leuven en Antwerpen, die oorspronkelijk eind 2019 operationeel zouden moeten zijn. Je zou dus verwachten dat er in die drie genoemde steden heel binnenkort elektrische bussen zullen proefdraaien, maar gisteren vernamen

we dus dat De Lijn het project in Gent geschrapt heeft, omdat er geen geschikte of betaalbare locatie gevonden werd voor de laadpalen.

De aanleiding van dit actualiteitsdebat is genoegzaam bekend, collega's en minister, maar over wat er precies is misgelopen, lopen de meningen toch wat uiteen. Als we de berichtgeving in de kranten erop nalezen, ligt de oorzaak ofwel bij een miscommunicatie of toch een tekort aan communicatie bij De Lijn, ofwel bij een tekort aan actiebereidheid bij andere betrokkenen, ofwel bij een tekort aan draagkracht bij het Gentse stadsbestuur om mee op zoek te gaan naar een geschikte locatie ofwel bij de te hoge prijs die Ghelamco vroeg, ofwel – en dat zal wellicht eerder de waarheid zijn, die zoals steeds in het midden ligt – bij een combinatie van heel veel misverstanden en wantoestanden.

Wat de oorzaak ook moge zijn, collega's, hier word je niet vrolijk van, zeker niet als je leest wat Philip Neyt, de bestuurder van Ghelamco, laat optekenen over de handelswijze van De Lijn. Hij stelt ronduit over dit project dat De Lijn amateuristisch handelt. Dat zijn zware woorden en zware kritiek aan het adres van een overheidsbedrijf waarvan wij als volksvertegenwoordigers, maar ook als leden van de samenleving, net het omgekeerde zouden moeten kunnen verwachten. Wat willen wij van een overheidsbedrijf? Professionalisme en kwaliteit. Het zijn problemen zoals nu in Gent die het imago van De Lijn opnieuw – jammer genoeg – echt geen goed doen. Vorige week heb ik het nog gehad over het imagoprobleem van De Lijn. Ik denk echt dat we daarover moeten beginnen te waken.

Minister, wat we vandaag aanvullend in de media konden lezen, stemt mij niet bepaald geruster over de situatie. We weten dat stadskernen tegen 2025 emissievrij bediend moeten kunnen worden. Dat is binnen vijf jaar, heel kortbij. De woordvoester van De Lijn heeft er goede hoop in dat dit zal lukken, maar ze beseft ook dat er nog veel werk op de plank ligt om alle aanbestedingen de deur uit te krijgen en in alle steden locaties te voorzien voor laadinfrastructuur.

Minister Peeters, uw voorgangers en de vorige Vlaamse Regering – en u maakte daar ook deel van uit, dus u hebt er zeker eer aan – zorgden voor een historische investering bij De Lijn. De voorbereidende stappen om tegen 2025 elektrische bussen in de stadskernen te laten rijden, zijn gezet. Moeten we vandaag echter vrezen dat die ambitie niet gerealiseerd zal worden? Slagen we er dan wel in om tegen 2035 overal elektrische bussen te laten rijden? Zeker als we vaststellen dat andere landen al veel verder staan dan Vlaanderen, collega's, moeten we alles op alles zetten om de doelstellingen uit het regeerakkoord waar te maken, en daar wil ik toch aan vasthouden.

Collega's, ik besluit. We hebben het nu al een tijdje – bijna een uur – over de elektrificatie – ik vind het nog steeds een verschrikkelijk woord – van onze bussen. Maar misschien – en daarvoor, minister, reken ik op u – heeft De Lijn een elektroshock nodig in dit dossier om het, alweer, op orde te krijgen. *(Applaus bij de N-VA)*

**De voorzitter:** De heer De Meester heeft het woord.

**Tom De Meester (PVDA):** Ik ben blij dat we, na de gemeenteraad van Brugge en Leuven, eindelijk ook op de gemeenteraad van Gent beland zijn. Want u verwijst naar de vaudeville in Gent met die elektrische laadpalen. U probeert toch weer op zeer subtiele wijze .... *(Opmerkingen van Bert Maertens)*

Jawel, u probeert toch op zeer subtiele wijze de schuld bij het Gentse stadsbestuur te leggen.

Nu, ik zit in de gemeenteraad van Gent, in de oppositie. Ik heb gisteren in de gemeenteraad van Gent – de échte gemeenteraad van Gent vond gisteravond plaats – de heer Watteeuw zeer uitdrukkelijk op zijn verantwoordelijkheid gewezen. Maar ik

heb er ook meteen bij gezegd dat ik daarover vandaag hier het woord zou voeren, omdat de hoofdverantwoordelijkheid in dit dossier niet bij de heer Watteeuw ligt, maar wél bij De Lijn en bij de bevoegde minister.

Wat is er gebeurd in Gent? Er was in april een overleg gepland over de laadpalen. Dat overleg is afgezegd op initiatief van De Lijn, zonder reden. Men is daar niet meer op teruggekomen. Daarna is er nog twee keer een strategisch overleg geweest tussen De Lijn en het stadsbestuur, over het beleid van De Lijn. Er is met geen woord gerept over het probleem dat zich ondertussen blijkbaar aan het creëren was met betrekking tot die laadpalen. Dat zegt toch iets over de manier waarop De Lijn dit dossier heeft aangepakt, of liever, níet heeft aangepakt.

Ten tweede, er is inderdaad een probleem geweest met de eigenaar van Ghelamco. Dat is private grond. En De Lijn is niet tot een akkoord gekomen over de inplanting van die laadpalen. U zegt dat het onbetaalbaar was. Minister, wat was dan precies het probleem? Ging het inderdaad over de onbetaalbaarheid? Of is het om andere redenen afgesprongen?

Wat wél een feit is – en daarin heeft het stadsbestuur van Gent gelijk – is dat het stadsbestuur betrokken is bij heel de constructie rond Ghelamco. Men had het stadsbestuur van Gent perfect kunnen laten bemiddelen in dit dossier. Waarom is dat niet gebeurd?

Mijnheer, u zegt dat de lat hoog ligt. Maar met alle respect, we zijn 2019. Sommige steden in de wereld zijn vol met elektrische bussen. Wij hebben het hier over een proefprojectje in Gent, waarbij op één lijn, lijn 8 langs Ghelamco, een elektrische bus zou rijden.

**De voorzitter:** Mijnheer De Meester, excuseer, ik heb bij de aanvang van het debat aangekondigd dat wij hier spreken over de elektrische bussen en de uitrol daarvan in Vlaanderen. U mag dus nog heel even verder gaan over Gent. Maar ik heb Brugge al gehoord en Gent, Antwerpen nog niet, Leuven misschien? Kunt u alstublieft een algemeen betoog gehouden?

**Tom De Meester (PVDA):** Dat wil ik zeker doen, voorzitter. Brugge en Leuven, oké, dat begrijp ik. Maar Gent is wel de tweede grootste stad van Vlaanderen. *(Rumoer. Gelach)*

**De voorzitter:** Mijnheer De Meester, Antwerpen is de tweede grootste stad van Vlaanderen. *(Gelach. Opmerkingen. Applaus)*

Jawel, Brussel is de eerste.

**Tom De Meester (PVDA):** Voorzitter, ik stel voor dat we straks in het Koffiehuis uitvechten welke stad de grootste is.

Maar ik wil een punt maken, collega's. En daarvoor wil ik een vraag stellen aan de spreker vooraan. Als u zegt dat wij nu al de lat hoog leggen, dan vraag ik mij af hoe serieus we de ambities van Vlaanderen moeten nemen. Want er zal veel nodig zijn om elektrische bussen uit te rollen over heel Vlaanderen: veel ambitie, veel budget. De lat moet een pak hoger dan ze nu ligt. *(Applaus bij de PVDA en Groen)*

**Bert Maertens (N-VA):** Ik zal eerst antwoorden op de laatste vraag. Ik denk dat ik hier heel duidelijk heb gezegd dat we de lat hoog moeten leggen. In het verleden werden al heel veel middelen vrijgemaakt, maar dat kan geen eindpunt zijn. Er is de doelstelling om tegen 2025-2035 over alle gemeenten in Vlaanderen de bussen elektrisch te laten rijden. Dat we op dat vlak een achterstand hebben tegenover het buitenland, heb ik óók gezegd, collega. Misschien moet u dus wat beter luisteren.



Ik volg u dus in die zin dat we echt wel een tandje moeten bij steken. Dat is ook geen schande, als je weet dat er nog maar sinds een aantal jaar werd gestart met het programma om in elektrische bussen te voorzien. U zegt dat ik een aantal acties van het Gentse stadsbestuur in twijfel trek. Dat is niet waar. Als u mijn tussenkomst naleest, zult u zien dat ik verwijs naar de media waar die dingen in vraag worden gesteld en het niet altijd duidelijk is. Maar geen probleem voor mij, ik heb het graag over Gent, want Gent is pas een echte West-Vlaamse stad. We houden daar wel van.

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

**Jos D'Haese (PVDA):** Voorzitter, ministers, collega's, we hebben het al veel gehad over het probleem in Gent: Gent wijst naar De Lijn, De Lijn wijst naar Ghelamco, Ghelamco weet van niets en de minister is er niet voor verantwoordelijk. We hebben het al gehad over Brugge en over Leuven. Maar ik vind het belangrijk dat we het hebben over welke visie deze regering heeft op elektrische emissievrije mobiliteit de komende jaren. Dat is de kern van het debat.

Jullie investeren miljoenen euro's in elektrische bussen. U hebt daarnet een aantal van die investeringen opgenoemd. Dat is heel goed nieuws. Maar blijkbaar slagen we er met die miljoenen euro's niet in om een oplaadpunt geïnstalleerd te krijgen of om oplaadpunten te laten werken. In Gent is het concrete probleem blijkbaar dat er te veel kabels zouden moeten worden gelegd om een oplaadpunt te kunnen aanleggen. De vraag is welke visie daarachter zit, als het probleem zit in te veel meters kabel.

We hebben het hier vandaag voor alle duidelijkheid nog niet over een massale omslag richting emissievrij transport. Bij de laatste bestelling bussen was het aandeel elektrische bussen zeer klein, het grootste deel was daar nog altijd diesel- en hybride bussen.

Dit gaat over een proefproject, een klein proefproject in drie steden. Over de hele wereld, Santiago in Chili, Cali in Colombia, Mexico City, Alexandrië in Egypte, Duinkerke in Frankrijk, Shenzhen in China en ga zo maar verder. Overall denderen de elektrische bussen door de stadscentra – zoeven is nog beter –, maar bij ons staan ze stil in de stelplaatsen omdat we geen laadpalen hebben. In Oslo in Noorwegen woont een tiende van de bevolking van Vlaanderen. Ze hebben daar tien keer meer elektrische bussen. Van 'meer met minder' gesproken.

Maar als het allemaal zo vierkant draait, dan gaat het verder dan die ene laadpaal, dan die ene meter kabel die tekort is. Ik heb het al gehad over jullie eigen luchtbeleidsplan, het plan van minister Demir – ik vind het een klein beetje vreemd dat zij tot nu toe in de discussie nog niet is tussengekomen – waarin we in 2020 blijkbaar 10 procent emissievrije bussen willen aankopen, in 2025 nog maar vijf procent en dan mag plots de volgende regering het in 2030 oplossen en ineens 100 procent emissievrije bussen bestellen. Dan is de grote vraag: wat is het plan en wat zijn de centen?

U hebt het hier over de centen die de afgelopen jaren extra naar De Lijn zijn gegaan, de eenmalige extra investeringen. Heel goed, maar blijkbaar volstonden die extra investeringen, die miljoenen waar u me daarnet mee om de oren hebt geslagen, niet om ervoor te zorgen dat we een laadpaal kunnen installeren aan de Blaarmeersen. Dan is mijn vraag hoe we ervoor gaan zorgen dat het volledige transport in de stadscentra tegen 2025 emissievrij zal worden. Hoe gaan wij ervoor zorgen dat het volledige bustransport in heel Vlaanderen tegen 2030 emissievrij zal worden? Voor 900 bussen voor de stadscentra alleen moet er 540 miljoen euro tegenaan gesmeten worden. U hebt het daarnet over een investeringsbudget van De Lijn van 40 miljoen euro om te investeren in vergroening. Dat lijkt me een beetje weinig want daar kun je 67 bussen mee aankopen. Dat is een goed begin

maar daarmee zijn we er jammer genoeg nog niet. En dan zijn we enkel nog maar bezig over de stadscentra.

Ik heb alvast een suggestie als u nog op zoek bent naar centjes. Er is deze week bekend geworden dat deze regering niet minder dan 93 miljoen euro over heeft om grote energieverslindende multinationals te subsidiëren voor hun energiefactuur, met voor meer dan 30 miljoen euro uit het Klimaatfonds. Laat ons daar misschien mee stoppen, minister Demir, en dan kunnen we dat geld mobiliseren voor emissievrij transport en voor goed openbaar vervoer in Vlaanderen. Daar zou het klimaat veel beter bij varen dan dat we energieverslindende multinationals minder laten betalen voor hun energiefactuur.

Emissievrij transport gaat over elektrisch, maar ook over waterstof. Over waterstof hebben we het vandaag nog maar weinig gehad. Van de chauffeurs van De Lijn – want er wordt altijd naar De Lijn gewezen, maar ik stel voor dat we daar een onderscheid in maken – hoor ik dat ze maar wat graag met die nieuwe toestellen willen rijden en dat ze het ook niet leuk vinden om met oude diesels door het stadscentrum te moeten denderen – niet zoeven, maar denderen.

Het gaat dus over elektrisch en over waterstof, en over dat laatste horen we opnieuw redelijk hallucinante verhalen. We hebben vijf waterstofbussen in Vlaanderen, namelijk in Antwerpen. Er zouden vijf waterstofbussen door Antwerpen moeten zoeven, maar die staan vaker stil dan iets anders. Waarom? Ten eerste, omdat er maar één tankstation is in de hele provincie Antwerpen, namelijk diep in de Antwerpse haven, zodat ze heel ver moeten rijden om hun tank te kunnen vullen. Ten tweede, omdat, wanneer die bussen defect zijn, wanneer er iets mis aan is, ze terug moeten naar de producent Van Hool om ze te herstellen.

Ik heb in de startnota van de heer De Wever gelezen ... Oei, hij is er niet vandaag. Vandaag niet? Of is hij mee naar China? Of komt hij met de bus die vertraging heeft of niet is afgekomen? Ai-ai-ai!

Maar de heer De Wever heeft in zijn startnota geschreven dat Vlaanderen een van de Europese voortrekkers zou moeten worden, een van de Europese koplopers op het vlak van waterstof. Ik vind daar heel weinig over terug. Ik heb het daarnet al gehad over het actieplan Clean Power for Transport, waarin staat dat we tegen januari 2020 twintig waterstoftankstations moeten hebben. Ik heb daar nog geen antwoord op gekregen. Mijn vraag is of de Vlaamse Regering daarin verder zal investeren.

In een studie in opdracht van het Vlaams Energieagentschap, uw eigen administratie, wordt gepleit voor negenhonderd streekbussen op waterstof omdat die beter in de streek ingezet kunnen worden dan in de stad. Dat zou goed zijn voor de tewerkstelling in bedrijven zoals Van Hool, waar men 'top-notch' waterstofbussen produceert. Er is maar één probleem met de bussen die ze daar produceren: zij rijden niet bij ons, maar in Schotland. In Aberdeen bijvoorbeeld gebeurt het stedelijk openbaar vervoer met bussen van bij ons, van bij Van Hool. Het is een heel goede zaak dat we die kunnen exporteren, maar misschien moeten we ook eens nadenken over slim beleid en over hoe we bussen die we hier produceren, ook hier kunnen laten rijden.

Er is een heel groot probleem met waterstof, net zoals met elektrisch transport, namelijk het tekort aan waterstoftankstations. Zoals ik daarnet al zei, zijn ze in heel Vlaanderen op één hand te tellen. Er komt er nu eentje bij van Colruyt in Wilrijk. Het is een heel goede zaak dat Colruyt investeert in tankstations, maar de vraag is of we de omschakeling van De Lijn richting emissievrij transport zullen laten afhangen van warenhuizen of dat we daar een klein beetje een proactieve rol in moeten opnemen.

Minister, het is hier al veel gezegd dat de ambities hoog zijn, maar de vraag is wat het plan is en wat de centen zijn om dat te realiseren. Ik hoop dat we daar vandaag een antwoord op krijgen.

**De voorzitter:** De heer Tobback heeft het woord.

**Bruno Tobback (sp.a):** Voorzitter, eerst een punt van orde. Leuven acht zich niet de grootste stad van Vlaanderen of de tweede grootste stad van Vlaanderen, en dat is ook niet onze ambitie. We proberen wel de best bestuurde stad van Vlaanderen te blijven, en ik dank de minister dat zij dat ook voor een groot deel erkent door haar bevestiging dat we inderdaad bijzonder goed bezig zijn. Dat is dus toch iets goeds voor de regering.

