

vergadering **C3 – OPE1**

zittingsjaar 2012-2013

Handelingen

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 27 september 2012

INHOUD

Gedachtewisseling met de heer Bart Weekers, Vlaams ombudsman, en mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de recente aanbeveling van de Vlaamse Ombudsdienst over anderstalige reclame bij De Lijn.

Vraag om uitleg van de heer Ward Kennes tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de toepassing van de taalregeling in de statuten van de nv LijnCom

- 2212 (2011-2012)

Vraag om uitleg van mevrouw Lies Jans tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de taalregels bij De Lijn

- 2218 (2011-2012)

Vraag om uitleg van de heer Marino Keulen tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over anderstalige reclame op de bussen van De Lijn

- 2245 (2011-2012)

3

Vraag om uitleg van de heer Peter Reekmans tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de evolutie van het beleid en de financiën bij De Lijn

- 2235 (2011-2012)

Vraag om uitleg van mevrouw Lies Jans tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het verhogen van de inkomsten van De Lijn

- 2238 (2011-2012)

18

Vraag om uitleg van de heer Sas van Rouveroy tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de stand van zaken in het dossier Seine-Nord

- 2239 (2011-2012)

Vraag om uitleg van mevrouw Agnes Bruyninckx-Vandenhoudt tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de impact van de problemen rond de realisatie van het Franse Seine-Nord-project op de Seine-Schelde- en Seine-Schelde-West-projecten in Vlaanderen

- 2262 (2011-2012)

26

■

Voorzitter: de heer Jan Peumans

Gedachtewisseling met de heer Bart Weekers, Vlaams ombudsman, en mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de recente aanbeveling van de Vlaamse Ombudsdienst over anderstalige reclame bij De Lijn.

Vraag om uitleg van de heer Ward Kennes tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de toepassing van de taalregeling in de statuten van de nv LijnCom

- 2212 (2011-2012)

Vraag om uitleg van mevrouw Lies Jans tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de taalregels bij De Lijn

- 2218 (2011-2012)

Vraag om uitleg van de heer Marino Keulen tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over anderstalige reclame op de bussen van De Lijn

- 2245 (2011-2012)

De voorzitter: De heer Weekers, Vlaams ombudsman, heeft het woord.

De heer Bart Weekers, Vlaams ombudsman: Ik zal het kort houden. De aanbeveling die ik heb gedaan, heeft te maken met een taalklacht. De ombudsman krijgt af en toe taalklachten en de verwachting van de burgers is vaak heel hoog en soms ook heel onrealistisch.

Twee andere klachten van een tijdje geleden gingen over een affiche om een schooltoelage aan te vragen. Vlaanderen had zich daar in negen talen gericht tot de bevolking om mensen uit te nodigen die schooltoelage aan te vragen. Die mensen moesten dan naar het nummer 1700 bellen. Maar natuurlijk hadden we geen negen verschillende talen achter de telefoon zitten. Het was de bedoeling dat het telefoongesprek met informatie over de schooltoelage in het Nederlands verliep. We zijn natuurlijk niet zover gegaan de overheid te verplichten zo'n gesprek in negen talen te voeren. We hebben toen op een heel realistische manier aanbevolen op die affiches te zetten dat het telefoongesprek in het Nederlands verloopt. Als we eenmaal die oplossing hadden, vonden we van overheidswege en als ombudsman dat dit een perfect compromis was.

Ook inzake sociale documenten krijg ik wel eens heel bittere klachten van mensen die bij internationale bedrijven werken, waar sommige zaken in het Engels verlopen, de hele bedrijfsvoering zelfs. Hogere kaders krijgen dan klachten over documenten die in het Nederlands zouden moeten zijn. Onze administratie doet daar wat ze kan. We zijn geen politiestaat die elk document in zo'n bedrijf gaat opvragen en screenen. In het geval dat ik in mijn achterhoofd heb, is er uiteindelijk wel een pv tegen dat bedrijf opgemaakt. Om maar te zeggen dat de verwachtingen niet altijd sporen met wat realistisch en haalbaar is.

Waarom heb ik hier toch een aanbeveling gedaan? Wel, dat is niet omdat ik – nu kom ik bij het taalgebruik bij De Lijn en bij de reclame – me wil bemoeien met hoe het taalgebruik precies moet zijn. Ik zou hier mijn pet kunnen opzetten van specialist van de taalwetten, maar ik denk niet dat dat de taak van de ombudsman is. Ik heb wel mijn andere pet opgezet, en dat is die met de vraag of ik vooruitgang zie. Want dat is wel een taak van de ombudsman: klachten behandelen en kijken hoe ermee wordt omgegaan.

Ik wil even de houding van de overheid vergelijken met de twee voorbeelden die ik heb gegeven over de schooltoelage en het toezien op de sociale documenten in het bedrijfsleven. Bij die twee voorbeelden zag ik een realistische aanpak van het probleem, niet tot volledige genoegdoening van de burger, wel tot voldoende genoegdoening van de ombudsman. Hier zie ik geen vooruitgang. Daarom heb ik aan het beleid een aanbeveling gegeven: maak een duidelijke keuze.

Ik denk dat er een keuzemogelijkheid is. U kunt de taalregel versoepelen, maar als u dat niet doet, als u het beleid volhoudt, dan is de consequentie dat er achter het beleid een bepaalde handhaving zit. Doch de beloften die de voorbije maanden zijn gemaakt, leren ons dat die handhaving niet werkt. De oproep van de ombudsman is om, als u kiest om het beleid te behouden – wat ook perfect verdedigbaar is –, iets aan de handhaving te doen.

De voorzitter: De heer Kennes heeft het woord.

De heer Ward Kennes: We hebben de toelichting van de ombudsman gehoord. Mijn vragen liggen in dezelfde lijn. De statuten van de nv LijnCom, toch een 100 procent dochter van De Lijn, bepalen dat het Nederlands bij reclamevoering de voertaal moet zijn, maar er wordt vastgesteld dat die bepalingen niet altijd worden nageleefd. In 2006 en 2007 zijn hier al vragen om uitleg gesteld over de taal van de bestemmingsaanduidingen van de autobussen van De Lijn, maar nu gaat het specifiek over de commerciële reclamevoering op die bussen. De ombudsman heeft gezegd dat hij daarover klachten ontvangt. Ook andere mensen die geen klacht hebben ingediend, zijn daar gevoelig voor.

De problematiek speelt uiteraard in heel Vlaanderen, maar toch in het bijzonder in Vlaams-Brabant met de facilititeitengemeenten en de Vlaamse Rand, waar taalkwesties nog heel gevoelig zijn om zeer begrijpelijke en terechte redenen. Het is belangrijk dat we in die omgeving ijveren voor het Nederlands karakter van het straatbeeld. Het gaat dan niet alleen om straatborden en officiële aankondigingen, maar de bussen van De Lijn, die dan toch het monopolie heeft voor die openbare dienstverlening, zijn mee bepalend voor de sfeer en het karakter die in het straatbeeld worden opgehangen. Als er allemaal vuile bussen zouden rijden, zou dit een slecht gevoel geven van de openbare ruimte. Je kunt ook zeggen dat de taal die wordt gebruikt, niet neutraal is ten aanzien van de beleving van het straatbeeld en de openbare ruimte.