Een tweede punt van orde – en ik denk dat het de heer Maertens was die het zei – is dat de ambitie om tegen 2025 openbaar vervoer dat uitstootvrij is in de stadscentra te hebben, niet ambitieus is. Het is hier al een paar keer op dit spreekgestoelte gezegd dat er al elektrische bussen rijden in Nederland, in heelder steden in Frankrijk, in China, in Egypte en ik moet er van mevrouw Goeman absoluut op wijzen dat er ondertussen ook in Brussel rijden – maar hou dat stil. Alleen in Vlaanderen rijden ze niet. In Brugge staan ze stil, heb ik begrepen. Dus, collega's, kom absoluut niet zeggen dat wat er in de beleidsnota's van de twee ministers staat, een indrukwekkende ambitie is. Het is in het beste geval een beetje achterstand proberen in te halen, en blijkbaar op één been springend met een andere hand op onze rug gebonden, want het gaat niet geweldig vooruit op dit ogenblik.

Laten we daar dus niet fier op zijn. Het is geen droom van een aantal opgehitste pubers die de wereld willen veranderen. Het is geen gigantische uitgave die onbetaalbaar is voor de bevolking. Integendeel, de halve wereld is ons voor. In Vlaanderen lopen we er mijlen op achter, omdat we niet veel zin hadden, omdat de vorige regering dacht dat als je zei dat je negenhonderd bussen kocht, je die al had, en als je vroeg om een elektrische laadpaal te zetten, die er wel vanzelf zou komen, maar uit het oog verloor dat het op die manier niet werkt.

Laat ons dit dus hier, onder elkaar, alstublieft niet verengen tot een debat over dit management of dat management. Laat ons gewoon vaststellen dat het schandelijk en jammer is. We hebben in dit land twee grote busbouwers, VDL en Van Hool, die allebei toppers zijn in het bouwen van elektrische bussen en van waterstofbussen, maar we zijn de laatsten van al onze buurlanden die daar voluit op willen inzetten. We zijn het er allemaal over eens dat we met allerlei beleid het concurrentievermogen van onze bedrijven moeten vergroten en jobs creëren. Laten we dan toch echt niet geloven dat als de hele wereld die elektrische bussen van Van Hool gebruikt en wij niet, Van Hool ze nog lang in Vlaanderen gaat blijven bouwen en dat we daarmee jobs en concurrentievermogen van onze bedrijven aan het garanderen zijn, integendeel.

Als Vlaanderen op deze manier achterop blijft hinken in alle mogelijke domeinen van toekomstgerichte technologie en zuinige, hernieuwbare energie, dan zijn we tegen 2050 de Borinage van Europa. Dat is wat we aan het doen zijn. In de Borinage dachten ze ook dat de steenkoolmijnen en de staalindustrie voor eeuwig een garantie waren en dat ze geld moesten stoppen in het behoud daarvan. We weten allemaal hoe dat geëindigd is.

Dames minister, ik was ontzettend teleurgesteld in de eerste reacties in de voorbije dagen, en ook vandaag nog, op wat er gebeurd is in Gent. De ene kon het niet laten om snel een tweet te sturen en te zeggen: 'Het is de schuld van die anderen. Zie eens hoe straf. Die willen allemaal groen zijn, en ze kunnen het niet.' En de ander zegt vandaag: 'Ja maar, dat is De Lijn. Dat is een onafhankelijk bedrijf, ik moet mij daar niet mee bemoeien. Het is hun schuld.' Als dat zo is, ministers, dan zijn uw beleidsnota's sprookjes. U schrijft in uw beleidsnota's

grote ambities. Enfin, u noemt het geen grote ambities. Het is ecorealisme. Dus u zegt dat het kan. Maar het gaat niet geweldig. Dan bent u sprookjes aan het schrijven, want dan zijn het de anderen die dat moeten doen. En dan neemt u uw verantwoordelijkheid niet, als topmanagement van de nv Vlaanderen, als u het toch graag zo wilt noemen.

Ik heb een concreet voorstel. Ik ken geen enkele sp.a-burgemeester, sp.a-schepenen of eender welke andere sp.a-bestuursmaker die niet bereid is om hier voluit aan mee te werken. In plaats van de bal hier naar elkaar te pingpongen en 'the can down the road te kicken', of het nu naar het management van De Lijn is of naar het stadsbestuur van Gent of naar eender wie, roep ik u op om een taskforce te maken met alle gemeentebesturen waarvan u wil dat ze dit zullen uitvoeren – want ze moeten het allemaal uitvoeren tegen 2025, dat is deze legislatuur – en ze allemaal samen te zetten met u, uw kabinet, uw administratie, uw bedrijf De Lijn, en te maken dat de hindernissen opgeruimd worden, in plaats van elkaar met de vinger te wijzen. Ik kan u garanderen dat iedere sp.a-bestuurder daarbij zal zijn en constructief zal bijdragen, op voorwaarde dat u het ook doet en dat u zich niet als pubers op de speelplaats gedraagt.

Dit dossier is belangrijk voor iedereen. U vindt het zelf belangrijk, want het zijn zowat de enige concrete uitgangspunten in uw beleidsnota's. In plaats van als kinderen op de speelplaats bezig te zijn, ga er als volwassen mensen over aan tafel zitten, niet om verwijten te sturen, maar om dit op te lossen, want dit is in het belang van Vlaamse burgers, van die Vlaamse burgers die een bus willen nemen, en er zijn er veel die daarop staan te wachten; van de Vlaamse burgers die in een stad of gemeente willen leven waar de lucht om in te ademen gezond is, en het zijn er veel die daarop zitten te wachten; van Vlaamse werknemers die vandaag bouwen aan toptechnologie die we in Vlaanderen aan onze neus laten voorbijgaan, omdat we de bal naar elkaar aan het doorspelen zijn in plaats van krachtig op te treden; en ook van de volgende generaties, die erop rekenen dat we niet blijven zitten met technologie van twintig jaar geleden, met dieselbussen, en met een bestuur dat zich gedraagt als twintig jaar geleden, maar met een bestuur dat vooruit wil kijken.

Dat is uw verantwoordelijkheid, collega's van de meerderheidspartijen. Dat is uw job. In plaats van naar anderen te wijzen, zou ik zeggen dat u zich in godsnaam moet haasten om het zelf te doen. (*Applaus bij sp.a, Groen en de PVDA*)

**De voorzitter:** De heer Keulen heeft het woord.

**Marino Keulen (Open Vld):** Diegenen die historisch geschoold zijn, kennen een aantal uitdrukkingen die in het achterhoofd plakken. Eentje is van William Gladstone. Hij was in de tweede helft van de negentiende eeuw de leider van de Britse liberalen. Hij gebruikte de uitdrukking: 'you can't ignore the signs of the times'. Je kunt de tijdsgeest niet miskennen. Time is on our side. Dat ging toen over de toekenning van het algemeen stemrecht aan het gewone volk. Gladstone moest daarvoor een grote, hevige strijd leveren met de oppositie – de toenmalige conservatieven – maar hij moest ook binnen zijn eigen partij een aantal mensen over de streep trekken. Ook wat betreft de vergroening van de vloot van De Lijn, maar eigenlijk van ons heel voertuigenpark, kun je denk ik zeggen: 'you can't ignore the signs of the times'. We gaan op dat vlak naar een vergroening. Vlaanderen heeft geen behoefte aan voorzichtige stapjes. We moeten een grote sprong voorwaarts durven te maken. Dat is een uitdaging die we op ons moeten nemen.

Ministers, we hebben daarin ons regeerakkoord als onze leidraad, als onze belangrijke bondgenoot. We moeten zorgen dat de centra van onze centrumsteden tegen 2025 emissievrij zijn. Dat kan alleen maar via elektrificatie of via waterstof gaan. In 2035 willen we heel Vlaanderen van die weldaden laten

genieten. Voorlopig is er één grote maar, namelijk de kostprijs van die vergroening. Laten we een kat een kat noemen. Die bedragen zijn vandaag nog niet gevallen. Ik vind dat als het over het beleid gaat, je over financiële en budgettaire volumes moet durven te spreken. Een gewone bus kost vandaag 220.000 euro. Een elektrische bus kost 520.000 euro, maar je krijgt die enkel goedkoper naarmate je die elektrische bussen populariseert. Op die manier zorg je voor grotere aantallen, een betere techniek en een grotere actieradius, en zorg je dus ook dat die elektrificatie doenbaar en haalbaar is.

In het debat dat we hier veertien dagen geleden hielden, schilderden sommige collega's Nederland af als een soort horrorland als het over de organisatie van het openbaar vervoer gaat. Ik neem Eindhoven als voorbeeld. Daar rijden in het centrum vandaag 43 elektrische gelede bussen. Dat gaat daar spelenderwijs. Eindhoven heeft de historische reputatie – maar dat is wel een voordeel – dat het als de Philips-stad in Nederland wordt gezien als de hoofdstad van alles wat met technologie en innovatie heeft te maken. Dat is inderdaad de weg die we verder moeten volgen. Het beeld dat hier wordt opgehangen, is dat van een knullige regio, van kabels die elkaar in de weg liggen, van plaatsen waar het wel en niet kan. Dat zijn allemaal praktische dingen waarover verstandige mensen zeggen dat je rond de tafel moet gaan zitten om dit op te lossen.

In die zin, mijnheer Tobback, heb ik veel oren voor uw voorstel van de taskforce. Iedereen moet mee in het debat én de Vlaamse overheid, én De Lijn, én de bussenbouwers, maar ook de lokale besturen. Zodat men zich achteraf niet kan verschuilen achter 'wir haben es nicht gewusst'. Als we samen voor die ambitie gaan om tegen 2025 het openbaar vervoer in het centrum van de centrumsteden en tegen 2035 de vloot van ons openbaar vervoer in heel Vlaanderen emissievrij uit te rusten, dan moet iedereen mee worden gemobiliseerd en geresponsabiliseerd. Op die manier hou je ook bij het brede publiek, bij de kiezer, bij de belastingbetaler je geloofwaardigheid overeind, want de mensen hebben totaal geen boodschap aan wie er nu verantwoordelijk is: Gent of De Lijn. Voor de mensen is dat allemaal de staat of de overheid, die aan het spelen is met hun geld, terwijl ze intussen verstoken blijven van die bussen.

Dat is dus een gedeelde verantwoordelijkheid, waar niet alleen de milieudoelstelling en het voorzien in een meer performant, vraaggestuurd openbaar vervoer aan vasthangt, maar ook de geloofwaardigheid van de politieke klasse – en daar zitten we allemaal in datzelfde schuitje.

Dat is ook de boodschap aan De Lijn. Ik heb het beeld gebruikt van het ministerie van Sovjetzaken. We kennen dat allemaal uit de tijd van de Sovjet-Unie, daar gold één adagium: 'Die Partei hat recht, die Partei hat immer recht.' De Lijn heeft gelijk, De Lijn heeft altijd gelijk. Dat bestond inderdaad ook in Vlaanderen, tien à twintig jaar geleden, met opgepimpte reizigersaantallen. Wie kritisch was, was meteen ook een verklaarde tegenstander van het openbaar vervoer, en dat heeft het debat jarenlang monddood gemaakt en De Lijn zelf in slaap gewiegd.

Vandaag krijgt De Lijn van de belastingbetaler elk jaar 1,1 miljard euro toegekend. Dat de reiziger, de belastingbetaler, de verkozene daar kritische vragen over stelt wanneer het gaat over service en over het uitvoeren van het investeringsplan, is toch de normaalste zaak van de wereld. Daar hoeft toch niemand meteen een gevecht achter te vermoeden alsof men De Lijn kapot wil maken en privatiseren. Zij die dergelijke zaken denken – en die bestaan nog altijd – ijlen en zijn ongewild de belangrijkste pleitbezorgers van een doorgedreven privatisering.

De Lijn moet ervoor zorgen dat zij en de lokale besturen elkaar goed begrijpen. Elke hogere overheid hoort dat te doen, want in die steden en gemeenten wonen de mensen, daar bestaat de samenleving. Als men dus iets van die ambities wil

realiseren, doet men dat eigenlijk alleen bij de gratie van en in samenwerking met diezelfde lokale besturen.

Laat het duidelijk zijn: het devies van het hoofdkwartier van De Lijn – want het is en blijft een verzelfstandigd agentschap met de daarbij horende vrijheid en verantwoordelijkheid – is: 'Mechelen laat Gent niet los.' Vanuit De Lijn zal men ervoor zorgen dat die ambities in Gent kunnen worden gerealiseerd. En wanneer er problemen zijn, moet men als volwassen mensen rond de tafel gaan zitten en overeenkomen.

Ik heb vorige week gezegd: 'I have a dream', namelijk een vraaggestuurd performer openbaar vervoer. Wanneer het gaat over verantwoordelijkheden – finaal komt dat ook altijd bij de politiek – moeten de instituties en de regels worden gerespecteerd: een verzelfstandigd agentschap, de leiding, het management, de gedelegeerd bestuurder. Het is net als in het voetbal. Op een zeker moment komt er een Bölöni/Mazzu-moment. Op een zeker moment moet de ploeg opnieuw matches winnen. Bölöni heeft dat begrepen en een tweede kans gekregen, Mazzu niet, en we kennen allemaal het lot dat hem beschoren is geweest. Het moet duidelijk zijn voor De Lijn dat het management opnieuw matches moet winnen. *(Applaus bij de meerderheid)*

**Jos D'Haese (PVDA):** Mijnheer Keulen, we hebben dit debat al vaak gevoerd, en ik zal proberen niet te veel in herhaling te vallen.

Onze kritiek op u de afgelopen 25 jaar in het parlement is niet dat u geen kritiek hebt gegeven op De Lijn. Onze kritiek op u de afgelopen 25 jaar in het parlement is niet dat u De Lijn in slaap hebt laten wiegen. Onze kritiek is dat dankzij uw partij en uw coalitiepartners die vandaag opnieuw in de regering zitten, De Lijn het met 20 procent minder moet doen dan 10 jaar geleden. Dat is de kritiek, mijnheer Keulen. En blijkbaar lukt het daardoor niet om zelfs essentiële zaken zoals het plaatsen van een laadpaal goed te laten verlopen.

Ik ken niets van voetbal, maar ik neem regelmatig de bus en de tram en als ik de bus en de tram neem, mijnheer Keulen, dan gaat het niet over de trainer maar over de centen. Als u matches wilt winnen en uw ploeg wilt versterken, dan trekt u spelers aan en zorgt u ervoor dat u het geld hebt om die spelers te betalen. Dat is het grote probleem bij De Lijn: er is te weinig geld om buschauffeurs aan te trekken, te weinig geld voor een goede werking en te weinig geld om alle ambities die hier vandaag zijn verwoord, te realiseren. Ik heb immers nog altijd geen enkel antwoord gekregen op de vraag hoe we de negenhonderd nieuwe bussen die tegen eind volgend jaar besteld moeten worden, zullen financieren en welke investeringen we zullen doen om de volledige vloot van De Lijn om te schalen naar emissievrij transport tegen 2030-2035. U zegt dat er zal worden geprivatiseerd en dat het dan allemaal goed komt, maar ik geloof daar niet in, mijnheer Keulen. *(Applaus bij de PVDA)*

**Marino Keulen (Open Vld):** Mijnheer D'Haese, ik ben altijd blij met uw tussenkomsten, want zo kan het verschil worden gemaakt en de waarheid recht worden gedaan. Ik ben iemand uit één stuk. Dat wil dus zeggen dat de behoefte zo groot is, dat we iedereen nodig zullen hebben, het publiek initiatief en ook de privé-aanbieders. We zullen die nodig hebben om de versnelde investeringen uit te voeren. Als zij die bussen kopen, moet je dat geld niet meteen zelf op tafel leggen en kun je je deel doen via De Lijn, en het andere deel via pachters en misschien ook nog via een derde private partij, opnieuw, in het belang van de reiziger.

Of de kat nu zwart of wit is, de mensen willen bussen en trams. Wie daar ook eigenaar van is, ze moeten betrouwbaar, regelmatig, kwalitatief en ook betaalbaar zijn. De hele zever die ons allemaal krediet kost – De Lijn op kop, maar ook

ons in Gent –, dat heeft nu eens niks, maar dan ook niks te maken met budgetten. Dat heeft gewoon te maken met organisatie en management.

Ik kan me dat zo wat inbeelden. Iemand heeft dat als taak gekregen, op een zeker ogenblik loopt dat vast en die mens ziet dat niet meer zitten. In plaats van te zeggen: 'laten we een afspraak maken met het stadsbestuur, laten we ook de leiding van De Lijn op de hoogte brengen en laten we proberen daar als grote mensen uit te komen' – zo doen normale mensen dat, mensen die gewoon zijn met verantwoordelijkheid om te gaan en vooral resultaatgericht zijn –, is men beginnen communiceren en alluderen, heeft men gezegd dat er een probleem was met de vergunningen – wat helemaal niet zo bleek te zijn, want er moeten geen vergunningen worden afgeleverd. Dan komt Ghelamco dat een paar e-mails heeft zien passeren, maar niet echt rond de tafel heeft gezeten.