De aanbeveling die de Vlaamse ombudsman in augustus heeft geformuleerd, blinkt uit door helderheid en gevatheid. De ombudsman zegt dat er een keuze moet worden gemaakt: ofwel laat de overheid de bestaande taalregel versoepelen, ofwel blijft de taalregel onveranderd, maar dan moet die wel worden toegepast en gehandhaafd en moet er controle op komen.

Ik heb mijn bezorgdheid over het Nederlandse karakter van de omgeving al duidelijk gemaakt. Minister, welke initiatieven neemt u om de bestaande statuten te laten toepassen? Bent u van oordeel dat een statutenwijziging aangewezen is? Als er iets gewijzigd wordt, neem ik aan dat het in de richting van een versoepeling zou gaan. In dat geval zou ik dat graag vernemen.

De voorzitter: Mevrouw Jans heeft het woord.

Mevrouw Lies Jans: Minister, ik wil eerst even de tijdlijn schetsen. Er zijn op regelmatige basis schriftelijke vragen en vragen om uitleg gesteld. Sinds 24 augustus van vorig jaar zou men contract per contract bekijken of de taalregels correct worden toegepast. U hebt ook gesteld dat er vanaf dat moment een plan van aanpak zou zijn, zodat ook individuele gevallen die er toch doorsijpelen, met anderstalige reclame op de bussen tot gevolg, niet meer zouden voorkomen.

Precies een jaar later, op 24 augustus 2012, kregen we de aanbevelingen van de Vlaamse ombudsman, de heer Weekers. Hij heeft vandaag nog eens enkele concrete voorbeelden gegeven, waaruit blijkt dat het plan van aanpak van LijnCom blijkbaar toch niet werkt en dat er nog altijd gevallen zijn van anderstalige reclame op de bussen.

De aanbeveling van de ombudsman is zeer duidelijk: ofwel passen we de taalregeling aan, ofwel zorgen we ervoor dat het plan van aanpak om de taalregeling toe te passen goed is en correct verloopt.

Wij willen absoluut dat de taalregeling blijft bestaan zoals ze is opgenomen in de statuten van LijnCom. We willen ook absoluut dat ze wordt nageleefd. Het is voor ons uitermate

belangrijk dat er een methodiek komt om die gevallen, zoals die nu weer werden aangehaald door de ombudsman, niet meer voorvallen.

Minister, kunt u toelichten wat het plan van aanpak was? Welke acties zijn er ondernomen sinds vorig jaar? Hoe komt het dat er toch nog overtredingen van de taalregels zijn geweest? Wat is uw visie op de aanbevelingen van de Vlaamse ombudsman?

Roger Kesteloot, directeur-generaal van De Lijn, sprak in de pers over een aantal juridische onduidelijkheden. Wat zijn die onduidelijkheden in de wetgeving dan precies? Volgens mij zijn de statuten van LijnCom heel duidelijk. Wat is daar precies de achtergrond van?

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

De heer Marino Keulen: Voorzitter, minister, collega's, de wetgeving is vrij duidelijk. Er valt weinig op af te dingen.

We zullen wel eens moeten nadenken over de toekomst. We leven vandaag in een internationale context. Multinationals die hier in Vlaanderen en België aanwezig zijn, zijn in de hele wereld aanwezig. Coca-Cola, McDonald's en zo meer voeren universele campagnes, van Canada tot in het zuiden van Argentinië, van in het noorden van Noorwegen tot in het zuiden van Spanje, in Gibraltar, waar je weer in Brits gebied zit. En dat is overal hetzelfde. Zij zijn niet bezig met verfransing of met de Vlaamse Rand rond Brussel. Zij hebben daar ook geen slechte intenties rond, maar voeren gewoon universele campagnes, over alle landsgrenzen heen. Zij hebben niet de perfide bedoeling om taal- of andere wetgeving moedwillig met de voeten te treden.

Er speelt hier ook een mercantiele overweging mee: alle middelen die De Lijn kan verwerven uit reclame en die ze niet bij de belastingbetaler moet halen, zijn meegenomen, zeker ook in economisch en budgettair zware tijden.

Ik spreek ook vanuit mijn verleden als minister van Binnenlands Bestuur. Ik weet hoe moeilijk het is. Je zit vanuit internationaal oogpunt heel snel in het kamp van de verkrampten of de kleine zielen. En dat wil niemand in deze commissie. We weten allemaal wat niet de bedoeling is: niemand zou willen dat er op bussen van De Lijn reclame wordt gemaakt voor bijvoorbeeld Franstalige scholen in de Rand rond Brussel. Tezelfdertijd willen we ons ook niet opsluiten in het kamp van de verkrampten, en zo de Coca-Cola's en McDonald'sen van deze wereld voor het hoofd stoten.

We moeten hier wat pragmatiek aan de dag leggen, minister. We hebben een commissie die toezicht houdt op overheidscommunicatie. Zouden we die daar bijvoorbeeld niet voor kunnen inschakelen? Dit geldt zeker voor een casus als de reclame van McDonald's. Indien die mensen het grote onderschrift 'We all eat giants' gebruiken, is het volgens mij niet hun bedoeling iedereen te verengelsen. Het is vooral hun bedoeling hamburgers te verkopen. Ze doen dat in Spanje op dezelfde manier als in Noorwegen, Nederland, de VS, Vlaanderen, de Bondsrepubliek Duitsland en dergelijke.

Momenteel is de wet de wet. Dat is duidelijk. Daar valt niets op af te dingen. We moeten echter naar de context van de periferie van de hoofdstad van Europa kijken. Brussel is hierdoor een van de grootste metropolen ter wereld en telt na Washington de meeste ambassades en internationale vertegenwoordigingen. Die zitten niet in Londen, Parijs of Moskou, maar hier in Brussel. Heel wat bedrijven hebben, net wegens de aanwezigheid van de Europese Unie, de Noord-Atlantische Verdragsorganisatie en dergelijke, hun Europese zetel in Brussel en de omgeving van Brussel gevestigd. Gezien de internationale context en de internationale rol van Brussel moeten we wat pragmatisme in ons achterhoofd houden.

Wat we niet willen, is een verdere verfransing. Tezelfdertijd mogen we niet blind zijn voor het feit dat de wereld een dorp is geworden. De communicatie wordt bij wijze van spreken universeel gevoerd. Dat gebeurt over de hele aardbol op dezelfde uniforme wijze.

De voorzitter: De heer Huybrechts heeft het woord.

De heer Pieter Huybrechts: Voorzitter, de Vlaamse ombudsman heeft daarnet terecht gesteld dat de Vlaamse overheid met betrekking tot het taalgebruik bij reclame op de voertuigen van De Lijn een keuze moet maken. De bestaande wetgeving moet worden versoepeld of de bestaande taalregels moeten worden behouden en verscherpt worden gecontroleerd.