Op dat ogenblik zijn er mensen voor De Lijn aan het communiceren. Ze worden daar goed voor betaald, en ze zijn bezig het laatste spatje krediet en geloofwaardigheid die die instelling nog heeft, aan het verspelen. Collega's, laten we dat niet begraven in ideologie, laat ons bezig zijn met de reiziger, degene om wie het hier allemaal moet draaien, en vooral ook met het voorstel van collega Tobback, namelijk een taskforce. Iedereen in het bad in een grote marsrichting: het vergroenen van ons voertuigenpark, meer en betaalbaar aanbod voor de reiziger. Daar kan zelfs u, mijnheer D'Haese, niet tegen zijn. *(Applaus bij Open Vld)*

**Jos D'Haese (PVDA):** Dat het beter wordt voor de reiziger, mijnheer Keulen, daar kan ik niet tegen zijn. Jammer genoeg wordt het al tien jaar slechter voor de reiziger, dankzij het bestuur dat jullie al tien jaar voeren bij De Lijn, dankzij de besparingen die jullie al tien jaar aan het doorvoeren zijn. U weigert daar keer op keer op te antwoorden.

U zegt dat het geen budgettair probleem is, maar wat zijn de enige twee concrete elementen die we al hebben gehoord waarom dat laadstation er niet is? Laten we dit eens concreet maken. Het is te duur op de site van Ghelamco of er moeten te veel kabels worden gelegd. Met wat heeft dit anders te maken dan met budget?

**Marino Keulen (Open Vld):** Ik kan u niet overtuigen van het licht van de zon. Wat dat betreft, bent u ideologisch blind en de waarheid is voor u een grote storende factor. *(Applaus bij de meerderheid)*

Dat is uw ideologie. Met alle respect, iedereen buiten uzelf weet dat dit niks met budget te maken heeft, maar alles met een slechte organisatie, met werkafspraken die fout lopen en met mensen die niet beseffen hoe groot hun verantwoordelijkheid is. *(Applaus bij Open Vld)*

**Bruno Tobback (sp·a):** Mijnheer Keulen, vanuit de meerderheid heeft niemand hierop gereageerd, maar ik apprecieer dat u de uitgestoken hand vanuit de oppositie naar de meerderheid apprecieert en accepteert, en dat u mee met mij de ministers oproept om die taskforce te maken, zodat we hen kunnen helpen bij het waarmaken van hun al bij al bescheiden ambities. Dat is dan toch al dat. We zijn daartoe bereid.

Aan de andere kant ben ik niet ideologisch verblind, maar ik heb de indruk dat u toch een beetje selectieve blindheid, of in elk geval selectieve onverantwoordelijkheid hanteert. U geeft daar een prachtige beschrijving van hoe die ene of twee personen bij De Lijn om allerlei redenen het dossier naar de knoppen hebben geholpen. U hebt daar blijkbaar een zicht op van A tot Z, u kent hun nummer, u weet ze wonen, u weet wat ze bij hun koffie drinken, u hebt het schema van al hun telefoongesprekken, u kunt het beschrijven zoals in een film. Alleen zit u nu al voor de tweede opeenvolgende keer, en daarvoor ook al jaren, in een partij die deel uitmaakt van de politieke meerderheid in dit parlement, en die dus eigenlijk

verantwoordelijk is voor De Lijn, en zeker in de voorbije jaren voor het benoemen van de raad van bestuur van De Lijn, voor het toezicht houden op De Lijn, voor het financieren van De Lijn. U kunt fantastisch beschrijven wat er allemaal misgaat, maar uw verantwoordelijkheid was wel om vanuit uw stoel daar de mensen ginder op te roepen om daar dan iets aan te doen.

Als het na tien of vijftien jaar nog altijd niet is gebeurd, dan denk ik dat u niet zo geweldig hard hebt geroepen, maar alleen verhaaltjes hebt verteld om verantwoordelijkheden af te schuiven. Dus, wat die taskforce betreft, ik wil wel praten over inefficiënties bij De Lijn, op voorwaarde dat men vanuit de meerderheid ook bereid is te praten over inefficiënties en vergetelheden en ideologische blindheid binnen de meerderheidspartijen en in de regering. Alleen maar door dat samen te overstijgen, zullen we de burger geven waarop hij recht heeft, namelijk vervoer voor zijn centen, want u int wel de belastingen, maar u biedt geen waar voor geld. (*Applaus bij sp.a*)

**Marino Keulen (Open Vld):** Goede collega Tobback, ik reik u de hand en dan doet u dit. Dit is een zuiver politieke tussenkomst. Dat is uw goed recht. (*Opmerkingen van Bruno Tobback*)

Wacht, ik zal daar inhoudelijk op antwoorden. U lijdt aan historische amnesie. Ik heb zelf met uw partij in de regering gezeten en goed samengewerkt. Ik heb er goede herinneringen aan overgehouden, maar als het ging over De Lijn en je vanuit de meerderheid daar nog maar een kritische noot bij durfde te maken in de richting van sp.a, want dat was inderdaad een 'boîte' die u tot en met beschermde, dan was dat meteen een aanleiding om het machtswoord te spreken: afblijven! Daar mocht zelfs geen kritische vraag bij worden gesteld. Dat is ook de waarheid! (*Applaus bij de meerderheid*)

**Jos D'Haese (PVDA):** Ter afsluiting van het debat, wat mij betreft... (*Opmerkingen. Rumor*)

**De voorzitter:** Dat bepaalt u niet, mijnheer D'Haese.

**Jos D'Haese (PVDA):** Voorzitter, dat gaat ú bepalen. Met alle plezier. Maar wat mij betreft...

**Marino Keulen (Open Vld):** Hoe noemen ze dat? De dictatuur van het proletariaat. (*Gelach. Applaus bij de meerderheid en het Vlaams Belang*)

**Jos D'Haese (PVDA):** Mijnheer Keulen, het is toch wel opvallend dat parlementsleden die verkozen zijn in een parlement, door u worden verweten aan ideologie en aan politiek te doen. Dat is toch wel een beetje raar, dat we hier in een parlement zitten, verkozen voor politieke partijen tijdens verkiezingen, en dat wij hier geen politieke en ideologische discussies zouden mogen voeren. Mijnheer Keulen, dit is een ideologische discussie, maar het is niet mijn politiek, het is niet mijn ideologie die tot de stilstand bij De Lijn heeft geleid. Ik ben daar de afgelopen jaren niet mee aan de macht geweest. Het is de besparingsideologie van de liberalen die heeft gemaakt dat De Lijn vandaag vierkant draait, mijnheer Keulen, dat er lijnen worden afgeschaft, dat de reizigers in de kou blijven staan en dat we er niet in slagen om ons openbaar vervoer te vergroenen! Mijnheer Keulen, dat is úw ideologie die daartoe heeft geleid, niet de mijne, en het zou helpen als u ter zake eindelijk eens de hand in eigen boezem zou steken.

**Marino Keulen (Open Vld):** Collega D'Haese, soms moet je ook de kans om te zwijgen niet laten liggen. (*Gelach*)

**Bruno Tobback (sp.a):** Collega Keulen, u mag ook hier komen zitten, hoor. U moet voor mij die trap niet terug oplopen.



**De voorzitter:** Collega Keulen staat daar graag, denk ik. (*Gelach*)

**Marino Keulen (Open Vld):** Eigenlijk wel.

**Bruno Tobback (sp.a):** Voorzitter, ik denk dat u gelijk hebt, maar het is hem gegund.

Collega Keulen, u hebt veel van geschiedenis geleerd, maar u moet toch eens meegaan met uw tijd. Om te beginnen, ja, ik zal als sociaaldemocraat in Vlaanderen een openbaarvervoerbedrijf en de nood aan een performant, goed werkend, maatschappelijk rendabel openbaarvervoerbedrijf altijd met hand en tand verdedigen. Met of zonder machtswoord, dat zal ik altijd voluit doen. Ik denk dat we ter zake ideologisch van mekaar verschillen, maar dat is uw goed recht.

Aan de andere kant, uw verhaaltje over het machtswoord, met alle sympathie, maar dit is het zesde opeenvolgende jaar dat er geen socialistisch machtswoord in de Vlaamse Regering wordt gesproken. Al zes jaar waarin u de hand en het spel vrij hebt gehad, en nog altijd komt u hier alles wat er misloopt, wijten aan het feit dat het in dat bedrijf niet goed gaat. Met alle sympathie en met alle respect, maar het is dan úw verdomde verantwoordelijkheid dat u daar in die voorbije jaren niks aan hebt gedaan. Ik heb al uw voorstellen voor een betere financiering, voor een betere organisatie, voor meer gemotiveerd personeel hier niet gehoord, en als ik ze heb gehoord, dan moeten we allebei samen vaststellen dat ze ofwel niet zijn gevolgd ofwel niet hebben gewerkt, en dat het dat is dat u in vraag moet stellen. Wat dus uw verhaaltje betreft van 'u was vroeger anders' of 'men heeft vroeger dingen fout gaan', er zullen best wel dingen fout zijn gedaan, en ja, er zullen vandaag best wel dingen niet efficiënt verlopen bij De Lijn, maar opnieuw bent u nu bezig op die tribune te proberen de verantwoordelijkheid in iemand anders' schoenen te schuiven, in casu die van mij en van socialistische ministers van 'long way back', om zelf uw paraplu open te trekken. Mijnheer Keulen, ik heb mijn hand uitgestoken, maar ik vraag dus aan u: doe in godsnaam die paraplu dicht, stop die holle woorden in een zak en laten we aan tafel gaan zitten om efficiënt samen te werken. Dat is de ideologie overstijgen. Ik zou graag hebben dat u dat óók doet. (*Applaus bij sp.a*)

**Marino Keulen (Open Vld):** Mijnheer Tobback, daar heb ik geen enkele moeite mee. Net daarom vind ik de idee van een taskforce nog steeds waardevol. Ik heb al gezegd dat hier niemand iets bij wint. De mensen hebben het gevoel dat we hier de rekeningen maken, maar de mensen willen oplossingen. We zullen er pas geraken indien iedereen die verantwoordelijkheid draagt, die verantwoordelijkheid opneemt. Ik wil dat doen. (*Applaus bij Open Vld*)

**Minister Lydia Peeters:** Voorzitter, toen ik deze ochtend naar Brussel kwam, dacht ik niet dat we hier opnieuw een actualiteitsdebat over De Lijn zouden krijgen. Ik zie sommigen al lachen. Ik denk dat velen dit niet hadden verwacht. We hebben gisteren een aantal persberichten gezien waaruit blijkt dat er een miscommunicatie is geweest tussen het stadsbestuur van Gent en De Lijn. Die miscommunicatie is uitgebreid toegelicht tijdens de gemeenteraadszitting in Gent. Uiteindelijk is er dan toch een actualiteitsdebat gekomen over de vergroening van De Lijn en over de uitrol van elektrische bussen. Meer en meer komt echter het management van De Lijn aan bod. Het is niet zo dat ik niet graag met het Vlaams Parlement debatteer, want ik vind dit een aangenaam debat. Sommigen hebben het al gehad over een tienbeurtenkaart voor De Lijn. Anderen noemen het een jaarabonnement. Ik heb nog wel wat bevoegdheden, dus misschien mag het wel eens een ander debat zijn, want anders wordt het afgezaagd.

Ik wil het vandaag niet over het management van De Lijn hebben. Ik ben van oordeel dat wat gisteren in de pers is verschenen en tot dit actualiteitsdebat heeft geleid, niet aan een managementprobleem bij De Lijn kan worden gekoppeld. Zoals daarnet al is gesteld, denk ik wel dat er een probleem is bij De Lijn en dat is

vooral een imagoprobleem. Het kleinste vonkje wordt onmiddellijk uitvergroot tot een enorme vuurzee. Een taskforce zal dit misschien uitwijzen, maar dat laat ik nog even in het midden.

Het voorwerp van dit debat is de vergroening van De Lijn. Ik hoor, vooral vanuit de hoek van de oppositie, continu verklaren dat er geen laadpalen kunnen worden geplaatst omdat er niet voldoende budgetten zijn. De oppositie heeft het echter fout. Die laadpalen zitten mee in de aanbestedingen voor de bussen. Het gaat hier helemaal niet om het budget voor de laadpalen.

De vergroening van het wagenpark van de bussen van De Lijn is een enorm proces. We hebben 2400 bussen. We hebben een aantal hybride bussen, maar hier is al een paar keer vermeld dat we alle stadskernen en zeker de kernen van de dertien centrumsteden tegen 2025 emissievrij willen maken. Ik kijk hiervoor naar het Vlaams regeerakkoord. Ten laatste in 2035 rijdt heel Vlaanderen emissievrij. We houden vast aan die doelstelling. Het is een ambitieuze doelstelling en ik geloof wel degelijk dat we die doelstelling zullen halen.

Ik zie de vraag al worden gesteld. Daar staat inderdaad een kostenplaatje tegenover. Ik heb daarstraks al een aantal cijfers vermeld. Het is een factuur voor de bussen en een factuur voor de laadinfrastructuur, want beide moeten worden betaald. De laadinfrastructuur heeft een afschrijvingstermijn van ongeveer dertig jaar en de bussen hebben een afschrijvingstermijn van ongeveer vijftien jaar. Er is in dat verband geen verschil tussen de elektrische bussen en de huidige bussen.

Ik verwijs opnieuw naar het ontwerp van strategische plan van De Lijn. Als de afschrijvingsperiode een zo lange periode omvat, terwijl we op dit ogenblik enorme investeringen moeten doen, hebben we voor de periode tot 2025 een budget van 602 miljoen euro nodig. Dat is een budget dat we nu uitgeven, maar waarmee we investeren in de toekomst.

Ik heb daarstraks al gezegd dat De Lijn sowieso 40 miljoen euro recurrent aan de vergroening van haar bussen besteedt. Daarbovenop heeft de Vlaamse Regering in 2017-2018 nog bijkomende middelen vrijgemaakt; het gaat om de eenmalige uitgaven die daarvoor zijn gebeurd. Ik heb het cijfer daarstraks al genoemd. Daarnaast heb ik recent nog een bijkomende 35 miljoen euro kunnen vrijmaken. Er werd dus al 70 miljoen euro extra vrijgemaakt door de Vlaamse Regering.

Is er meer geld nodig? Ja, er is meer geld nodig. En als jullie zowel het regeerakkoord als de beleidsnota goed hebben gelezen, dan weten jullie hoe we dat willen doen. Het gaat dan met name over de deconsolidatie van De Lijn. We kunnen dan de investeringen die we nu doen, en die gelden voor de toekomst, over een langere termijn afschrijven. Daar hebben we dan wel degelijk de middelen voor.

Wat die laadpalen betreft: waarom zijn ze er niet, en waarom werken ze niet? Mijnheer D'Haese, het is zeker geen probleem van financiering. Men kan natuurlijk pas elektrisch rijden als men de nodige laadinfrastructuur heeft, en daar knelt heel vaak het schoentje. En het schoentje knelt niet alleen in Gent, maar ook op heel wat andere plaatsen. Ik denk dat collega Demir daar straks verder op zal ingaan.

Maar het probleem is heel vaak: waar kan men wat doen? Beschikt de stad bijvoorbeeld zelf over private of publieke gronden, en kan ze die ter beschikking stellen voor oplaadpalen? Dan is dat een goede zaak. Heeft ze die niet? Dan zal men moeten kijken naar particuliere gronden. Dat lijkt mij heel duidelijk.

Binnen het Clean Power for Transport-plan is er in het verleden sowieso al heel sterk ingezet op de uitrol van laadpalen. Daarbij vragen we aan alle lokale besturen om zo veel mogelijk in te zetten op publieke laadpalen. Dat is moeilijk, maar we werken er wel aan. Er is een groeiende trend naar meer laadpalen.

Voor die elektrische bussen hebben we laadpalen nodig, en er is niet altijd een locatie beschikbaar op overheidsdomeinen. In Leuven en Antwerpen hebben we laadinfrastructuur kunnen plaatsen, maar in Gent lukte dat tot op heden niet.

Dan kom ik aan het tweede item: het probleem in Gent – als er al een probleem is. Men verweet mij daarstraks dat ik niets heb gedaan. Wel, ik zag gisteren al die persberichten daarover verschijnen, en ik dacht: als er een probleem is tussen een overheidsbedrijf en een lokaal bestuur, ga dan aan tafel zitten. Stop met daar persberichten of tweets over rond te sturen. Ga met elkaar aan tafel zitten en los het op.

Ik heb het management van De Lijn ook gevraagd om dat vandaag te doen. Als men aan tafel gaat zitten, kan men wel degelijk tot een oplossing komen, en dan kan ook het proefproject in Gent verder lopen. Ik hoop het alleszins, en ik wil daar mee mijn schouders onder zetten. Ik hoop alleszins dat dat goed gaat lopen.