In tegenstelling tot de mening van de heer Keulen is het voor mij totaal onaanvaardbaar dat de Vlaamse overheid aan een versoepeling van de bestaande taalregels zou meewerken. De Vlaamse overheid heeft de taak de Nederlandse taal, een taal waar we trots op mogen zijn, te beschermen. De Vlaamse overheid moet ervoor zorgen dat de bestaande taalregels behouden blijven en worden nageleefd.

De realiteit is evenwel dat LijnCom, de nv die de exclusiviteit heeft om de reclameruimte van De Lijn te commercialiseren, de taalwetgeving stelselmatig aan haar laars lapt en systematisch de eigen statuten overtreedt.

Vorig jaar heeft mevrouw Van den Eynde in deze commissie deze wantoestanden al eens aangeklaagd. Tweetalige en anderstalige publiciteit op de voertuigen van De Lijn is volledig in strijd met de statuten van de nv LijnCom. Bij de oprichting van deze maatschappij is namelijk in de statuten een artikel opgenomen dat de uitdrukkelijke bedoeling had en heeft anderstalige reclame op de voertuigen van De Lijn te weren.

Artikel 3 stelt ondubbelzinnig het volgende: “De vennootschap heeft tot doel het organiseren, coördineren, commercialiseren en exploiteren van de reclame of andere publicitaire activiteiten, met dien verstande dat bij de reclamevoering de Nederlandse taal de voertaal moet zijn, met uitzondering van merknamen.”

Zelfs toenmalig minister van Mobiliteit Van Brempt heeft destijds in het Vlaams Parlement het volgende verklaard: “Bij deze kan ik dan ook bevestigen dat het wel degelijk de bedoeling is om enkel Nederlandstalige reclame toe te staan.” Minister Crevits heeft in oktober 2011 zelf verklaard dat de statuten zouden worden toegepast en dat de nv LijnCom de boodschap had begrepen.

We stellen echter vast dat de nv LijnCom de eigen statuten moedwillig blijft overtreden en de boodschap blijkbaar absoluut niet heeft begrepen. Artikel 3 van de statuten is ingevoerd om te garanderen dat de medewerkers van de nv LijnCom bij de verhuring van reclameruimte niet enkel met de commerciële, maar ook met de maatschappelijke overwegingen rekening zouden houden. Het gaat dan om de bescherming van de positie van het Nederlands.

Volgens de heer Decaestecker van de nv LijnCom zijn deze statuten in strijd met de grondwettelijke taalvrijheid. Commerciële firma's kunnen vrij kiezen in welke taal ze reclame voeren. De heer Decaestecker vergeet gemakkelijks halve te vermelden dat de verhuring van de reclameruimte door de nv LijnCom geen schade aan de maatschappelijke opdrachten van de Vlaamse overheid mag berokkenen. De bescherming en de promotie van de Nederlandse taal is een van die opdrachten. Bovendien gaat het hier om vrij afgesproken en ondertekende contracten. De adverteerder verklaart zich uitdrukkelijk akkoord met de taalvoorwaarde en is hieraan gebonden. Volgens mij is dit het einde van de discussie. Daar valt geen speld tussen te krijgen.

Minister, wat zult u concreet doen om aan deze systematische en provocerende overtredingen van de taalregels door de nv LijnCom een halt toe te roepen? Zoals de Vlaamse ombudsman daarnet al heeft gesteld, laten de controle en de naleving te wensen over.

Zult u rekening houden met de aanbevelingen van de Vlaamse ombudsman? Hoe staan de Vlaamse ombudsman en uzelf tegenover de aanbevelingen van de Nederlands-Vlaamse stichting Nederlands? Volgens deze stichting zou een perioderapportering door het bestuur en de directie van De Lijn aan de Vlaamse Ombudsdienst over de naleving van de taalafspraken

moeten volstaan. Bent u het daarmee eens? Zou een dergelijke periodieke rapportering volgens u zoden aan de dijk brengen?

De voorzitter: De heer Van Der Taelen heeft het woord.

De heer Lukas Van Der Taelen: Ik vind dit een bijzonder interessant debat, maar ik vrees dat we de hele context uit het oog verliezen. Ik ben vooral getroffen door het beeld van een voorbijrijdende bus die in staat zou zijn om het taalevenwicht in de Vlaamse Rand te verstoren op een moment dat het grootste deel van de bevolking jonger dan 30 jaar zijn ogen meestal heeft gericht op een iPhone, een iPad of een draagbare computer waarop hij of zij naar reclames kijkt in alle talen van de wereld. Dit om de context te schetsen.

Of een voorbijrijdende bus waarop reclame staat, zorgt voor een verdere verfransing en of dat een provocatie is, zijn interessante vragen om een belangrijk debat aan te wijden. Ik wil even een randbemerking maken – en dit is een bewuste woordspeling. Als we het over de Rand en over Vlaams-Brabant hebben, zou ik toch, zoals ook minister Bourgeois dat doet, ervoor pleiten om het niet langer te hebben over het gevaar van de verfransing maar wel over het gevaar van de ontnederlandsing. Dat is geen semiologisch detail, dat is echt heel belangrijk. Als wij het beeld blijven koesteren dat de Rand blootstaat aan een gevaar van verfransing, dan kunnen wij misschien een strijd voeren die ideologisch interessant is, maar die volledig naast de kwestie is. Wie de Rand een beetje kent en regelmatig in bijvoorbeeld Tervuren rondloopt, zal horen dat daar momenteel meer Engels en Amerikaans wordt gesproken dan Nederlands of Frans.

Het is een doos van Pandora die hier wordt geopend, en ik weet echt niet goed hoe het daar verder mee moet. Ik stel u gewoon de vraag: moeten wij ons beledigd voelen als we zien hoe McDonald's ons zou provoceren met bijvoorbeeld de slogan 'I'm lovin' it'. Mag dat nog in Vlaanderen? Mag er een bus voorbijrijden waarop staat 'I'm lovin' it'? Of laten we die voorbijrijden maar zijn we wel ernstig geschokt wanneer een bus voorbijrijdt met reclame voor Franse Bordeaux-wijnen: 'J'aime les vins de Bordeaux'? Of nog bijvoorbeeld, een reclame van Volkswagen voor de Beetle die in alle Vlaamse tijdschriften heeft gestaan met de slogan 'I'm back'. We moeten daar misschien toch maar eens een speciale vergadering aan wijden om dit heel belangrijke thema tot in de diepte uit te klaren. Ik blijf er echter bij dat we ook rekening moeten houden met de context. Het is misschien heel aangenaam om over dergelijke problemen te kunnen praten op een moment dat andere hoofdsteden in Europa in vuur en vlam staan.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Mevrouw Karin Brouwers: Eind augustus hebben we de aanbeveling van de ombudsman ontvangen. Ik was wat geschrokken van zijn bewoordingen. Er stond: "Aanbeveling van de Vlaamse ombudsman. Overheid moet anderstalige reclame op bussen De Lijn/The Line aanpakken." Dat was al een knipoog. Een beetje verder in zijn brief zegt hij ook dat hij maar flauwe excuses blijft horen. Ik vond die toon nogal scherp en ironisch.