Ik ga niet verder in op de twee verhalen, want ik heb een verhaal gehoord van De Lijn, en van het stadsbestuur van Gent. Akkoord, die verhalen stroken niet volledig met elkaar. Ik ga ook niet zeggen welke partij gelijk heeft, daar ga ik mij hier niet aan wagen. We kunnen dat beter aan een vergadertafel doen, waar de partijen zelf mee aan tafel zitten.

Ik wil wel meegeven dat, als het stadsbestuur zelf geen gronden ter beschikking heeft voor de laadinfrastructuur van De Lijn – op die specifieke lijn, binnen het proefproject met de elektrische bussen –, zij naar particuliere gronden moeten uitwijken. En ik wil hier toch iets benadrukken: ik weet niet welk verhaal klopt, maar als er particuliere gronden moeten worden aangewend, dan zal daar een prijskaartje tegenover staan. Dan zullen er opstalrechten moeten worden betaald, of een vergoeding.

Mocht het stadsbestuur of De Lijn nu hebben afgesproken dat er tegen een welbepaald bedrag, in het kader van een proefproject, een enorme vergoeding zou worden betaald, dan zouden we hier onmiddellijk een nieuw debat hebben, denk ik. Dan zou men het onaanvaardbaar vinden dat men voor laadinfrastructuur, in het kader van een proefproject, een dergelijke prijs betaalt. Ik zeg opnieuw: ik heb niet gezien welke prijzen er al dan niet gevraagd zijn. Ik neem wel aan dat een particulier een vergoeding daaromtrent vraagt.

Men vraagt hier of men een stadsoorlog wil in Gent. Absoluut niet, mijnheer Rzoska. Mevrouw Brouwers en nog vele anderen hebben al gezegd: laat ons alstublieft samenwerken. Ik heb het al gezegd, ik ben een believer van lokale besturen. Bij de toelichting van mijn beleidsnota in de commissie heb ik het begrip meer dan eens gebruikt. Ik wil samenwerken met alle partners, en ik wil zeker ook samenwerken met het stadsbestuur van Gent om er zo snel mogelijk voor te zorgen dat ook daar het pilootproject inzake de vergroening van onze bussen kan lopen.

Moet er straks een taskforce komen voor de uitrol van die groene bussen of voor het management of wat dan ook, ik wil daar zeker allemaal aan meewerken. Maar de problematiek die gisteren op tafel lag, kan nu geen aanleiding zijn om te besluiten dat alles fout zit bij De Lijn. Daar heeft men een groot perceptieprobleem. Er zit ook heel veel goed bij De Lijn. Ik heb het al gezegd, ik hoor heel veel mensen van De Lijn en ik hoor heel veel mensen – er werken zeventuizend mensen – positief over De Lijn. We moeten dat proces nu niet maken, maar, opnieuw, de uitrol van de vergroening van onze bussen, daar wil ik zeker mijn schouders onder zetten, en dit samen met de lokale besturen. *(Applaus bij de meerderheid)*

**De voorzitter:** Minister Peeters, u had niet gerekend op een actualiteitsdebat, maar het is aan het parlement om zoiets te regelen. *(Instemming)*

Zes van de zeven fracties hadden een actuele vraag over De Lijn.

Minister Demir heeft het woord.

**Minister Zuhail Demir:** Collega's, we hebben uitgebreid gedebatteerd en we gaan dat nog verder doen. Ik kan mij ten eerste volledig aansluiten bij de ambitie van de vergroening van het openbaar vervoer. Daar moet worden op ingezet. De ambitie is hoog. Minister Peeters heeft hier duidelijk aangegeven dat ze werk wil maken van die ambitie. Ik zal dan ook als coördinerend minister samen met haar kijken hoe we dat kunnen doen.

Hier wordt gesproken over de tweet. Soms is een gedurfde tweet een wake-upcall. (*Rumoer*)

We hebben hier vandaag een probleem met de laadinfrastructuur. We gaan inzetten op die elektrische bussen. We moeten inzetten op de elektrische personenwagens. Maar er is een probleem met de laadinfrastructuur. We hebben hier vandaag terecht een goed debat over de laadpalen.

Ik hoor en zie dat men heel boos is wegens die tweet. Ik stel zelf alleen maar vast dat daar nog heel wat werk aan de winkel is. Het is laat, dat is de realiteit, maar we moeten kijken naar oplossingen. Dat wordt van ons verwacht.

Minister Peeters heeft aangegeven – en de schepen heeft ook onmiddellijk gereageerd – dat er misverstanden gebeurd zijn. Er zijn twee kanten aan het verhaal, maar de oplossing – en daar ben ik heel blij mee – is dat De Lijn in overleg gaat met de stad Gent. Men gaat het probleem van de laadinfrastructuur voor de bussen bespreken. Dat zijn speciale laadpalen. Ik kom straks terug op de laadpunten voor personenwagens. De speciale palen voor bussen worden opgenomen in het bestek, dat heeft minister Peeters al gezegd. De plaatsing van zo'n laadinfrastructuur gebeurt op het terrein van De Lijn, op publiek of op privéterrein. Dat moet allemaal bekeken worden. Je kunt dat uiteraard niet alleen doen. De Lijn zal met de lokale besturen een akkoord moeten vinden over waar die laadinfrastructuur geplaatst moet worden.

Dan is er de uitrol van de laadinfrastructuur, waarbij de doelstelling is dat we eind 2020 beschikken over 7400 publiek toegankelijke laadpunten voor personenwagens. Ik heb in de commissie heel duidelijk aangegeven dat we moeten inzetten op personenwagens, zeker wat de bedrijfswagens betreft. Midden 2019 waren er 3236 publieke laadpunten. Dat zijn er een pak meer, mijnheer Rzoska, dan de 460 likes. (*Opmerkingen van Björn Rzoska*)

U zei dat er meer likes voor de tweet waren dan laadpunten.

Ik erken dat er een probleem is met betrekking tot waar we die laadpunten gaan plaatsen. Ik heb een maand geleden duidelijk aangegeven dat we in 2020 de uitrol zullen voortzetten, maar dat we wel zullen bekijken waar we die laadinfrastructuur moeten plaatsen. We zullen dat heel gericht doen want soms kan het niet op een publiek domein en moeten we dat ergens anders doen. Maar ik kan dat niet alleen doen. Ik heb daar de lokale besturen voor nodig. Als we één ding geleerd hebben van het hele incident – helaas en jammer genoeg want het bezorgt de hele vergroening een negatief imago – dan wel dat er meer overleg moet zijn. Ik vind het voorstel van de heer Tobback een goed voorstel. Als we de lokale besturen maar ook de eigenaars van private eigendommen waar eventueel laadinfrastructuur moet komen mee willen krijgen, moet er een duidelijk overleg komen. Ik hoop dat we binnenkort, vanaf nu en vanaf 2020, kunnen uitrollen om de doelstelling van 7400 laadpunten te halen.

**De voorzitter:** De heer Rzoska heeft het woord.

**Björn Rzoska (Groen):** Minister, ik heb u goed beluisterd. Ik heb wel degelijk het juiste cijfer gebruikt, maar uw tweet van gisteren ging natuurlijk over laadpalen voor bussen. Ik heb daarnet de correcte cijfers gebruikt. Aan minister Peeters vroeg ik wat zij zou doen met de uitgestoken hand van het stadsbestuur van Gent. Ik kreeg daar een positief antwoord op. Minister Peeters engageert zich nog altijd om het proefproject in Gent te laten uitrollen. Ik vind dat zeer belangrijk. Collega Tobback heeft hier een constructief voorstel gedaan waarin mijn fractie zich kan vinden want als we willen geraken waar we met de ambities willen geraken, zal het hard nodig zijn om die lokale besturen mee te krijgen. Maar ik neem het niet dat u zegt dat uw tweet een wake-up call was. Ik heb hem hier voor mij liggen. Er staat gewoon in: "Dat de tweede grootste stad van Vlaanderen er niet in slaagt laadpalen voor elektrische bussen te voorzien bewijst hoeveel werk er nog aan de winkel is. Zelfs bij besturen die de mond vol hebben van klimaatambitie." Dat is geen wake-up call, dat is een regelrechte zwartepiet en een frontale aanval richting een stadsbestuur waarvan u nu zegt dat u het dringend nodig hebt om uw ambities waar te maken.

Mevrouw Demir, zo'n tweet is gemakkelijk verstuurd. Maar het zou van grootheid getuigen – en ik ben daar zelf ook wel eens doorgekropen – dat u, op een moment dat u iets zegt of tweet wat u niet echt hebt bedoeld maar dat misschien wel zo overkomt, gewoon zegt dat die uitspraak of tweet verkeerd was. Van minister Peeters heb ik een positief antwoord gekregen, bij u vind ik het eigenlijk tussen hangen en wurgen.

Mijn concrete vraag aan u is: neemt u die tweet terug en geeft u aan dat in dit dossier de stad Gent niet zo'n grote verantwoordelijkheid heeft?

Het is uw collega, minister Weyts – en ik wil het u gerust geven –, die als antwoord op een vraag van het parlement eigenlijk gezegd heeft dat die laadpaal onder de vrijstelling valt. Wat nog straffer is, is dat De Lijn zelf gekozen heeft voor het privéterrein van Ghelamco als locatie. Dat staat ook in zijn antwoord. De cabine die vergund moest worden, heeft de stad Gent op tijd vergund. Mijn concrete vraag aan u is of u afstand neemt van die woorden en of u echt de hand uitsteekt naar het Gentse stadsbestuur? Of durft u eigenlijk zo ver niet te gaan?  
*(Applaus bij Groen en de PVDA)*

**De voorzitter:** Minister Demir, voor ik u het woord geef, laat ik eerst nog collega D'Haese en collega Tobback aan het woord. Dan hoeft u achteraf misschien niet driemaal hetzelfde te antwoorden.

De heer D'Haese heeft het woord.

**Jos D'Haese (PVDA):** Ik wil mij helemaal aansluiten bij collega Rzoska, minister Demir. Uw tweet ging niet over oplossingen, maar over vingerwijzen. Iemand met de vinger wijzen, terwijl uw eigen regering verantwoordelijk is, is geen goed idee. Maar als u het dan toch hebt over wake-upcalls, minister, dan kan het missen van al uw klimaatdoelstellingen voor 2020 wel tellen als een wake-upcall voor u om het over een volledig andere boeg te gooien. Ik zeg maar iets: in plaats van met een zak geld te smijten naar vervuilende multinationals, mijnheer Schiltz, zou het beter zijn om dat geld te investeren in een goede dienstverlening. Misschien kan dat een wake-upcall zijn om ervoor te zorgen dat we naar een beter openbaar vervoer evolueren in Vlaanderen.

Ten tweede, minister Peeters, hoor ik van heel veel chauffeurs dat ze blij zijn hun droomjob te kunnen uitoefenen. Er gebeuren inderdaad positieve zaken bij De Lijn. Ik hoor van veel reizigers dat ze blij zijn dat we überhaupt nog een openbare dienst hebben. Maar als u zegt, mevrouw Peeters, dat De Lijn vooral een imago probleem heeft, dan vraag ik mij af in welke wereld u rondloopt. Er zijn hier verschillende collega's aanwezig die ook de bus of tram nemen. Zij zullen met mij kunnen

getuigen dat er meer problemen zijn bij De Lijn dan louter een imagoprobleem. Als u gewoon naar de cijfers kijkt, minister, dan zult u dat ook zien: 200.000 afgeschafte ritten, een explosie van het aantal klachten en vertraging bij meer dan de helft van de bussen. Dat is geen imagoprobleem, maar een ramp voor de openbare dienstverlening en het stoort mij enorm dat u weigert de ernst van het probleem te erkennen. Mijn vraag is dus of u beseft dat er een groot probleem is bij De Lijn dan wel of u zult blijven doen alsof het om een klein praktisch probleem gaat. Of gaat u erkennen dat er iets grondig mis zit en dat er iets grondig zal moeten veranderen?

**De voorzitter:** Minister Peeters, ik laat u kort antwoorden op die laatste vraag. U hebt het woord.

**Minister Lydia Peeters:** Ik wil heel kort reageren, mijnheer D'Haese.

De problemen die gisteren in de media werden beschreven, zijn voor mij geen aanleiding om te concluderen dat er een enorm probleem is bij De Lijn.

Ten tweede, u hebt het hier opnieuw over de afgeschafte ritten, maar u gaat zelf mee staken en voedt die stakingen ook, terwijl net die stakingen 35 procent van de afgeschafte ritten veroorzaken. Daar bent u voor verantwoordelijk. *(Opmerkingen van Jos D'Haese)*

**De voorzitter:** Collega D'Haese, minister Peeters is aan het woord.

**Minister Lydia Peeters:** Daar bent u voor verantwoordelijk, door constant die negativiteit de wereld in te sturen.

**De voorzitter:** De heer Tobback heeft het woord.

**Bruno Tobback (sp.a):** Minister Demir, ik moet zeggen, over sommige zaken probeert u wat te gemakkelijk overheen te gaan. Ik apprecieer dat u de uitgestoken hand aanneemt, maar u praat over een gedurfd tweet die als een wake-upcall kan dienen. Ik kan begrijpen dat u uw huidige functie nog niet lang bekleedt en dus nog veel informatie moet absorberen – om het beleefd te zeggen – maar uw tweet was enkel gedurfd in de zin dat hij vertrok van compleet verkeerde informatie, een gebrek aan dossierkennis, en dat hij als teneur had om diegenen die doen wat u in uw beleidsnota als belangrijk omschrijft, namelijk investeren in openbaar vervoer en in vergroening, in een hoek te zetten, uit te lachen en te omschrijven als 'neuters die wel veel zeggen, maar niet veel doen'. U hebt daarmee twee keer de bal misgeslagen. Dat is misschien gedurfd en dat is misschien een wake-upcall, maar dan in de eerste plaats een wake-upcall voor uzelf. U zegt namelijk terecht dat het jammer is dat de vergroening een negatief imago zou krijgen, maar versterkt dat negatief imago met uw tweet, en u zegt terecht dat u de lokale besturen nodig hebt, maar u grijpt de eerste de beste kans aan om hen met foute informatie en een gebrek aan kennis al dan niet bewust in een hoek te plaatsen.

Want ik ben bereid – en ik denk dat ik opnieuw namens vele sp.a-bestuurders spreek – om de spons daarover te halen en op dat vlak te herbeginnen. Laat dat duidelijk zijn. In het belang van de ambities die we hebben, in het belang van toekomstige generaties en in het belang van een goed bestuur, zelfs vanuit de oppositie.

Maar laat het dan een wake-upcall zijn – en ik hoop dat het dat is – dat diezelfde goodwill ook van ú moet komen. Ik hoop dat u niet opnieuw de eerste de beste gelegenheid die u ziet, ook al is het een compleet gemiste kans, aangrijpt om mensen die u zegt nodig te hebben, zwart te maken, te koeioneren en te kleineren. Want dat is wat u met die tweet eigenlijk deed. En dat is jammer. Ik vraag niet veel, maar in het belang van alle toekomstige samenwerkingen zou het toch goed zijn dat u er iets meer afstand van neemt dan u tot nu toe hebt

gedaan. Want anders bent u ook niet heel geloofwaardig in de rest van uw verhaal. (*Applaus bij sp.a, Groen en de PVDA*)

**Minister Zuhail Demir:** Collega's, ik doe geen afstand van mijn tweets. We leven niet in een communistisch land. (*Opmerkingen*)

Ik mag nog altijd tweeten wat ik wil. Ik heb heel duidelijk aangegeven dat er nog veel werk is: aan onze kant, maar óók aan de overkant. Want daar wordt altijd met het vingertje gewezen.

De inzet en de bedoeling van mijn tweet was te stellen dat er inderdaad nog heel veel werk is – dat is helaas de realiteit – en dat we daar allemaal samen aan moeten werken.

Maar u moet mij niet komen zeggen, collega, dat ik een tweet moet intrekken. Want dat zal ik niet doen.

**Björn Rzoska (Groen):** Die tweet was dan namens de Vlaamse Regering? Daar ga ik dan wel van uit. Want u spreekt namens de Vlaamse Regering.

**Minister Zuhail Demir:** Ja, ik heb die tweet zelf verstuurd.

**Björn Rzoska (Groen):** U bent minister, geen parlementslid. U hebt die tweet gepost als officiële communicatie namens de Vlaamse Regering? Ik mag er dus van uitgaan dat de coalitiepartners zich daarbij aansluiten?

**Minister Zuhail Demir:** Tja, dat moet u aan de coalitiepartners vragen. (*Rumoer. Opmerkingen*)

Ik vind niet dat ik die tweet moet intrekken. Ik geef de context van die tweet heel duidelijk mee. Ik wil daarmee duiden dat er inderdaad nog heel veel werk aan de winkel is, bij mij, maar ook aan de overkant. Bovendien zeg ik dat we dat allemaal samen moeten aanpakken. Dan snap ik niet wat het probleem is. Ik reik hier heel duidelijk de hand.