Ik ben al met dit thema bezig geweest na klachten vanuit de Vlaamse Rand en een schriftelijke vraag aan de minister waarin de statuten heel duidelijk werden gesteld. Ik had aan de voorzitter gevraagd om dit thema zo snel mogelijk te agenderen. Ik heb zelf geen vraag ingediend. Ik wil hier echter nog een aantal zaken aan toevoegen waaronder een aantal juridische vragen.

Ik had afgelopen lente zelf contact opgenomen met de heer Decaestecker van LijnCom omdat die klachten maar bleven duren. Hij antwoordde me dat de statuten vragen om alle reclamevoering in de Nederlandse taal te laten uitvoeren. Helaas is er daarnaast de Grondwet die de adverteerder het recht geeft de taal waarin hij communiceert vrij te kiezen. En daar zit het probleem. Een adverteerder is commercieel. De taalwetgeving in bestuurszaken is daar niet op van toepassing. Op een bus van De Lijn is dat weer anders.

Onze ombudsman zegt dat we twee zaken kunnen doen. Ofwel behouden we het en voeren we scherpere controles, ofwel versoepelen we de taalwetgeving. De vraag is dan of we dat wel kunnen. Er is het KB van 18 juli 1966 houdende coördinatie van de wetten op het gebruik van de talen in bestuurszaken. Daarin staat onder andere dat het gewest in zijn taalgebruik met de particulieren het Nederlands moet gebruiken. In artikel 50 staat verder: “De aanstelling uit welken hoofde ook, van private medewerkers, opdrachthouders of deskundigen, ontslaat de diensten niet van de toepassing van deze gecoördineerde wetten.”

Kunnen wij die wet dan eigenlijk wel versoepelen? Ik ben Vlaming, maar ik sta ook open voor de rest van de wereld. Ik vraag me echter wel af, mijnheer Keulen, of Coca Cola in China eigenlijk niet in het Chinees reclame voert en in de Arabische landen niet in het Arabisch. Of zij overal ter wereld het Engels gebruiken, daar twijfel ik toch wel aan. Ik denk dat we onze eigenheid toch ook nog mogen bewaren. Ik vraag me af of dit mogelijk is met onze vrij strenge wetgeving inzake talen.

Een andere vraag over LijnCom is of we veel reclame missen. Krijgen zij een groot aanbod van bedrijven die bijvoorbeeld alleen in het Engels willen adverteren en die zij nu consequent weigeren? Over hoeveel gaat het? Missen we op die manier veel inkomsten?

De voorzitter: De heer Reekmans heeft het woord.

De heer Peter Reekmans: Voor wat de taal van de campagnes van LijnCom op de bussen betreft, moet men een duidelijk onderscheid maken tussen de eigenheid van buitenlandse bedrijven die hier hun boodschap brengen en die hun marketing niet gaan aanpassen aan onze regeltjes en tussen eventueel communautair gejen dat via advertenties zou gebeuren in de regio Vlaams-Brabant. Dat gebeurt soms ook.

Minister, u herinnert zich dat ik al meermaals vragen heb gesteld over de structuur van LijnCom, over de winsten en verliezen. Ik ken intussen een beetje de prijzen van adverteren op LijnCom. Ze zijn niet echt laag te noemen, maar het zijn correcte marktconforme prijzen. LijnCom heeft een heel zware en logge structuur. Als je de winst en het rendement bekijkt, ben ik een klein beetje ontgoocheld. De laatste schriftelijke vraag die ik hierover heb gesteld, dateert al van 2011. Ik ken de cijfers van 2012 dus niet, maar de cijfers van 2011 waren niet denderend. In vergelijking met particuliere firma's die borden van twintig vierkante meter verhuren, ligt de winst heel laag.

Minister, ik stel ook veel schriftelijke vragen over de campagnes van De Lijn in de media. Het zijn meestal peperdure campagnes. Het valt me op dat De Lijn nog nooit haar eigen dragers heeft gebruikt om campagne te voeren. Of toch bijna nooit, voorzitter. In mijn laatste schriftelijke vraag heb ik een overzicht gevraagd van de marketing van De Lijn en er kwam nergens een campagne via LijnCom in voor. Ik zou dus willen suggereren om kostenbesparend en efficiënter te werken door De Lijn haar campagnes exclusiever via LijnCom te laten voeren. Ik denk dat dat een heel interessante piste is. Zo kunnen we peperdure campagnes met tv-spots en vliegende vliegjes van 500.000 euro vermijden.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Voorzitter, collega's, het is raar dat mevrouw Van den Eynde hier niet is, want ze is ook nogal heftig over dit thema.

Mijn antwoord is opgebouwd uit drie stukken. Eerst ga ik in op de statutaire bepalingen waaraan LijnCom zichzelf onderworpen heeft. Als een bedrijf statuten maakt, mag men ervan uitgaan dat ze worden nageleefd. Het is het een of het ander. Ofwel zijn er andere statuten, ofwel zijn ze wat ze zijn, en dan moeten ze zo goed mogelijk worden nageleefd.

Vervolgens verduidelijk ik de problematiek van de statuten en de wetgeving. Mevrouw Brouwers heeft al een aantal aanzetten gegeven, maar het is iets complexer. Ik zal het juridisch kader zo helder mogelijk proberen uit te leggen.

Ten slotte moeten we een eventueel palet van oplossingen onderzoeken. Ik heb nog geen pasklare oplossing.

Er zijn vragen gesteld over de statuten. Voor mij is de lijn eigenlijk zeer duidelijk: de statuten bestaan en als men statuten maakt, moeten ze worden nageleefd en gerespecteerd. Op 20 oktober 2011 zijn ze hier besproken. Artikel 3 van de statuten van LijnCom is zeer duidelijk en stelt dat de Nederlandse taal de voertaal moet zijn bij reclamevoering. Er is een uitzondering: de merknamen. Dat is logisch. Ik citeer nog eens wat ik op 20 oktober 2011 gezegd heb: “Op 24 augustus heeft de directeur-generaal van De Lijn, na overleg met de voorzitter van de raad van bestuur en de gedelegeerd bestuurder van LijnCom bevestigd dat er expliciet op toegekeken zou worden dat de statuten van LijnCom nv zullen worden nageleefd. Sinds 24 augustus zal men dat dus contract per contract bekijken.”

Dat is het engagement dat daar is genomen. Maar ik heb, samen met de ombudsman trouwens, moeten vaststellen dat dat tot op vandaag niet altijd werkt. Het is wel niet zo dat de meerderheid van de campagnes van De Lijn fouten bevatten, maar er sluipen nog campagnes door de mazen van het net. Ik heb Roger Kesteloot daarover aangesproken, ook nog eens na de brief van de ombudsman. LijnCom heeft daarop gezegd – en ik kan dat geloven – dat het sinds het ontvangen van de klacht nauwkeurig probeert toe te zien op de uitvoering van de reclamevoering volgens de statutaire bepalingen. Ik vind dat je niet moet toezien na het ontvangen van klachten: je moet dat altijd doen.