**Björn Rzoska (Groen):** Ik doe nog één poging, voorzitter. En dan staken we de strijd.

Ik lees de tweet letterlijk voor: "Dat de 2de grootste stad van Vlaanderen er niet in slaagt laadpalen voor elektrische bussen te voorzien bewijst hoeveel werk er nog aan de winkel is. Zelfs bij besturen die de mond vol hebben van klimaatambitie."

Waar zit hier de oplossing in? Waar zit hier de samenwerking in? En is dit dan namens de Vlaamse Regering?

Ik kijk naar minister Peeters. Dat is een tweet, een communicatie van een minister namens de Vlaamse Regering richting een stadsbestuur. Ik begrijp dat dat de officiële lijn is van de van de Vlaamse Regering. Klopt dat of klopt dat niet?

**Minister Zuhail Demir:** Collega, het feit dat we hier vandaag een debat voeren over het probleem, bewijst toch dat er een probleem is. En dat is de tonaliteit van die tweets. Het feit dat we daarover vandaag uren hebben gedebatteerd, toont toch wel de goede wil van minister Peeters. Zij gaf ook aan dat beide partijen zullen samenzitten. Ik denk en ik hoop dat die vorm van samenwerking de toekomst zal uitmaken. Want het probleem zal niet verdwijnen. Dat is helaas de realiteit.

**De voorzitter:** Mijnheer D'Haese, u krijgt nog één keer het woord, nadien de heer Tobback. En dan denk ik dat het debat mag worden afgerond. Oké?

**Jos D'Haese (PVDA):** Minister Demir, de heer Rzoska heeft ondertussen de tweet twee keer voorgelezen. Ik kan dat een derde keer doen, als u wilt.

Bovendien is die tweet verstuurd vanuit een account waarop alleen vermeld staat dat u Vlaams minister bent voor al uw bevoegdheden. En dan zegt u dat u hiermee de hand reikt en naar oplossingen wilt toewerken.

En u zegt dat we dankzij uw tweet hier vandaag een debat voeren? Maar, minister Demir, we hebben hier vandaag een debat omdat De Lijn haar werk niet kan doen! Dat is waarom we hier vandaag een debat hebben! Misschien schrijft u dat graag op uw eigen conto, maar dat is niet de realiteit. De realiteit is dat er zaken mislopen en dat wij daarover de minister interpellieren. Uw tweet heeft alleen maar aanleiding gegeven tot nodeloze wrijvingen en vijandigheid tussen een stadsbestuur en de Vlaamse Regering.

U herhaalt een aantal zaken in uw tweet die gewoon niet waar zijn. Dat de bal in het kamp van het stadsbestuur lag, dat is gewoon niet waar. Ik volg de heer Rzoska helemaal. Geef nu toch gewoon toe dat dat een vergissing was, dat u dat niet opnieuw zult doen, zand erover, en dan kunnen we verder. Waarom is dat zo moeilijk? Ik snap niet waarom dat zo moeilijk is. *(Applaus bij Groen en de PVDA)*

**De voorzitter:** De heer Tobback heeft het woord, en dan is het debat gedaan.

**Bruno Tobback (sp-a):** Voorzitter, als dit het einde van het debat is, dan heeft dat debat, zoals de minister heeft gezegd, zeker op het einde en in de laatste tussenkomst, aangetoond waar het probleem ligt. Minister, in uw laatste tussenkomst hebt u heel duidelijk getoond – misschien heeft behalve buiten u heel dit parlement het wel gemerkt – dat wanneer het over die tweet en over de communicatie en de goodwill gaat, het probleem bij u ligt.

**De voorzitter:** Wenst iemand tot besluit van dit actualiteitsdebat een motie of een motie van wantrouwen in te dienen? *(Nee)*

Het debat is gesloten.

## **REGELING VAN DE WERKZAAMHEDEN**

**De voorzitter:** Dames en heren, we schorsen de vergadering.

– *De vergadering wordt geschorst om 16.06 uur.*

– *De vergadering wordt hervat om 16.22 uur.*

## **ACTUELE VRAAG van Freya Saeys aan Wouter Beke, Vlaams minister van Welzijn, Volksgezondheid, Gezin en Armoedebestrijding, over de preventie van seksueel misbruik van kinderen**

**De voorzitter:** Mevrouw Saeys heeft het woord.

**Freya Saeys (Open Vld):** De aanleiding van mijn vraag is het schokkende filmpje dat Child Focus deze week gelanceerd heeft naar aanleiding van de Europese dag tegen kindermisbruik. Daarin laten ze eigenlijk een bestaand filmpje zien van seksueel misbruik van een achtjarig meisje, maar nagespeeld door volwassen acteurs.

De bedoeling was om erop te wijzen dat seksueel misbruik van kinderen effectief bestaat. Je kunt dergelijke filmpjes vinden op het internet. De boodschap is: alstublieft, als je dergelijke filmpjes vindt, meldt ze dan bij Child Focus.

Wat voor mij nog belangrijker is, is dat er op dit moment mensen rondlopen met gevoelens van opwinding voor kinderen. Voor mij is het belangrijk hoe we



voorkomen dat dergelijke mensen overgaan tot het plegen van daden. Dat is voor mij heel essentieel. Dan komen we natuurlijk op preventie.

Minister, vorige legislatuur heeft uw voorganger minister Vandeurzen een hulplijn gelanceerd, Stop it Now!, waar sinds 2017 al 1000 oproepen zijn binnengekomen, waar mensen hun verhaal kwijt kunnen en mensen via de nodige begeleiding kunnen worden doorverwezen. Maar als we weten dat uit onderzoek blijkt dat 1 procent van de mannen gevoelens heeft van opwinding voor kinderen en we extrapoleren dat naar Vlaanderen, dan betekent dat dat hier potentieel 26.000 mensen rondlopen die kinderen kunnen misbruiken. Het is echt essentieel dat we daar volop op inzetten.

Minister, we hebben die hulplijn. Het is belangrijk dat we een versnelling hoger gaan en dat we meer mensen bereiken. De lancering van dit filmpje van Child Focus is een momentum dat we moeten aangrijpen. Hoe wilt u meer inzetten om die hulplijn onder de aandacht te brengen?

**De voorzitter:** Minister Beke heeft het woord.

**Minister Wouter Beke:** Collega, ik dank u voor deze vraag. We bespreken op dit ogenblik in de verschillende commissies de beleidsnota's. In mijn beleidsnota's staat de strijd tegen geweld, misbruik en kindermishandeling als een belangrijke prioriteit. We hebben het daarover al gehad en we zullen het er samen in de commissie nog zeker verder over hebben.

Het is niet alleen een prioriteit van mij. Uit de vragen in het verleden hierover blijkt dat dit een prioriteit is van heel wat parlementsleden en ook van heel wat ministers, want heel wat bevoegdheden gaan daarover. Het is ook een belangrijke maatschappelijke prioriteit. U hebt verwezen naar het filmpje en de hulplijn die door mijn voorganger is geïnstalleerd, omdat de problematiek inderdaad niet te onderschatten is.

We hebben een actieplan Integriteit dat de focus legt op fysieke integriteit, psychische integriteit en seksuele integriteit van mensen. Dat is dierbaar. Dat is heilig. We moeten er alles aan doen om de integriteit van mensen te beschermen. We doen daar ontzettend veel dingen voor. Ik verwijs naar initiatieven zoals 1712 waar kinderen en jongeren terecht kunnen met vragen over geweld en misbruik. Uit het recente jaarverslag blijkt dat 62 procent van de oproepen naar 1712 gaat over kindermishandeling en 14 procent over partnergeweld. Dit toont alleen maar aan dat dit een problematiek is die niet te onderschatten is.

Naast 1712 hebben we ook de vertrouwenscentra kindermishandeling en de ondersteuningscentra jeugdzorg waar men terecht kan. We hebben nog niet zo lang geleden de Family Justice Centers geïnstalleerd voor intrafamiliaal geweld, net om de hele problematiek met alle mogelijke facetten aan te kunnen pakken. Stop it Now past ook binnen dit beleid.

Stop it Now bestaat sinds mei 2017 en is een initiatief van verschillende partners. De overheid speelt daarin een rol. Daarnaast zijn er de Koning Boudewijnstichting, gespecialiseerde hulpverleners en ook een private stichting. Zoals u zelf hebt aangegeven, kwamen er op 2 jaar tijd 860 mensen in contact met dit initiatief. Dat zijn er bijna 1000. Stop it Now was geen eenmalig initiatief en deze vraag geeft ons de kans om dit opnieuw onder de aandacht te brengen, wat een goede zaak is want het kan niet genoeg onder de aandacht gebracht worden. Eind 2018 is er ook een zelfhulpmodule 'Stoppen is mogelijk' naar voren gebracht.

Zoals u zei, gaat het over mensen die gevoelens hebben waarover ze zich zorgen maken. Ze maken zich zorgen over hun eigen seksuele gevoelens, over hun gedrag, over hun gevoelens ten aanzien van minderjarigen of over het gedrag van

mensen uit hun omgeving. Is dit wel correct? Is dit wel goed? Vragen daarover kunnen daar beantwoord worden en dat is ontzettend belangrijk, want voorkomen is beter dan genezen. Internationaal onderzoek toont aan dat wanneer we hier op inzetten er exponentieel veel slachtoffers voorkomen kunnen worden.

Eén zaak is hierin absoluut belangrijk, namelijk communicatie, het onder de aandacht brengen. Dat is ook wat er in de voorbije jaren is gebeurd met een uitgebreid communicatieplan. Er wordt op regelmatige tijdstippen in de media geïnformeerd over nieuwe cijfers. De hulplijn wordt onder de aandacht gebracht, de opstart van de chat, relevante nieuwsfeiten, nieuwe methodieken enzovoort. In 2018 en 2019 liep er op de VRT een filmpje om dit onder de aandacht te brengen. Er worden gastcolleges georganiseerd bij relevante studierichtingen. Er wordt bij partnerorganisaties geïnformeerd opdat ze dit zouden meenemen. Er loopt ook via sociale media een campagne die tot op dit ogenblik, via de website, alvast 46.367 keer is bezocht met in 2019 een stijging van het websitebezoek met 56 procent. En last but not least, ook met de verschillende partnerorganisaties worden er afspraken gemaakt om dit initiatief meer kenbaar te maken, via folders, visitekaartjes en zo verder enzovoort.

En last but not least, ook met de verschillende partnerorganisaties worden er afspraken gemaakt om dit initiatief meer kenbaar te maken, via folders, visitekaartjes, enzovoort.

Dit is een problematiek die aangehouden aandacht vereist, die ook de zaken bespreekbaar moet maken die in het verleden misschien onvoldoende bespreekbaar waren. Het is een zaak van voorkomen, beter dan genezen. Want de problematiek is inderdaad, zoals u zelf hebt aangegeven, niet te onderschatten.

**Freya Saeyns (Open Vld):** Ik dank u voor uw antwoorden, minister, maar toch blijf ik wat op mijn honger zitten wat de komende jaren betreft. U spreekt over wat er gebeurd is in 2017 en 2018, maar ik wil vooral weten welke acties u de komende jaren gaat ondernemen. Je kunt voor of tegen het filmpje van Child Focus zijn. Het is een schokkend filmpje. Iedereen heeft er zijn mening over. Maar wat er voor mij vooral ontbrak, was het volgende. Mensen met dergelijke gevoelens kijken daar ook naar. Dan zou ik het wel heel interessant gevonden hebben, mocht er een verwijzing geweest zijn naar Stop it Now! Dat ontbrak volgens mij. Want zoals u zelf meerdere malen hebt aangehaald: voorkomen is beter dan genezen. Er is nog zoveel potentieel, dat we absoluut niet mogen laten liggen. Daarom dring ik nog eens aan. Hoe gaat u die hulplijn nog meer onder de aandacht brengen, om ervoor te zorgen dat mensen met dergelijke gevoelens niet overgaan tot het plegen van daden?

**De voorzitter:** Mevrouw De Rudder heeft het woord.

**Maaïke De Rudder (CD&V):** Minister, vanuit CD&V zijn we ervan overtuigd dat iedereen hier aanwezig het erover eens is dat seksueel misbruik, en al zeker bij kinderen, niet getolereerd kan worden. We zijn dan ook blij dat er in de beleidsnota een paragraaf is gewijd aan de voortzetting van het tegengaan van misbruik. Ook de hulplijn Stop it Now! past natuurlijk binnen het beleid, want zo'n hulplijn, als aanvulling op het therapeutische aanbod, is vandaag de dag niet meer weg te cijferen.

Uit een nog niet gepubliceerde schriftelijke vraag van mijn collega Schryvers komen een aantal interessante zaken naar voren. Over de hele periode waren er 1394 gemiste oproepen wegens contacten buiten de openingsuren. Nu is die lijn een tiental uren per week bereikbaar. Het is toch belangrijk dat we die openingsuren kunnen garanderen en dat we ook mensen die de hulplijn niet kunnen bereiken omdat ze gesloten is, kunnen opvangen. 1394 gemiste oproepen, dat zijn 1394 gemiste kansen om mensen te helpen.

De grootste groep bellers, 56 procent, zijn mensen die bezorgd zijn om hun eigen seksuele gevoelens. 28 procent van de contacten zijn personen die bezorgd zijn over iemand anders. Minister, is het mogelijk om met Stop it Now! te bekijken of er eventueel een uitbreiding kan komen van de openingsuren? De berichtgeving in de media moet ook tellen voor alle doelgroepen, niet voor één specifieke, maar voor een heel uitgebreid aantal doelgroepen. *(Applaus bij CD&V)*

**De voorzitter:** Mevrouw Van den Bossche heeft het woord.

**Freya Van den Bossche (sp.a):** Minister, ik ben geen grote fan van het filmpje, in die zin dat het zijn doel voorbijschiet. De nieuwsgierigheid van heel wat kinderen is geprikkeld. Kinderen surfen naar die site, klikken aan dat ze achttien zijn en bekijken die beelden. Ik weet niet of het daarvoor bedoeld is. En of ouders door dit soort filmpjes te bekijken, nu echt op een ander spoor worden gebracht? Ik vrees ervoor.

Wat ik ook mis, is een verwijzing naar Stop it Now! Ik ben blij dat collega Saeys het ook al aanhaalde. Als 1000 mensen de afgelopen periode belden omdat ze zich zorgen maken over het eigen gedrag en de eigen gevoelens of die van iemand in hun omgeving, betekent dat dat er heel wat mensen zijn die potentieel dader worden, maar eventueel bereid zijn om het niet te worden. Mijn vraag gaat vooral over opvolging. Van die 1000 bellers waren er 570 die zelf gevoelens hebben voor kinderen of daden stellen die onoorbaar zijn op dat vlak. Slechts 100 daarvan hebben een doorverwijzing gekregen. Is er überhaupt enige opvolging van wat er verder voor of met die 570 mensen gebeurt? Ze hebben wel een eerste stap gezet en zijn dus wellicht vatbaar voor advies en hulpverlening. Hoe zorgen we ervoor dat we die mensen kunnen helpen om niet te doen wat ze mogelijk overwegen te doen en waarvoor ze zelf eigenlijk al hulp hebben gezocht?

**De voorzitter:** De heer Parys heeft het woord.

**Lorin Parys (N-VA):** Ik wil mijn collega's ondersteunen in hun vragen. De minister zei net dat preventie ontzettend belangrijk is en dat voorkomen beter is dan genezen. Als je dan gevoelens hebt of als je je zorgen maakt over iemand die pedofiele gevoelens voor kinderen heeft, en je gaat die heel hoge drempel over om hulp te zoeken, dan kun je op dinsdag tussen 15u en 19u, woensdag tussen 9u30 en 12u30 en vrijdag tussen 12u en 15u terecht bij Stop it Now! Dat lijkt me inderdaad een gemiste kans, minister, om ervoor te zorgen dat we iedereen capteren die potentieel dader is of die zich zorgen maakt. De chat is op dinsdag open van 15u tot 19u. Ik denk dat er met artificiële intelligentie en chatbots wat mogelijk moet zijn om ervoor te zorgen dat we niet langer meer dan duizend gemiste oproepen hebben. Ik hoop ook dat, als we die mensen doorverwijzen, we hen in andere gespecialiseerde centra zien binnenkomen. Merkt u ook dat er een verhoogde intake is bij die gespecialiseerde centra voor de behandeling van mensen met pedofiele gevoelens?

**De voorzitter:** De heer De Reuse heeft het woord.

**Immanuel De Reuse (Vlaams Belang):** Over het meest recente initiatief is Vlaanderen een stukje verdeeld. Sommigen vinden het te choquerend, nodeloos provocatief en bovendien confronterend voor de slachtoffers en hun familie. Anderen vinden het net de manier om dit probleem, deze afschuwelijke vorm van misbruik op de kaart te zetten. Er zijn voldoende argumenten om beide kampen gelijk te geven.