In alle communicatie met de klanten stelt LijnCom nadrukkelijk dat er een taalbepaling is. Ze doet dat zowel in e-mails als in offertes en contracten. Toch sluipen er nog dossiers door de mazen van het net. Ik geef u de redenen, zoals ze mij zijn overgemaakt door LijnCom. Het zijn niet mijn redenen. Ik heb er geen probleem mee. Als jullie zouden willen dat die mensen hier gehoord worden, dat kan ook. Ik geef hier enkel mee wat zij mij hebben gemeld.

Aan de adverteerders wordt volgens LijnCom zeer duidelijk gevraagd om het materiaal voor druk tijdig aan nv LijnCom voor te leggen. Zo moet LijnCom de opmaak kunnen beoordelen en aanpassingen kunnen vragen indien de opmaak niet conform de statuten zou zijn. Dat staat uitdrukkelijk vermeld in de contracten. Ze hebben dus het recht om dat te doen. In de praktijk wordt volgens LijnCom een deel van de contracten pas getekend als de datum voor goedkeuring al verstreken is. En om het nog een beetje erger te maken – dat is blijkbaar eigen aan die wereld –, wordt een deel van de campagnebeelden in de plaats van twee weken op voorhand twee dagen op voorhand voor druk aangeleverd. Het gaat soms rechtstreeks naar de drukker. Dat betekent dat je het niet meer ziet. Maar dan kun je ook geen controle uitoefenen. Die drukker moet dan beoordelen. Maar hij zal niet stoppen met drukken omdat het de verkeerde taal is. Dat zijn zaken die op dat moment niet werken. Nog eens, ik vertel u geen persoonlijke bevindingen, deze zaken worden mij meegedeeld.

LijnCom zegt mij dat ze daar ook al problemen mee hebben gehad. Het is al gebeurd dat adverteerders die hun materiaal aan LijnCom voorleggen, waarbij gewezen wordt op anderstalig woordgebruik, hun campagne gewoon annuleren. Men gaf mij het voorbeeld van de langspeelfilm met de Franse titel ‘Omar m’a tuer’. Die campagne bevatte een Franse tekst. LijnCom vroeg om die tekst te vertalen naar het Nederlands. De klant weigerde dat en heeft de campagne geannuleerd. LijnCom zegt mij nog geen enkel voorbeeld te hebben van een adverteerder die een kopie heeft aangepast. Ofwel doet men het, ofwel doet men niet meer mee.

Dat zijn de feiten. Men meldt mij dat er op dit ogenblik een foute tram rondrijdt in Antwerpen. Ik heb dat nog niet vastgesteld. Iemand meldde mij dat gisteren of eergisteren. Het is duidelijk dat de statuten in theorie zouden moeten kunnen werken, maar het is, gezien de snelheid waarmee die zaken gebeuren, niet altijd mogelijk of men slaagt er niet altijd in om de juiste controle uit te oefenen.

Je moet dus contract per contract nakijken. Dat zal wel zo gebeuren. Maar als je de drukproeven niet goed bekijkt, kunnen daar toch nog fouten in sluipen. En dat gebeurt ook, vandaar de klachten.

Ik geef nog wat toelichting bij de zogenaamde juridische problemen die er zouden zijn. Naar aanleiding van de communicatie in de krant op 28 augustus 2012 van het advies van de ombudsman heeft de heer Roger Kesteloot gezegd dat er wat juridische onduidelijkheden zijn. Ik probeer ze voor u duidelijk te maken.

Eerst en vooral: de statuten zijn duidelijk. Twijfel daar niet aan, daar is geen probleem. De statuten zeggen duidelijk wat kan en wat niet kan. Zolang die statuten zo zijn, moet De Lijn dat zo naleven.

Ten tweede is er de taalwetgeving. Die heeft twee poten. Er is een taalwetgeving op het vlak van overheidscommunicatie en er is een taalwetgeving op het vlak van reclamevoering. In de Belgische Grondwet bepalen de artikelen 30 en 129 de taalvrijheid in België. Daarbij valt reclame van commerciële ondernemingen volledig onder de vrijheid van taalgebruik. De Vaste Commissie voor Taaltoezicht heeft dat al op 21 december 2000 bevestigd. Ik citeer dat advies letterlijk.

“In het NMBS-station van een niet-faciliteitengemeente wordt in het Frans en het Nederlands reclame gemaakt voor een cultureel evenement in Brussel.” De vraag was: “Mag de spoorwegmaatschappij toestaan dat er tweetalige affiches worden opgehangen in haar stations in Vlaanderen?” “De reclameboodschappen die uitgaan van de spoorwegmaatschappij zelf, zijn uiteraard onderworpen aan de Taalwet Bestuurszaken en mogen in een Vlaamse gemeente zonder speciale taalregeling uitsluitend in het Nederlands worden gesteld.” Als dus de overheidsdienst zelf communiceert, is het heel duidelijk zo dat er maar één taal is: het Nederlands. Het mag dus zeker niet in twee talen. “Het taalgebruik voor berichten en mededelingen van commerciële ondernemingen is niet geregeld, ook niet wanneer deze zijn aangebracht op borden die daarvoor door een openbare dienst ter beschikking worden gesteld.” U moet nu eventjes de statuten vergeten, ik geef u gewoon de regeltjes. Voor commerciële ondernemingen die op ter beschikking gestelde borden willen communiceren, geldt de grondwettelijke taalvrijheid. “Dezelfde redenering gaat ook op voor de reclame die wordt aangebracht op de bussen van de openbaarvervoermaatschappijen.” Dat is een advies van de Vaste Commissie voor Taaltoezicht in verband met De Lijn, uitgebracht op 21 december 2000.

Dan is er de brochure ‘De taalwetwijzer’, uitgegeven door het Steunpunt Taalwetwijzer van de Vlaamse overheid. Daar staat op bladzijde 13: “Reclame van privéondernemingen is niet onderworpen aan de taalwetgeving, zelfs als de affiches aangeplakt worden op officiële borden. Affiches van privébedrijven in treinstations of reclamecampagnes op bushokjes of trams in het Nederlandse taalgebied moeten niet in het Nederlands worden gemaakt. Maar reclame die uitgaat van de overheid is wél onderworpen aan de wetgeving op het taalgebruik in bestuurszaken. Die advertenties, folders, radio- en televisiespots worden immers beschouwd als berichten of mededelingen die onder de Taalwet Bestuurszaken vallen.”

De conclusie van de Vaste Commissie luidt dan ook zo: “Het taalgebruik van commerciële ondernemingen in reclame is vrij en niet onderworpen aan de wetgeving op het taalgebruik in bestuurszaken, ook niet als zij aangebracht zijn op borden die daarvoor door een openbare dienst ter beschikking gesteld worden en ook niet wanneer die zijn aangebracht op bussen van De Lijn.” In dat laatste geval worden die beschouwd als een rollend bord, en daarvoor geldt de grondwettelijke taalvrijheid.