Maar zijn we als maatschappij niet veel te tolerant voor kindermisbruik? De strafmaten waarover je leest, zijn altijd of meestal belachelijk laag en stoten tegen de borst. Vanmorgen stond er nog in de krant dat een reeds veroordeelde man, die nog twee tienerjongens had misbruikt, veroordeeld werd tot anderhalf

jaar met probatie-uitstel. Moet er dan nog zand zijn? Het schuldinzicht is bij veel daders ook onbestaande. In de forensische psychiatrie zal ook tijdens deze legislatuur verder worden ingezet op forensische zorg om te voorkomen dat de daders opnieuw zedenfeiten plegen. Welke extra acties zult u verder ontwikkelen? Wat is daarnaast het hervolpercentage na deze zorg?

Slachtoffers zijn getekend voor het leven. Veel daders gaan vaak fluitend verder met hun leven en hun misdadige praktijken. Preventie is belangrijk en noodzakelijk, ook in dit moeilijke thema. Er is verwezen naar het succes van de hulplijn voor pedofielen, maar in het geval van misbruik mag onze maatschappij voor ons gerust wel wat verruwen. Er kan geen begrip zijn voor kindermisbruik en er kunnen ook geen verzachtende omstandigheden zijn. Een harde aanpak is nodig. *(Applaus bij het Vlaams Belang)*

**De voorzitter:** Mevrouw De Martelaer heeft het woord.

**Ann De Martelaer (Groen):** Ik wil hierbij de vragen van de collega's ondersteunen.

**De voorzitter:** Dat was heel kort.

Minister Beke heeft het woord.

**Minister Wouter Beke:** Korter dan een tweet.

Het gaat over een belangrijke problematiek. Het initiatief rond de hulplijn dat twee jaar geleden werd genomen, is belangrijk. De cijfers tonen ook aan dat het een relevant initiatief is.

Ik wil even terugkomen op de tussenkomst van de heer De Reuse. Zeggen dat het een hulplijn is voor pedofielen, doet dit initiatief eigenlijk geweld aan. Het ondergraaft zelfs een stukje dit initiatief. Het gaat over mensen die bepaalde gevoelens hebben, twijfelen over hun gevoelens en daar een hulplijn voor zoeken. Ik denk dat net door deze globale aanpak de ontvankelijkheid om hiernaartoe te stappen, veel groter is dan de manier zoals u het daarnet heeft geventileerd en naar voren heeft gebracht.

Dit is natuurlijk alleen een hulplijn. Het is ook niet meer dan dat. We hebben andere initiatieven, zoals ik daarstraks al heb opgesomd, als de Family Justice Centers (FJC's), de vertrouwenscentra kindermishandeling (VK's), de Ondersteuningscentra Jeugdzorg (OCJ's) en andere om dat verder op te pakken. We hebben ook 1Gezin1Plan om ervoor te zorgen het aanbod dat er vandaag is, zoveel mogelijk kenbaar te maken, en ook om ervoor te zorgen dat het op een juiste manier wordt toegeleid. Hoeveel mensen die dat nummer bellen, worden doorgeleid, naar wie zij worden doorgeleid en wat de opvolging daarvan is, zullen we in de commissie bespreken zodat in de uitvoering van mijn beleidsnota verdere stappen kunnen worden gezet.

**Freya Saeys (Open Vld):** Minister, ik hoor dat heel wat collega's dezelfde bezorgdheid hebben en dat er initiatieven zijn om bijvoorbeeld die openingsuren en de chat te verruimen. Dat zijn heel goede stappen. We moeten allemaal de handen in elkaar slaan, omdat preventie nog altijd de sleutel is om te voorkomen dat mensen hun gevoelens omzetten in daden. Zoiets meemaken, maakt je leven kapot, het tekent je. Alles wat in onze macht ligt om dat te voorkomen, moeten we absoluut aangrijpen. *(Applaus bij Open Vld, de N-VA, CD&V en Groen)*

**De voorzitter:** De actuele vraag is afgehandeld.

**ACTUELE VRAAG van Filip Dewinter aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over een hoofdband als nieuw uniformstuk bij De Lijn**

**De voorzitter:** De heer Dewinter heeft het woord.

**Filip Dewinter (Vlaams Belang):** Minister, sinds enkele weken heeft De Lijn aan haar uniform een nieuw stuk toegevoegd, zijnde de brede hoofdband, blauw, met het logo van De Lijn, type 339, artikel 1176277, dotatieprijs 3 euro. Een detail, een fait divers, dat hier uiteraard geen bespreking waard zou mogen zijn mocht het niet zo zijn dat de dienst Welzijn en Diversiteit van De Lijn gisteren een mail verspreidde naar het personeel met de mededeling: 'De hoofdband is toegevoegd op advies van Unia en is een inclusieve oplossing voor mensen die hun hoofd wensen te bedekken om medische of religieuze redenen.' De mail is ondertekend door de teamleider Diversiteit.

Minister, in het regeerakkoord staat dat de Vlaamse overheid de diversiteit van het personeel wil aanmoedigen, maar dat de uiterlijke tekenen van persoonlijke overtuiging niet kunnen worden getoond bij rechtstreeks klantencontact. Dan staat neutraliteit van de dienstverlening centraal. Uiterlijke symbolen van levensbeschouwing, religieuze, politieke of andere overtuigingen worden bij rechtsreeks klantencontact niet gedragen.

Aan de ene kant voert De Lijn dit op vraag van Unia in om religieuze redenen maar aan de andere kant staat in het regeerakkoord dat we dit vooral niet zullen doen. De Lijn is natuurlijk geen rechtstreeks personeel van de Vlaamse overheid, hoewel de overheid wel 100 procent aandeelhouder is. Misschien kunt u zich er op die manier van afmaken, maar dat zult u uiteraard niet doen. Want u zult me willen vertellen wat er precies in dat advies van Unia staat, waarom Unia De Lijn aanstuurt bij het nemen van dit soort beslissingen, waarom De Lijn dit doet in tegenstrijd met het Vlaams regeerakkoord en wat uiteraard uw mening als minister en als vrouw is over deze kwestie.

U weet dat die hoofddoek een religieus symbool is dat vooral de discriminatie en de onderdrukking van de vrouw symboliseert op een toch wel heel manifeste manier. Om die reden proberen we met zijn allen dat aspect van die godsdienst op zijn minst terug te dringen. Ik kijk uit naar uw antwoord en ik ben ervan overtuigd dat u komaf zult maken met deze praktijken en dit uniformstuk uit het uniform van De Lijn zult willen schrappen.

**De voorzitter:** Minister Peeters heeft het woord.

**Minister Lydia Peeters:** Mijnheer Dewinter, ik dank u voor uw vraag. Ik kan eigenlijk heel kort antwoorden. Een beeld zegt meer dan woorden. De Lijn heeft inderdaad een aantal kledingstukken toegevoegd aan haar uniform. Ik laat het u zien. Het ene stuk is een pet met het logo van De Lijn, het andere is wat u een hoofdband, noemt maar ik denk dat iedereen in de zaal hier dit kent als een haarband. *(Minister Lydia Peeters toont twee foto's)*

Mijnheer Dewinter, ik zal u iets bekennen: dertig jaar geleden droeg ik dat ook, en dat was helemaal niet uit religieuze overtuiging of om medische redenen. Neen, dit is een haarband en ik denk dat iedereen in dit parlement een dergelijke haarband, die warm is aan de oren, kent. Het is gewoon een banale haarband, die je vandaag overal in de winkel kunt kopen voor amper 3 euro.

Mijnheer Dewinter, u ziet daar een hele polemiek in. Ik heb natuurlijk ook uw persberichten en uw tweets daarover gelezen. U ziet dat als een ontoelaatbare toegeving aan de islam, maar echt niet, dit is gewoon een heel klassieke haarband, een heel banale pet. Het is een kledingstuk dat ook de NMBS heeft

toegevoegd aan het uniform. We zien er echt totaal geen probleem in. Ik denk dat u spoken ziet in dit verhaal die er helemaal niet zijn. (*Applaus bij Open Vld, CD&V en sp.a*)

**Filip Dewinter (Vlaams Belang):** Men kan daarvoor applaudiseren, maar in feite bent u bijzonder laf in uw houding, minister. Niet ik zeg dat dit artikel wordt ingevoerd om toe te geven aan de islam, dat zegt de teamleider Diversiteit die hierover gisteren aan het personeel een e-mail heeft gestuurd – ik heb de e-mail bij – waarin uitdrukkelijk staat dat deze zaken zijn toegevoegd op advies van Unia. Zeg ik dat of zegt de teamleider Diversiteit van De Lijn dat?

Dan zegt ze: het is een inclusieve oplossing voor mensen die hun hoofd wensen te bedekken omwille van medische of religieuze redenen. Heb ik dat nu gezegd of zegt de teamleider Diversiteit van De Lijn dat in een e-mail die wordt verspreid aan het personeel?

Het was natuurlijk niet de bedoeling dat die e-mail zou uitlekken en dat duidelijk zou worden dat De Lijn dat doet om dit doel te bereiken. Natuurlijk is het een toegeving aan de islam. Uiteraard is het de bedoeling...

Mevrouw Rutten, u lacht ermee, maar wat zegt u dan van deze e-mail? Die bestaat niet, die is niet juist, dat is allemaal uitgevonden door mezelf?

**Gwendolyn Rutten (Open Vld):** U draagt geen haarband, mijnheer Dewinter.

**Filip Dewinter (Vlaams Belang):** Nee, mevrouw, ik draag geen haarband, u ongetwijfeld wel. Maar laat ons eens eerlijk zijn. Al dit soort van tussenoplossingen die dan worden weggelachen, zijn, als het er echt op aankomt en dat blijkt uit de e-mails van De Lijn, een overtreding van uw regeerakkoord.

Minister, als u een beetje politieke moed zou hebben, zou u dat vandaag ook toegeven op basis van het overtuigende bewijs in de e-mail die de teamleider Diversiteit heeft rondgestuurd aan het personeel. Geef dat dan ook toe, lach dat niet weg. Probeer dat niet onder de mat te vegen alsof er niks aan de hand is, want u weet waar het probleem zit. Het probleem zit in het feit dat we almaar toegeven aan het pad van de islamisering. Buigen, een kniebuiging maken voor die godsdienst, in de hoop uiteindelijk een consensus te vinden die er toch nooit zal komen.

We zijn nog maar een paar weken ver en u treedt uw eigen bestuursakkoord al met de voeten. U veegt dit onder de mat, u minimaliseert en u maakt het belachelijk, terwijl de e-mails overdonderend duidelijk zijn over de echte intenties, op advies van Unia dan nog, neergeschreven in een e-mail van de teamleider Diversiteit. (*Applaus bij het Vlaams Belang*)

**De voorzitter:** De heer Rousseau heeft het woord.

**Conner Rousseau (sp.a):** Mijnheer Dewinter, misschien hebt u een bad hair day, maar wat scheelt er met u? Wat scheelt er toch met u? Op een moment dat buschauffeurs onder druk staan, geen tijd krijgen om naar het toilet te gaan, worden bedreigd, op een moment dat er een groot tekort is aan buschauffeurs, op een moment dat we verdomd blij zouden moeten zijn dat mensen nog buschauffeur willen zijn, op dat moment begint u terug te verdelen op basis van religie, op dat moment begint u terug te haten.

Namens de sp.a en namens heel veel mensen wil ik u heel hard vragen: stop daarmee. Stop met die verdeling en die haat. Niemand wordt daar beter van. Kijk naar wat mensen doen, kijk niet naar wat mensen dragen. In de plaats van u druk te maken over wat iemand op zijn hoofd zet, roep ik u en uw fractie op om

samen met ons werk te maken van betere werkomstandigheden voor al die buschauffeurs, want daar worden we wel beter van. (*Applaus bij sp.a en Groen*)

**De voorzitter:** De heer Van de Wauwer heeft het woord.

**Orry Van de Wauwer (CD&V):** Dit is weer een belachelijk debat dat we vandaag aan het voeren zijn. Als ik de case bekijk, gaat het over een hoofdband die deel uitmaakt van het uniform, ongeacht de motivaties om die te dragen. Wanneer iemand die draagt, zijn de beoordelingen over het waarom enkel maar intentieprocessen die worden gemaakt. Mijnheer Dewinter, het intentieproces dat u hier vandaag maakt, is dit onmiddellijk weer als voorbeeld voorstellen van onderdrukking door de islam en verkrampt omgaan met diversiteit.

Wel, dat is nu net niet hoe we hiermee moeten omgaan. Een uniform met een pet of een hoofddoek kan misschien, naast een oplossing voor medische oorzaken, ook wel twee belangrijke finaliteiten dienen: enerzijds is er de neutraliteit van de dienstverlening, die we als Vlaamse overheid heel belangrijk vinden, en ook het wekken van klantenvertrouwen, en tegelijkertijd wordt anderzijds de individualiteit van mensen gerespecteerd.

Minister, misschien ziet u daar dus ook een oplossing in wat die twee finaliteiten betreft.

**De voorzitter:** Mevrouw Groothedde heeft het woord.

**Celia Groothedde (Groen):** Minister, ik wil u bedanken voor uw serene tussenkomst in dit debat. Ten gronde gaat dit helemaal niet over een kledingstuk. Dit gaat over al dan niet nodeloos polariseren. Wij roepen op tot sereniteit en inclusiviteit.

**De voorzitter:** De heer Keulen heeft het woord.

**Marino Keulen (Open Vld):** Voorzitter, mijnheer Dewinter, goede collega's, het is heel simpel. Ga met deze foto de straat op en vraag aan tien willekeurig gekozen Vlaamse vrouwen, allochtoon, autochtoon of wat dan ook: wat is dit? (*Opmerkingen bij het Vlaams Belang*)

Dan zal je tien keer als antwoord, als reactie krijgen: dit is een haarband. Als mensen deze woordenwisseling, dit gesteggel zien, dan zullen ze – mijnheer Dewinter, u vindt wat de mensen denken toch heel belangrijk – zich afvragen met wat voor prullen we ons hier bezighouden. (*Applaus bij Open Vld en sp.a*)

**De voorzitter:** De heer De Meester heeft het woord.

**Tom De Meester (PVDA):** Mijnheer Dewinter, ik val hier bijna van mijn stoel. We hebben hier net een heel debat achter de rug over de besparingen bij De Lijn, maar volgens u is het probleem bij De Lijn niet de haltes die worden geschrapt, niet de trams zonder reservewielen, niet het personeelstekort, maar het uniform. Nu heeft extreemrechts natuurlijk altijd al iets met uniformen gehad, dat weten we allemaal. (*Gelach*)

Maar wat is in godsnaam het probleem met een hoofdband en met een pet? Een pet! Minister, het is weliswaar een zeer lelijke pet, dat geef ik toe. Collega's, waar is Jani als je hem nodig hebt? Mijnheer Dewinter, denkt u nu echt dat klanten van De Lijn er last van hebben als een buschauffeur een hoofdband of een pet op heeft? Denkt u dat die bussen daar stipter of minder stipt van worden? Wat is nu eigenlijk voor u in godsnaam het probleem? Als we u moeten geloven, dan schuilt achter elke hoofdband en achter elke pet de radicale islam. Dat is eigenlijk wat u beweert. In uw plaats zou ik echter opletten, want als ik goed kijk naar die

extreemrechtse studentenclubs van u: die hebben ook allemaal zo'n pet op hun hoofd, misschien zijn die ook wel aan het radicaliseren.

Mijnheer Dewinter, voor mij is het duidelijk. Wat u doet, is mensen tegen elkaar opzetten, is haat zaaien. Wij focussen liever op het echte probleem, en dat is beter en betaalbaar openbaar vervoer voor iedereen! *(Applaus bij de PVDA en Groen)*

**De voorzitter:** Mevrouw Sminate heeft het woord.

**Nadia Sminate (N-VA):** Minister, ik denk dat we hier toch een aantal zaken op een rijtje moeten zetten. Feit is dat Unia al sinds jaar en dag strijd voert tegen het hoofddoekenverbod. Dat een gelijkkansencentrum vandaag de dag nog steeds pleit voor de hoofddoek, is iets dat er bij mij niet ingaat. Hoe valt hun advies dan echter inderdaad te rijmen met deze foto's? Dit is inderdaad een haarband. Het is bijna een diadeem. Wat dit dan te maken heeft met religieuze symbolen, begrijp ik absoluut niet, tenzij Unia misschien het geweer van schouder heeft veranderd en het hoofddoekenverbod hiermee wordt opgelost. Geef ze allemaal een haarband en het is opgelost.

Collega's, feit is wel dat een overheidsinstelling heeft gecommuniceerd naar haar personeel om te zeggen dat een hoofddekseel mag worden gebruikt als religieus symbool. Die communicatie, dat zinnetje blijft voor mij wel problematisch, want het is inderdaad iets dat indruist tegen het regeerakkoord. Het is iets dat indruist tegen onze visie op onze samenleving, en dat is iets waartegen we ons zullen blijven verzetten. *(Applaus bij de N-VA en het Vlaams Belang. Opmerkingen van Filip Dewinter)*

**De voorzitter:** Mijnheer Dewinter, ik zet uw microfoon uit. *(Opmerkingen van Filip Dewinter)*

Minister Peeters heeft het woord.

**Minister Lydia Peeters:** Voorzitter, ik ben er zeker van dat u in het verleden ook nog een dergelijke haarband hebt gedragen. *(Opmerkingen van de voorzitter)*

Ik wil duidelijk stellen dat het recent goedgekeurde regeerakkoord helemaal niet met de voeten wordt getreden door twee elementen aan het uniform toe te voegen. Het ene is een haarband. We moeten het geen hoofdband noemen, want dat woord ken ik zelfs niet. Dit is een klassieke haarband. Het andere is een klassieke pet.

Mijnheer Dewinter, u verwijst naar de mail van de teamleider van wat u het team Diversiteit noemt. Het is, voor alle duidelijkheid, het team Welzijn en Diversiteit. Ik wil dit benadrukken omdat die teamleider meermaals van personeelsleden van De Lijn de vraag heeft gekregen of ze een hoofddekseel mogen dragen. Soms willen ze dat vanwege de warmte, maar in een heel specifiek geval kwam de vraag van iemand met een huidziekte aan het hoofd die dit wat wilde bedekken. Mag dat dan of niet?

Om te voorkomen dat zo maar toelating zou worden gegeven om eender welk hoofddekseel te dragen dat u absoluut niet graag ziet, is beslist twee elementen aan het uniform toe te voegen. Het eerste is een klassieke haarband die al vijftig jaar op de markt is, en het tweede is een pet.

U kunt hier met uw armen staan zwaaien en zeggen dat die haarband een eerste aanzet vormt, maar ik denk dat absoluut niet. Indien u nu de straat oploopt, zult u waarschijnlijk nog veel kleinere kinderen met een dergelijke haarband zien. U zult ook andere mensen met een haarband of met een pet zien. Indien u daar iets anders in ziet, ziet u spoken. Dat is helemaal niet geval. Ik vind het mooi dat iemand met een of andere medische problematiek van het team Welzijn en Diversiteit een oplossing heeft gekregen. Zo zijn deze elementen toegevoegd. *(Applaus bij Open Vld)*



**Filip Dewinter (Vlaams Belang):** Minister, u bent als een paling in een emmer snot. U draait en keert zich in alle bochten om dit hier maar uitgelegd te krijgen. U moet echter niets uitleggen. Het team Diversiteit van De Lijn zegt het zelf. Ik zal het nog eens voorlezen: "Deze zaken zijn toegevoegd op advies van Unia." Wat staat in dat advies? Mogen we dat advies zien? Op advies van Unia is er nu "een inclusieve oplossing voor mensen die hun hoofd wensen te bedekken omwille van medische of religieuze redenen". Of dat nu een Mexicaanse sombrero, een petje, een hoofddoek of wat dan ook is, maakt niet uit. Dit wordt op advies van Unia toegevoegd om religieuze redenen. Dat is de essentie. U moet dáár een antwoord op geven. U moet niet proberen u te verbergen achter carnavaleske toespelingen op de hoofddoek en op het verschil met een haarband, want dát is de essentie.

De essentie is nog veel uitdrukkelijker dan dat. Terwijl in de islamwereld, Saoedi-Arabië, Iran, Libanon en aanverwanten, miljoenen vrouwen strijden voor vrijheid en gelijkheid en tegen de boerka, de hidjab en, bij uitbreiding, de hoofddoek, zullen wij in Vlaanderen een variant daarvan officialiseren en ridiculiseren omdat Unia dat vraagt.

Minister, dit gebeurt om religieuze redenen. Het staat er. Ik veins dit niet. Ik schud dit niet uit mijn mouw. De realiteit is dat dit in de mail staat, en u mag dat niet onder de mat vegen. U moet ageren en uw regeerakkoord toepassen. *(Applaus bij het Vlaams Belang)*

**De voorzitter:** De actuele vraag is afgehandeld.

**ACTUELE VRAAG van Koen Daniëls aan Ben Weyts, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Onderwijs, Sport, Dierenwelzijn en Vlaamse Rand, over het toelatingsexamen geneeskunde**

**De voorzitter:** De heer Daniëls heeft het woord.

**Koen Daniëls (N-VA):** Collega's, deze kwestie betreft de artsen, en meer bepaald de Vlaamse studenten die tot de artsenopleiding worden toegelaten. Ik geef een aantal cijfers mee: dit jaar hebben er 5505 toekomstige studenten deelgenomen aan het toelatingsexamen. Daarvan waren er 1491 geslaagd, en werden er uiteindelijk 1205 toegelaten, gunstig gerangschikt, om aan de opleiding te mogen beginnen. Voor de snelle rekenaars in de zaal: dat zijn 286 studenten die hebben deelgenomen en die geslaagd waren, maar die toch niet aan de opleiding mogen beginnen, vanwege de zogenaamde contingenten.

Collega's, we kunnen veel zeggen over die examens. In de vorige legislatuur probeerden we ze zo moeilijk mogelijk te maken, zodat we net uitkwamen op het aantal studenten dat mocht beginnen. We hebben dat dan omgevormd naar een toelatingsexamen – onze fractie was daar vragende partij voor – dat beter in lijn ligt met wat de studenten in het middelbaar leren. Dat maakt natuurlijk dat je meer geslaagden hebt, en dat is een aangenaam gevoel. Maar dan krijg je vervolgens te horen dat je niet mag starten, en dat wringt natuurlijk een beetje.

Die 286 studenten die wel geslaagd zijn maar niet mogen starten, overwegen nu om naar de rechtbank te stappen, om te zeggen dat ze ongelijk behandeld zijn. Want als ze in Wallonië hadden gewoond, dan had gewoon iedereen kunnen starten die geslaagd was. En op het einde van de rit krijgen we weer een 20 jaar durende 'lissage' – je had niet mogen starten en je had niet mogen afstuderen, maar op het einde krijg je toch een RIZIV-nummer (Rijksinstituut voor Ziekte- en Invaliditeitsverzekering).

Die studenten voelen zich ongelijk behandeld, en ik kan daar eigenlijk wel ergens begrip voor opbrengen. Want op die manier heeft Wallonië door de jaren heen

1531 artsen te veel, en Vlaanderen 1040 artsen te weinig. Daarom hebben we in het regeerakkoord een passage ingeschreven, om daar een eigen planning op toe te passen.

Kunt u op dit moment al iets doen aan die bekommernis? Is er een mogelijkheid om al iets te ondernemen voor die 286 studenten?

**De voorzitter:** Minister Weyts heeft het woord.

**Minister Ben Weyts:** Er zijn hier twee discussies die samenlopen. Je hebt enerzijds de onrechtvaardigheid, de ongelijkheid van de bestaande situatie, waarbij de Franse Gemeenschap al jaren aan een stuk de federale quota aan haar laars lapt, en daar uiteindelijk altijd voor wordt beloond, door toch de RIZIV-nummers te krijgen die men verlangt. Men laat dus alle studenten aan die studies deelnemen. Dan zeggen wij heel duidelijk dat we daar niet meer aan meedoen. Want de braafste van de klas – de Vlamingen – wordt altijd in de hoek gezet.

Wij gaan het aantal studenten bepalen op basis van de Vlaamse noden, en op basis van onze eigen inzichten ten aanzien van die noden. We doen dat dus, ipso facto, op basis van een contingent, een numerus fixus. We zijn inderdaad afgestapt van de numerus clausus. Want als je gewoon een numerus clausus toepast, dan zeg je dat iedereen die geslaagd is, mag deelnemen aan de studie. En dan heb je geen controle op het aantal studenten dat deelneemt en uitstroomt, en heb je geen controle over de vraag of het aantal studenten overeenstemt met onze Vlaamse noden. Dat willen we niet.

We willen er net zo snel mogelijk voor zorgen dat we het aantal deelnemende studenten contingentere, op basis van de reële noden die bestaan in Vlaanderen. En 'zo snel mogelijk' betekent hier vóór het volgend academiejaar, in de mate van het mogelijke.

**De voorzitter:** De heer Daniëls heeft het woord.

**Koen Daniëls (N-VA):** Ik ben blij dat u zegt: 'zo snel mogelijk'. Want het is niet goed dat we deze situatie blijven aanhouden. Wallonië zegt dat zij een contingent hebben, en dat zij niet meedoen. Het is eigenlijk wel straf dat Vlaamse studenten naar een rechtbank stappen, tegen Vlaanderen, omdat Wallonië zich niet houdt aan jarenlange regels. Dat is, wat mij betreft, toch een vrij schizofrene situatie.

Maar ik begrijp ook dat u zegt dat u niet zomaar iedereen toelaat. We kunnen nu niet zeggen dat we die 286 studenten er maar bij nemen, want we beschikken niet over de objectieve gegevens om het aantal artsen te bepalen. We gaan dus niet voor nattevingerwerk, en daar kan ik mij zeker in vinden.

Hebt u al een zicht op welke criteria u zou gebruiken om daar in de toekomst, richting het volgende academiejaar, toch een beter zicht op te hebben?

**De voorzitter:** De heer Slagmulder heeft het woord.

**Kristof Slagmulder (Vlaams Belang):** De problematiek van de artsenquota is hier al enkele keren besproken. 286 Vlaamse studenten die geslaagd zijn voor de opleiding geneeskunde, kunnen dit jaar niet starten. In Wallonië kan dat wel, en dat blijkt ook dit jaar weer zo te zijn. Uit uw antwoord op mijn schriftelijke vraag, minister, blijkt dat dit jaar 958 geslaagde deelnemers aan de Franstalige opleiding geneeskunde mogen beginnen, terwijl er een federaal quotum van slechts 505 beschikbaar is.

Collega's, deze Vlaamse studenten worden gediscrimineerd, niet alleen ten opzichte van Waalse studenten, maar ook ten opzichte van buitenlandse artsen, die

in ons land gemakkelijk een RIZIV-nummer krijgen. Zo'n 35 procent van de nieuwe RIZIV-nummers komt van buitenlandse artsen, terwijl de buitenlandse studies geneeskunde niet altijd hetzelfde niveau blijken te hebben als de Vlaamse. Komt daarbij ook vaak nog eens het gebrek aan voldoende kennis van de Nederlandse taal.

Enkele studenten stappen naar de rechtbank, terecht, om deze discriminatie aan te klagen. Collega's, er zijn in Vlaanderen artsen te kort en toch zijn er 286 geslaagde Vlaamse jongeren die arts willen worden en die over voldoende competenties beschikken en niet mogen starten.

Het Vlaams Belang wil de minister nogmaals oproepen om, in afwachting van de quota, alle geslaagde studenten toch toegang te geven tot de studie geneeskunde, want dat ze bekwaam zijn, hebben ze intussen wel al bewezen.

**De voorzitter:** De heer Bex heeft het woord.

**Stijn Bex (Groen):** Minister, met uw voornemens rond bindende toelatingsexamens voor het hoger onderwijs hebt u op zijn zachtst gezegd al heel wat reacties geogst. Maandag heeft de Vlaamse Hogescholenraad (VLHORA) een white paper voorgelegd over de lerarenopleiding, en die gaat regelrecht in tegen uw plannen voor een bindende proef voor die lerarenopleiding, en trouwens ook voor het schakeljaar dat u na de humaniora voorziet. Wat betreft die toelatingsproef voor de geneeskundestudenten, we hebben natuurlijk alle begrip voor die 286 studenten die nu vragen om toch die opleiding te mogen starten, maar we zien dit verhaal breder.

Wij willen een meer toegankelijke opleiding, want de huidige proef is elitair en selecteert niet enkel op basis van kennis en vaardigheden, maar vooral ook op de sociaal-economische situatie van studenten. Dat zeg ik niet, een studie van de VUB heeft dat aangetoond. De huidige toegangsproef schrikt af en er is een bijkomende financiële drempel bij de voorbereiding. Bovendien winnen andere kerncompetenties dan deze die vandaag gemeten worden, steeds meer aan belang voor het geneeskundig beroep.

Hoe gaat u, in lijn met wat u zelf zegt in uw beleidsnota, ervoor zorgen dat wanneer we meer studenten toelaten tot die opleiding er ook meer diversiteit in de studentenpopulatie geneeskunde en tandarts zal zijn?

**De voorzitter:** De heer Brouns heeft het woord.

**Jo Brouns (CD&V):** Minister, wij scharen ons in dezen ook volledig achter het regeerakkoord, waarin zeer duidelijk staat dat we in Vlaanderen moeten kijken naar de reële zorgnoden en dat de quota daarop moeten worden afgestemd. De Vlaamse planningscommissie moet zo snel mogelijk in gang schieten om dat te kunnen realiseren, die nieuwe quota.

We delen het ongenoegen dat leeft en dat gedeeld wordt door de Vlaamse decanen, over het feit dat Wallonië dat feitelijk allemaal aan zijn laars lapt.

Wat die quota betreft, minister: het gaat hier toch wel degelijk over de subquota die we in Vlaanderen kunnen bepalen rond de specialisaties? Of gaat het over de totale algemene quota inzake artsen en tandartsen?

**De voorzitter:** Mevrouw Vandecasteele heeft het woord.

**Lise Vandecasteele (PVDA):** Ik wil ook met een cijfer beginnen. Van de 589 gemeenten die België telt, zijn er vandaag een 300-tal met een tekort aan huisartsen. Een oplossing, mijnheer Daniëls, is een herverdeling of betere verdeling van de schaarste aan huisartsen. De oplossing is echt niet een opbod van Vlaanderen

tegen Wallonië. De oplossing is: meer artsen in België, zodat iedereen toegang krijgt tot de huisarts. De quota moeten op federaal niveau serieus verhoogd worden.

Ik ben het ermee eens dat het toegangsexamen ondemocratisch is. De studenten geneeskunde zelf zijn ook niet tevreden met de oplossing die u biedt van toch maar over de quota te gaan die wij krijgen, want dat wil zeggen dat er elk jaar een goodwill moet zijn van de minister om meer RIZIV-nummers uit te delen dan ze heeft. Zij vragen ook om het totale aantal RIZIV-nummers uit te breiden. Er is nood aan meer huisartsen, niet aan een nieuw spelletje communautair gehakketak tussen Vlaanderen en Wallonië.

**De voorzitter:** Mevrouw Goeman heeft het woord.

**Hannelore Goeman (sp.a):** Natuurlijk is dat erg voor mensen die wel geslaagd zijn voor hun toegangsexamen maar niet hoog genoeg gerangschikt zijn om te mogen beginnen. Maar dat is natuurlijk de essentie van een numerus fixus. Volgens ons is het toch echt geen goed idee om terug te gaan naar zoals het vroeger was, met een numerus clausus. Toen werd het examen altijd maar moeilijker gemaakt om er toch maar voor te zorgen dat er niet te veel mensen zouden slagen. Dat werkt volgens ons de uitsluiting alleen maar in de hand. Maar wat zeker geen goed idee is – en die discussie hebben we al gevoerd – is om die quota los te laten. Dat is absoluut niet de oplossing. Dat betekent dat je studenten in de onzekerheid stort. Na zeven jaar studeren heb je dan niet de garantie dat je een RIZIV-nummer krijgt. Dat zeggen trouwens niet alleen wij, dat zeggen ook de decanen van de opleidingen voor geneeskunde en de studentenvertegenwoordiging Vlaams Geneeskundig StudentenOverleg (VGSO).

Wat is de oplossing dan wel? Subquota via de Vlaamse planningscommissie, zodat we inderdaad met het federale niveau kunnen onderhandelen over een eventuele aanpassing. Maar om nu de boel kinderachtig te blokkeren, dat lijkt mij geen goed idee. (*Applaus bij de oppositie*)

**Minister Ben Weyts:** Communautair gehakketak, of wat men er ook van maakt – de realiteit is wat ze is. De Vlaamse brave leerling wordt altijd de dupe van zijn heel brave Lamme Goedzak-gedrag. Daar willen we niet langer in meestappen. Dan is de oplossing heel simpel: we gaan het aantal beginnende studenten afstemmen op de Vlaamse noden. Zo revolutionair is dat allemaal niet, vind ik. Ik zal een advies vragen aan de administratie. En dan zitten we zo snel mogelijk samen met de belanghebbenden, de zogenaamde stakeholders, om dat advies te bespreken en om ervoor te zorgen dat we effectief een contingent vastleggen. Je kunt niet zeggen dat je het aantal deelnemende studenten gaat afstemmen op de Vlaamse noden, en vervolgens pleiten voor een numerus clausus. Het ene impliceert automatisch dat je gaat voor een numerus fixus, zodat je controle hebt op het aantal deelnemende studenten en op het uiteindelijke aantal afstuderende kandidaat-artsen. Dat lijkt mij de logica zelve. We proberen daarin zo snel mogelijk vooruit te gaan.

**Koen Daniëls (N-VA):** Minister, ik ben blij dat u zegt dat we zo snel mogelijk de eigen Vlaamse noden vaststellen, zodat we zelf kunnen beslissen hoeveel we extra nodig hebben.