Ik hoop dat het nu duidelijk is. De dienst communiceert in één taal. Een commerciële onderneming adverteert op een stilstaand of rijdend bord dat wordt aangeboden door de overheid, en dan is men in principe vrij. Er zijn natuurlijk de beperkingen voortvloeiend uit de statuten van De Lijn. Dat is het kader van de problemen waarover de heer Kesteloot het

heeft. Ik heb deze redenering laten onderzoeken door de juridische dienst van het departement. Die mensen bevestigen dat de redenering juist is. Het probleem blijft evenwel bestaan. Over taalkwesties kan men verschillende meningen vormen, maar de ombudsman heeft in deze gelijk. Ik geef u niet altijd gelijk, maar hier wel. Wij moeten kiezen. Het heeft geen zin statuten op te stellen en die dan niet toe te passen.

Iemand vroeg of wij kansen missen. De mensen van nv LijnCom zullen het bevestigen: inderdaad, er worden veel kansen gemist. Het probleem zijn de slogans. Merknamen stellen geen problemen. Bovendien weet iedereen met een nuchter verstand dat de taal van de teksten conform de statuten moeten zijn. Maar tussen de merknaam en de teksten is er een zone waarin slogans voorkomen. En het is bijzonder moeilijk om te stellen dat de slogans in het Nederlands moeten worden vertaald. Op dat punt rijzen er problemen. Ik voeg eraan toe dat de dossiers die door de mazen van het net glippen niet altijd op slogans betrekking hebben. Ik zoek dus naar een oplossing, maar tot vandaag is het zo dat een slogan in het Nederlands moet worden afgedrukt.

Ik geef een paar voorbeelden van campagnes die niet werden binnengehaald. Groep T voerde een campagne onder de slogan 'It's The Way You Teach It'. Australische ijsmakers voerden de slogan 'Australian Home Made Ice Cream'. Dat kan dus niet op voertuigen van De Lijn. Bij de VRT voerde Studio Brussel campagne met de slogan 'Life is Music'. MNM voerde campagne met de slogan 'Music and More'. Dat gaf nooit aanleiding tot problemen.

LijnCom was in 2010 goed voor een omzet van 8,5 miljoen euro, op een totaalbedrag voor reclame-uitgaven in België van 3,467 miljard euro. Het aandeel bedraagt dus 0,25 procent. LijnCom zegt dat de kans dat een adverteerder voor één medium het beeld of de inhoud van de reclameboodschap wil aanpassen nagenoeg onbestaande is. Ik denk dat dit klopt, zeker als het over slogans gaat.

Ik formuleer hier het probleem. Ik heb het over een aantal campagnes die door de mazen van het net zijn geglipt en waarvan ik denk dat dit in een aantal gevallen niet kan, maar hier is nog geen beslissing over genomen. Wij moeten eens nadenken over ons standpunt tegenover de slogans. Is het evident dat slogans ook in het Nederlands moeten? De raden van bestuur hebben dat punt nog niet besproken. In elk geval moeten de statuten gerespecteerd worden, maar over de slogans zouden wij een debat kunnen voeren.

Ten tweede is er de aanbeveling over de controle. Die moet beter. Ik vind het bijzonder vervelend dat ik daarover om de drie maanden vragen om uitleg moet beantwoorden. De controle moet scherper. De Vlaamse ombudsman heeft in dat verband zelf initiatief genomen en navraag gedaan bij de Expertencommissie voor Overheidscommunicatie, met de vraag of de commissie geen toezicht zou kunnen uitoefenen. De Expertencommissie heeft bij brief van 7 september het volgende geantwoord: "U vermeldt de Expertencommissie voor Overheidscommunicatie als een van de mogelijke externe toezichthouders. De Expertencommissie begrijpt uw bekommernis, maar ze kan niet anders dan onderstrepen dat er grenzen zijn aan haar actieradius. De Expertencommissie kan aan een overheidsdienst advies geven voorafgaand aan een communicatie-initiatief; op die preventieve en coachende rol leggen we steeds meer de nadruk. Ze kan ook ingrijpen en een oordeel vellen in geval van overtreding van een of meer van de normen, maar dat doen we eigenlijk alleen nog als het om een flagrante zaak gaat. Wat De Lijn betreft, treden we reeds coachend op, in die zin dat de leiding van de vervoermaatschappij ons in november de communicatiecampagnes van De Lijn voor het komende jaar voorlegt." Ik ga ervan uit dat het gaat over de campagnes van De Lijn, en niet over de commerciële campagnes. Ik citeer verder: "Wat de plannen van De Lijn inzake reclamevoering betreft, kan de Expertencommissie zich adviserend alleen maar inlaten met die reclame waar De Lijn inhoudelijk een verband mee heeft (bijvoorbeeld omdat de reclame een raakvlak heeft met duurzaamheid, de verhouding tussen openbaar en privévervoer en dergelijke meer)."

De Vlaamse ombudsman zegt zelf dat hij een rol kan spelen bij de controle van de toepassing van de statuten. Deze rol kan bijdragen tot een striktere controle. Het is echter niet de taak van de ombudsman om de contracten te onderzoeken en ervoor te zorgen dat de advertenties worden onderzocht voor die bij de drukker terechtkomen. Dat is de taak van LijnCom. Wat de controle betreft, heeft de heer Kesteloot in augustus 2011 gesteld dat men elk contract afzonderlijk zal bekijken. Hoewel dit gebeurt, stellen wij vast dat er nog steeds problemen rijzen.

Ik denk dat het nu aan LijnCom is om het zelfcontrolerend vermogen te verbeteren zodat de statuten correct kunnen worden toegepast, en dat werd ook gevraagd naar aanleiding van het advies van de ombudsman. Een van de grote problemen is de tijdigheid van het aanleveren van campagnebeelden. Men moet zoeken naar een manier om ze op tijd te zien zodat men op tijd kan ingrijpen. Misschien kan met kandidaat-adverteerders nog iets duidelijker worden afgesproken wat de regels zijn. In elk geval meen ik dat het rechtstreeks aanleveren van campagnebeelden aan de drukker gewoon niet toegelaten mag worden door LijnCom, want dan is het niet meer mogelijk om nog controles te doen.

LijnCom heeft ook de mogelijkheid om een procedure op te stellen waarbij geen reclame op de voertuigen kan worden geafficheerd zonder dat de volledige procedure doorlopen wordt. Zo kan bijvoorbeeld een financiële boeteclausule worden opgenomen in het contract. Dergelijke zaken zijn perfect mogelijk. Misschien staan ze er ook al in, wij hebben er gewoon over nagedacht hoe ervoor kan worden gezorgd dat de regels nageleefd worden.

We hebben gevraagd aan LijnCom om nu een sluitend controlesysteem op te maken. Het zou nuttig zijn om alvorens dat toe te passen, het ook nog even samen met de ombudsman te bekijken. Vanaf het einde van dit jaar kan het dan worden toegepast.

Openstaand gegeven: laat me duidelijk zijn, ik herhaal dat de statuten zijn wat ze zijn en moeten worden nageleefd. Als het gaat over een versoepeling is het enige dat voor mij bespreekbaar is – maar ik laat ook u daar graag op reageren – het hele hoofdstuk over de slogans. Ik zal zoals steeds ook luisteren naar wat u vertelt en ik onderstreep dat er vandaag nog geen beslissing over genomen is.

We hebben wel een afspraak gemaakt, dat heb ik gisteren ook in de plenaire vergadering gezegd en we komen er straks nog op terug bij de vragen over de financiën van De Lijn. In het jaar 2013 moet 4 miljoen euro extra inkomsten worden gevonden, en een dikke 2 miljoen euro daarvan moet komen uit reclame-inkomsten. LijnCom zal zich heel actief en assertief op de markt moeten begeven om reclame binnen te rijden. Er zijn wat uitbreidingsmogelijkheden, maar die hebben niets met taal te maken. Een bus krijgt wat meer ruimte om te beplakken dan nu, er zijn dus wat extra mogelijkheden inzake de oppervlakte. Volgens de mensen van LijnCom zou het toelaten van slogangebruik al kunnen zorgen voor een aanzienlijk pakket aan extra inkomsten. Maar goed, ik heb daar geen details van, het zijn zaken die nog moeten worden uitgeklaard.

De voorzitter: De heer Kennes heeft het woord.

De heer Ward Kennes: Voorzitter, het was een heel uitgebreid antwoord. Ik denk dat de minister terecht stelt dat als er statuten bestaan, ze ook moeten worden nageleefd. Ik ben blij dat ze dit bevestigt, maar ik had ook niets anders verwacht.

Dat er bij snelle werkprocedures fouten worden gemaakt, daarvan zeg ik als parlementslid: “Dat kan niet”, maar als burgemeester zeg ik: “Dat gebeurt natuurlijk overal, maar het komt er dan op aan om er lessen uit te trekken, bijvoorbeeld door te vermijden dat campagnebeelden rechtstreeks naar de drukker gaan”. Het voordeel van meerdere functies is dat je zaken wat realistischer kunt bekijken.

We moeten natuurlijk, daar werd door meerdere mensen op gewezen, het midden vinden tussen wat de heer Keulen “de kleine zielen” noemt en de taalpolitie. Dat neemt niet weg dat

de bezorgdheid voor het straatbeeld bij mij erg zwaar weegt. Naamgeving is belangrijk. Als op reclame “Brussels” of “Bruxelles” of “Brüssel” zou staan, dan zou dat mij storen. Ik vind belangrijk dat er “Brussel” staat, in het Nederlands. Dit geldt ook voor maanden: “juli”, “augustus” enzovoort. Ik vind dat we op dit punt niet mogen toegeven.

Er moet worden gediscussieerd over slogans. Er zijn bepaalde slogans die ongetwijfeld heel moeilijk vertaalbaar zijn. Als Obama zegt “Yes, I can”, dan is het heel moeilijk om dat te vertalen. Het is zo eigen, het staat bijna los van het Engels, het zijn een aantal klanken die wereldwijd een bepaald begrip zijn geworden. Ik hoop dat over het punt van de slogans een wijze beslissing valt, maar ik denk dat er heel wat punten zijn waar de lijn niet mag worden overschreden.

Ik ga ermee akkoord dat er een taalwetgeving is in bestuurszaken die niet geldt voor de ter beschikking gestelde borden, maar contractueel kunnen wel nog zaken worden vastgelegd, dat vind ik belangrijk. Het kan via de statuten en het kan in de contracten, er zijn dus wel instrumenten om ook als Vlaamse overheid, ook via dochterbedrijven en afgeleide bedrijven, verantwoordelijkheid op te nemen.

Ik kijk dus even uit naar wat er gaat gebeuren in verband met de slogans, maar ik zou zelf pleiten voor een restrictieve toepassing en er zeker eerder beperkend dan vlot mee omgaan.

De voorzitter: Mevrouw Jans heeft het woord.

Mevrouw Lies Jans: Minister, ik dank u voor de uitgebreide uitleg. Ik ben heel tevreden dat de juridische onduidelijkheid nu uitgeklaard is. Er is heel duidelijk gesteld dat volgens de statuten de taalregeling moet worden nageleefd en dat eventuele denksporen om te versoepelen verder moeten worden bekeken. Nu, ik stel mij de vraag of die piste van versoepeling nu moet worden gevolgd. U schermt met het argument dat we heel wat reclame-inkomsten mislopen omdat we enkel merknamen in een andere taal mogen gebruiken. Het interesseert mij – ik denk dat LijnCom dat wel kan aanleveren – in welke mate, welke bedragen, welke aantallen we reclamecampagnes mislopen.

Daaraan koppelt u ook het verhaal van de volgende vraag om uitleg, over de inkomsten van De Lijn. U stelt dat de inkomsten ook via reclame moeten stijgen. Nu, dat is een andere discussie, die ik zeker niet aan deze discussie over het taalgebruik wil koppelen. Die discussie staat daar los van.

Ik neem het woord versoepeling niet graag in de mond. Ik pleit ervoor de huidige taalregeling toe te passen, daar controle op uit te voeren en dan te bekijken wat daar het resultaat van is. Op dit ogenblik heb ik geen duidelijke argumenten gehoord voor versoepeling.

Ik begrijp de redenering van sommigen die stellen dat we kleinzerig zouden zijn omdat we het gebruik van een slogan weigeren. Als we zouden versoepelen en die slogan toch zouden toelaten, waar eindigt het dan? We zetten dan een deur open. Wat is een slogan? Hoe lang mag die slogan zijn? Wat mag er in die slogan staan? Hoe groot mag de boodschap van die slogan zijn? Als we daarmee beginnen, zetten we een deur open en zullen we uiteindelijk bij een resultaat belanden waarbij de slogan de boodschap zal inhouden en in een andere taal op de bussen terecht zal komen.

Wat ons betreft, is er op dit moment absoluut geen noodzaak om te versoepelen. Ik pleit ervoor de statuten na te leven en de controle uit te voeren. Na een aantal maanden kunnen we dan bekijken wat de resultaten zijn van de nieuwe procedures die worden toegepast.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

De heer Marino Keulen: Voorzitter, ik heb daarnet gezegd dat de wet de wet is. Ik denk echter dat we hier moeten oppassen. Een bedrijf zou morgen namelijk eventueel naar de rechtbank kunnen stappen en zeggen dat de wet hem dat eigenlijk toelaat, maar dat de statuten van De Lijn het hem verhinderen. We zouden dus met vonnissen kunnen worden geconfronteerd waardoor we de regie, de controle over het hele verhaal kwijtraken. Dan hebt

u wel gelijk gekregen en ook applaus op alle banken van dit huis, maar in de rest van de wereld staat u dan toch met de billen bloot.