Collega's, er is een oplossing in heel die formule van het koninklijk besluit van 5 mei 2019: de aantallen erin moeten worden aangepast. Nu duurt het 20 jaar tegen dat het overaantal van Wallonië, die 1531, is opgelost. En het duurt 15 jaar tegen dat de 1040 te weinig in Vlaanderen is opgelost. Collega's, dan denk ik toch dat het veel beter is dat we in dit Vlaams Parlement de Vlaamse noden in kaart brengen en daar zo snel mogelijk aan tegemoetkomen. Nu zitten we in de volledig maffe situatie dat Vlamingen naar de rechtbank stappen omdat zij zich ongelijk behandeld voelen omdat Wallonië zich niet aan de regels houdt. Laat die zin even tot u

doordringen. Iedereen die binnenkort op het federale niveau mee onderhandelt, kan ik alleen maar vragen om ervoor te zorgen dat dit geregeld wordt.

In de white paper van de VLOHRA ging het erover dat als je toelatingsproeven doet – men noemde dat intakeproeven – je daar iets aan koppelt. Daar zijn de hogescholen wel vragende partij voor want ze krijgen het niet opgelost gedurende de opleiding.

**De voorzitter:** De actuele vraag is afgehandeld.

**ACTUELE VRAAG van Loes Vandromme aan Ben Weyts, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Onderwijs, Sport, Dierenwelzijn en Vlaamse Rand, over het bevorderen van leesplezier binnen en buiten de schoolmuren**

**De voorzitter:** Mevrouw Vandromme heeft het woord.

**Loes Vandromme (CD&V):** Minister, voorzitter, collega's, de laatste vraag is er een over voorlezen, in de Voorleesweek dan nog wel, tijdens welke Iedereen Leest het plezier van voorlezen graag in de kijker zet. Uit onderzoek blijkt dat voorlezen een positief effect heeft op leesplezier, en dat leesplezier op zijn beurt een positief effect heeft op leesvaardigheid.

Ik denk bijvoorbeeld aan begrijpend lezen. In 2016 was er het PIRLS-onderzoek (Progress in International Reading Literacy Study) naar begrijpend lezen bij leerlingen van het vierde leerjaar, en de resultaten waren helemaal niet goed: op tien jaar tijd was het prestatieniveau van die leerlingen gedaald. Ik kan die cijfers allemaal opsommen of voorlezen, maar dat wordt misschien te uitgebreid. Wat wel belangrijk is, is dat, als je de resultaten gaat filteren op thuistaal, op het aantal boeken dat leerlingen thuis kunnen vinden of op het opleidingsniveau van de moeder, dat geen impact heeft op de resultaten. Dat is een heel belangrijk feit.

Minister, in het regeerakkoord lezen we dat u het leesplezier buiten de schoolmuren wilt bevorderen door samen te werken met bibliotheken en culturele centra. Mijn vraag is hoe u het leesplezier zowel binnen als buiten de schoolmuren precies wilt bevorderen, uitgaande van het idee dat leesplezier een positieve invloed heeft op latere leesprestaties van leerlingen.

**De voorzitter:** Minister Weyts heeft het woord.

**Minister Ben Weyts:** Laat mij misschien beginnen met zelf het goede voorbeeld te geven: ik heb deze week ook voorgelezen in een klas van het tweede studiejaar. Ik vond dat heel plezant en ik denk dat de kinderen dat zelf ook plezant vonden. (*Gelach*)

Dat is natuurlijk omdat ze zelf geprikkeld worden. Ze willen datgene kunnen wat jij ook kunt, namelijk een gezelschap kunnen boeien en meeslepen. Daarom willen we daar zo vroeg mogelijk mee beginnen, met specifieke aandacht voor het Nederlands. Het meeste leesplezier ontstaat immers als je goed kunt lezen. Daarom willen we zoveel aandacht besteden aan dat Nederlands, al van in de kleuterschool, en willen we extra investeren in het kleuteronderwijs, zodat er meer handen zijn in de klas, en de kleuterjuf of -meester zich minder bezig hoeft te houden met luiers en meer met Nederlands. Daarom scherpen we de eindtermen op het vlak van begrijpend lezen en op het vlak van Nederlands aan. Daarom willen we een minimum aantal uren Nederlands en wiskunde, ook in het secundair onderwijs, en houden we ons een spiegel voor op het vlak van de organisatie van uniforme proeven.

Het bovenstaande geldt voor binnen de schoolmuren en -uren, maar je kunt ook buiten de schooluren, maar binnen de schoolmuren werken aan leesvaardigheid

en -plezier. Ik denk bijvoorbeeld aan een samenwerking met lokale besturen, waarbij we de schoolinfrastructuur openstellen als wijkbibliotheek. Dat is een concreet voorstel waaraan we willen werken. Ik denk ook aan een samenwerking met culturele centra om leesplezieruurtjes te organiseren.

**De voorzitter:** Mevrouw Vandromme heeft het woord.

**Loes Vandromme (CD&V):** Ik ben blij dat u verwijst naar goede voorbeelden en dat we het goede voorbeeld ook samen hebben getoond. Ik ben maandag en ook vandaag eveneens gaan voorlezen in een klas.

In de scholen zelf moeten we volgens mij de leerkrachten en kinderbegeleiders en -verzorgers die willen inzetten op voorlezen, blijven begeleiden en blijven ondersteunen in hun opleiding. Het is ook belangrijk dat we buiten de schoolmuren de samenwerking met lokale besturen gaan ondersteunen. Mijn vraag was ook of u in gesprek zult gaan met uw collega bevoegd voor de cultuur. Die kan een aanzet geven naar bibliotheken toe.

**De voorzitter:** De heer Pelckmans heeft het woord.

**Gustaaf Pelckmans (Groen):** Ik ben heel blij met dit initiatief. Bij het lezen van het regeerakkoord verbaasde het mij al dat cultuur opnieuw een heel geïsoleerd iets is, dat nog niet is doorgedrongen tot de andere beleidsstructuren. Als we straks geld moeten zoeken voor die sector, dan zijn er daar toch nog wel middelen te vinden.

Minister, ik zal mijn vraag volgende week ook aan minister Jambon stellen. Waarom zijn er niet zulke andere initiatieven om die cultuursector uit zijn isolement te halen? Cultuur kan heel veel betekenen voor welzijn, voor onderwijs, voor kansarmoede enzovoort.

**De voorzitter:** Mevrouw Ampe heeft het woord.

**Els Ampe (Open Vld):** Minister, collega's, het leesniveau in de Vlaamse basisscholen gaat achteruit. Sterker nog, er is geen enkele regio in de wereld waar de achteruitgang ingrijpender is dan in Vlaanderen. Dat kan toch niet! Voor Open Vld moet het leesniveau top zijn.

Uit internationale cijfers blijkt dat kinderen er te weinig plezier aan beleven. Het is heel fijn dat u les gaat geven of gaat voorlezen in een klas in Halle. Maar wat zult u doen om dat leesniveau en dat leesplezier in alle basisscholen in Vlaanderen en Brussel te verhogen? Ik dank u.

**De voorzitter:** Mevrouw Segers heeft het woord.

**Katia Segers (sp-a):** Voorzitter, in deze voorleesweek is het goed dat dit thema ook in dit parlement aan bod komt. Hoe kunnen we ervoor zorgen dat kinderen en jongeren het leesplezier kunnen ontwikkelen?

Want dat dat nodig is, staat als een paal boven water. Collega Vandromme verwees naar een onderzoek waaruit blijkt dat de leesvaardigheid van 10-jarigen erop achteruitgaat. We moeten dus actie ondernemen en onze leerlingen stimuleren om meer te lezen. Want taal is de basis van onze cultuur, van ons leren.

We mogen ons echter niet alleen focussen op de leerlingen zelf. In april van dit jaar bleek uit een onderzoek van Literatuur Vlaanderen en het BoekenOverleg dat ook de leerkracht Nederlands niet meer graag leest. De passie voor boeken is niet genoeg aanwezig bij studenten uit de lerarenopleiding. En dat is een echt probleem. Hoe kunnen we leerlingen aan het lezen krijgen wanneer de leerkracht zelf niet graag leest?

Minister, op welke manier zult u ervoor zorgen dat de leesbevordering ook wordt gestimuleerd via de lerarenopleiding?

**De voorzitter:** Mevrouw Tavernier heeft het woord.

**Annabel Tavernier (N-VA):** Minister, het is belangrijk dat kinderen zo vroeg mogelijk in contact worden gebracht met boeken. Voorlezen wordt dan ook terecht aangemoedigd. Het is goed dat er zoiets bestaat als een voorleesweek, waarbij voorlezen extra in de verf wordt gezet.

Het stimuleren van lezen reikt echter veel verder dan de schoot van het onderwijs. Het lijkt me daarom inderdaad belangrijk dat u in overleg gaat met lokale partners, alsook met uw collega's bevoegd voor het welzijn en de cultuur, over hoe ouders beter kunnen worden betrokken bij het leesengagement van hun kinderen.

Minister, u stelt terecht dat leesvaardigheid leesplezier creëert en niet omgekeerd. Laat ons dat in het achterhoofd houden.

Toen de dramatische resultaten met betrekking tot de kwaliteit van het begrijpend lezen werden gepubliceerd, was het antwoord van sommigen dat we eerst aan leesplezier moeten werken en dat de rest zal volgen. Maar hoe kunnen kinderen genieten van lezen wanneer hun vaardigheden hiervoor onvoldoende zijn? Ik denk dat we allemaal wel een voorbeeld uit onze jeugd kunnen geven van iets waar we niet goed in waren en waar we er daardoor een hekel aan hadden.

Anderzijds, wie iets goed kan, doet dat ook graag. Daarom is de N-VA van mening dat sterk inzetten op de technische leesvaardigheid van kinderen dé sleutel is om tot leesmotivatie en -plezier te komen. Onze fractie is dan ook tevreden in zowel het regeerakkoord als de beleidsnota te lezen dat begrijpend lezen zal worden opgenomen in de eindtermen van het basis- en secundair onderwijs.

Ik kom tot mijn vraag. Minister, u kondigde gisteren aan dat u de Vlaamse onderwijsinspectie met een tiental extra inspecteurs zal versterken om de kwaliteit van ons onderwijs nog te verhogen. Zal in de toekomst het niveau van het begrijpend lezen een plaats hebben bij de doorlichting en begeleiding van scholen?

**De voorzitter:** Mevrouw Beckers heeft het woord.

**Roosmarijn Beckers (Vlaams Belang):** Lezen en voorlezen zijn belangrijk. Kinderen aan wie wordt voorgelezen, ontwikkelen een rijkere woordenschat. Bovendien zullen kinderen aan wie veel wordt voorgelezen, zelf de neiging hebben om meer te gaan lezen. Lezen zou een echte basis moeten zijn in het basisonderwijs. Zoals mijn collega juist zei, moet ook het technisch lezen goed worden aangeleerd. Niet goed kunnen lezen, hypothekeert dus ook de toekomst van deze kinderen. Zoals zojuist ook al is aangehaald, merken we dat leerlingen steeds slechter scoren op begrijpend lezen. Dat is een negatieve tendens die waarschijnlijk ook te maken heeft met de algemene niveaudaling in ons onderwijs. Als leerkrachten veel tijd verliezen met het bijwerken van anderstaligen, kunnen ze die tijd niet gebruiken om andere leerlingen te begeleiden.

We zijn tevreden dat de basisgeletterdheid Nederlands is opgenomen in de beleidsnota en we hopen dat dat daadwerkelijk wordt uitgevoerd. Want goed kunnen lezen is een voorwaarde om volwaardig te kunnen deelnemen aan onze maatschappij.

**Minister Ben Weyts:** Ik ben blij dat iedereen vindt dat leesplezier belangrijk is. De basisvoorwaarde voor leesplezier is leesvaardigheid en dus kennis van het Nederlands. Dat wil dus zeggen dat we met zijn allen de rode draad, de aandacht

doorheen heel het Vlaams regeerakkoord voor Nederlands, steunen, en ook de consequentie dat we optreden wanneer we vaststellen dat er taalachterstand is, in de vorm van een taalintegratietraject en desnoods ook met een taalbad. Dat is gewoon de consequentie zelf.

Vanzelfsprekend gaan we dat dan ook inspecteren. Gelet op de aangescherpte eindtermen en op de slechte score inzake Progress in International Reading Literacy Study (PIRLS) kunnen we ook die extra inspectiecapaciteit daarvoor gebruiken. Ja, we gaan samenwerken met lokale besturen en met de minister van Cultuur, vanzelfsprekend.

Ere wie ere toekomt: er zijn al heel wat leuke projecten gestart via de CANON Cultuurcel binnen de onderwijsadministratie, bijvoorbeeld de Beste Boekenjuf/Boekenmeester, het Netwerk Lezen op School, een scholentraject rond de Boekenbeurs. Dan heb je nog de initiatieven van Klasse en KlasCement die concrete tools aanbieden voor leerkrachten om te zorgen voor meer leesplezier. Op die ingeslagen weg willen we zeker doorgaan.

**Loes Vandromme (CD&V):** Ik denk dat iedereen het ermee eens is dat taal van kapitaal belang is. Ik ben zelf een boekenwurm. Ik heb ongelooflijk veel voorgelezen aan mijn kinderen om net die liefde voor de taal door te kunnen geven. Het is mij gelukt, ze lezen graag. Maar als we hier stellen dat leesplezier pas kan als je echt goed kunt lezen, dan moet ik daar toch een nuance bij aanbrengen. Persoonlijk vind ik het echt wel belangrijk dat kinderen, leerlingen en volwassenen graag lezen en plezier vinden in het vastpakken van een boek en zich verliezen in het verhaal. Het is misschien het verhaal van de kip of het ei, of wat op wat invloed heeft.

**De voorzitter:** Mevrouw Segers heeft het woord.

**Katia Segers (sp.a):** Ik heb geen antwoord gekregen op mijn vraag wat de minister zal doen om de leesbevordering in de lerarenopleiding te promoten.

**De voorzitter:** Mevrouw Segers, zo werkt het niet. U kunt één minuut tussenkomen. U stelt een concrete vraag en de minister oordeelt op welke vragen hij al dan niet antwoordt. *(Opmerkingen)*

Mevrouw Segers, als u dat een belangrijk onderwerp vindt – ik denk dat heel het parlement dat een belangrijk onderwerp vindt – dan staat het u volledig vrij om een nieuwe vraag in te dienen.

Mevrouw Vandromme, u was nog niet klaar. Excuseer. Ik heb u zelfs onderbroken. U krijgt een halve minuut extra.

**Loes Vandromme (CD&V):** Dank u wel. Ik dacht even om iets mee te brengen om te lezen, maar ik laat dat voor de kleuterklassen. Maar met dat half minuutje meer had ik het misschien toch kunnen doen. Ik vind het belangrijk om de focus te leggen op het leesplezier.

Ik wil toch nog even ingaan op het onderzoek dat werd geciteerd. Als we de resultaten filteren op basis van het opleidingsniveau van de moeder en op de thuistaal, dan is dat niet alleen voor allochtone leerlingen een probleem maar voor alle leerlingen. We moeten daar echt op blijven focussen.

Ook binnen de lerarenopleiding moet er aandacht zijn voor het voorlezen, zodat we de liefde voor de taal aan onze leerlingen kunnen meegeven. *(Applaus bij CD&V en Open Vld)*

**De voorzitter:** De actuele vraag is afgehandeld.



**ONTWERP VAN DECREET van de algemene rekening van de Vlaamse Gemeenschap en van de uitvoering van de begroting van de Vlaamse rechtspersonen zonder raad van bestuur voor het begrotingsjaar 2018 – 23 (2018-2019) – Nr. 1**

**Opnieuw aanhangig maken**

**De voorzitter:** Dames en heren, krachtens artikel 1 van het decreet van 21 juni 1972 betreffende de gevolgen van een vernieuwing van het Vlaams Parlement ten aanzien van de bij het Vlaams Parlement aanhangige ontwerpen en voorstellen van decreet worden de ontwerpen en voorstellen van decreet die bij het Vlaams Parlement werden ingediend en niet door het Vlaams Parlement werden goedgekeurd, in geval van vernieuwing van het Vlaams Parlement als niet bestaand beschouwd.

Artikel 2, tweede lid, van hetzelfde decreet biedt het Vlaams Parlement evenwel de mogelijkheid om vervallen ontwerpen van decreet op voorstel van de Vlaamse Regering opnieuw aanhangig te maken.

Bij brief van 12 november 2019 stelt de Vlaamse Regering voor om het ontwerp van decreet van de algemene rekening van de Vlaamse Gemeenschap en van de uitvoering van de begroting van de Vlaamse rechtspersonen zonder raad van bestuur voor het begrotingsjaar 2018 opnieuw aanhangig te maken.

Is het parlement het hiermee eens? (*Instemming*)

**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 27 november 2019 om 14 uur.

De vergadering is gesloten.

– *De vergadering wordt gesloten om 17.30 uur.*