Ik denk dat u opnieuw pragmatiek aan de dag moeten leggen, ook wat de slogans betreft. Wat ik bedoel met kleine zielen, is dat je dan in de discussie kunt verzeilen over hoe lang die slogans mogen zijn, enzovoort. Met ‘We all eat giants’, ‘We like it’ of met het verhaal van die Franse films, denk ik niet dat iemand een cultureel imperialisme van de adverteerder vermoedt. We lopen het risico via vonnissen van rechtbanken te worden geconfronteerd met een maatschappelijke realiteit, waarbij we elke regie kwijtraken. Daarom pleit ik voor een stuk pragmatiek om dat te vermijden. Minister, daarbij kan de wetenschap dat u het geld dat u op die manier kunt verwerven, niet aan de belastingsbetaler moet vragen, een leuke bijgedachte zijn.

We moeten er hier vooral voor oppassen elkaar in kampen te steken. We moeten pragmatiek aan de dag leggen, anders zullen we ooit door feiten en juridische procedures voor voldongen feiten worden gesteld.

Minister, ik ben erg benieuwd hoe u hiermee verder zult omgaan. Vroeg of laat zal iemand dat namelijk principieel doen. Dat zal dan niet McDonald’s of Coca-Cola zijn, want die zoeken wel iets anders. Het zal dan een ander bedrijf zijn. Ik vrees dan eigenlijk een beetje voor het vervolg.

De voorzitter: De heer Van Hauthem heeft het woord.

De heer Joris Van Hauthem: Minister, ik dank u voor uw antwoord.

Mijnheer Keulen, er zal altijd wel iemand in de wereld kleinzerig zijn in de ogen van anderen. De omzendbrief-Peeters, die u in het verleden zo rigoureuus hebt toegepast, is in de ogen van sommigen ook kleinzerig. *(Opmerkingen van de heer Marino Keulen)*

Ja goed, maar voor sommigen is dat ook kleinzerig.

Minister, u hebt drie zaken op een rijtje gezet. Ten eerste hebt u de statuten zeer duidelijk toegelicht. Ten tweede hebt u er de taalwetgeving eens op nageslagen. U haalt ook de Vaste Commissie voor Taaltoezicht aan. Dat is een heel waardevol orgaan, u zult mij niet het tegendeel horen beweren. De adviezen en uitspraken die deze commissie doet, zijn echter ook niet altijd eenduidig. Als ik de vergelijking mag maken met de omzendbrief-Peeters: de Vaste Commissie voor Taaltoezicht gaf een andere interpretatie aan de taalwetgeving wat de faciliteitengemeenten betreft dan de Vlaamse Regering, daarin gesteund door de Raad van State.

Minister, u zei verder wat dat betreft dat commerciële boodschappen niet onder de taalwetgeving vallen. Minister, er is ook een uitspraak van de Raad van State – die ik helaas niet bij me heb – die zeer interessant is en verwijst naar artikel 30 van de Grondwet. Daarin staat niet dat het gebruik der talen is vrij, maar “het gebruik der in België gesproken talen is vrij en kan alleen gereguleerd worden in bestuurszaken, gerechtszaken en onderwijs.” Misschien vergeet ik nog iets, maar het komt daar zowat op neer. De Raad van State heeft dat als volgt geïnterpreteerd: je kunt het gebruik van het Nederlands, Frans en Duits, zijnde de in België gesproken talen, niet reglementeren, tenzij in bestuurszaken, in gerechtszaken en in onderwijs. De conclusie van de Raad van State in een bepaald arrest is dus dat je al de rest wel kunt reglementeren. De zaken worden daar misschien wat omgedraaid. Het is een boeiende gedachte.

Minister, de statuten van LijnCom zijn inderdaad duidelijk.

Mijnheer Keulen, als we ooit eens geconfronteerd worden met een juridische procedure, dan zij het zo. Ik denk dat deze discussie zich bijvoorbeeld in Frankrijk niet zo zou toespitsten op de juridische zaak. Daar doet men het gewoon. U zegt verder dat we misschien kunnen versoepelen inzake de slogan. Ja, daar is dan inderdaad de vraag wat de slogan en wat de boodschap is. Ik ben geen jurist, hoor. Als je nu echt juridisch in de problemen wilt geraken,

probeer daar dan eens effectief een definitie over te formuleren. Wat is de slogan, wat is de boodschap, wat is de tekst? Ik zie het ons eerlijk gezegd nog niet doen.

Ik zou ook daar dus geen versoepeling hanteren. Mijnheer Keulen, dat betekent niet dat we ons moeten afsluiten van de wereld. In het algemeen, los van dit dossier en zonder taalpurist te willen zijn, erger ik me steeds meer aan het weinig creatief zijn, ook in de reclamewereld en ook door de overheid, in het gebruik van het Nederlands voor nieuwe fenomenen die zich voordoen in de samenleving. We gaan heel vlug, al dan niet gemakkelijksheidshalve, over op het Engels. Als zelfs onderwijsinstellingen reclame maken met Engelstalige slogans, dan mag men daar toch een vraagteken bij zetten?

Minister, nu richt ik me ook tot u, niet als minister van Mobiliteit maar als lid van de Vlaamse Regering: kijk maar eens hoeveel Engelse termen er voorkomen in de beleidsnota's en de regeerverklaringen. Heb ik iets tegen een Engelse term in een tekst? Neen, daar gaat het niet over. Ik wil alleen maar zeggen: laat ons zelf ook eens creatief zijn wat dat betreft. Minister, het was bepaald een beetje contradictorisch, – minister Bourgeois kon daar niet aan doen en ik viseer hem ook niet – maar in het debat over Uplace had minister Bourgeois terecht een brief geschreven waarin stond dat hij graag zou hebben, hoewel dat niet wettelijk afdwingbaar is, dat wanneer men het project zou realiseren, men de communicatie in de eerste plaats in het Nederlands zou doen, in het kader van het brownfieldconvenant. Op den duur vloekt dat een beetje. Maar dat is een algemene bedenking.

Ik kom tot mijn besluit. Voor mij is de kern van de zaak het volgende. Het gaat over een overheidsbedrijf, De Lijn. Het gaat over reclame die op bussen en trams wordt aangebracht. Minister, je kunt moeilijk vragen van de chauffeurs van trams en bussen, die verplicht zijn om het Nederlands te gebruiken en alleen het Nederlands, – het kan niet anders, dat is nu eenmaal de taalwetgeving en daar bestaat geen juridische betwisting over – hoewel ze ook met anderstaligen worden geconfronteerd en daar misschien pragmatisch een oplossing voor zoeken, om altijd consequent het Nederlands te gebruiken, terwijl op de buitenkant van diezelfde bus anderstalige boodschappen hangen. Misschien kan dat als overweging worden meegenomen.

Minister, de ombudsman heeft de zaken op een rijtje gezet. De statuten zijn wat ze zijn. Laten we middelen zoeken om ze zo consequent mogelijk toe te passen. Het gaat over De Lijn en over het reclamebeeld in heel Vlaanderen. Laten we niet beginnen met spitsvondigheden over wat een slogan is en wat een boodschap is, want dan geraken we juridisch pas helemaal in de puree.

De voorzitter: De heer Van Der Taelen heeft het woord.

De heer Luckas Van Der Taelen: In tegenstelling tot de vorige spreker: al wie een beetje weet wat reclame is, weet dat er een heel duidelijk verschil is tussen een merk, een slogan en een boodschap. Dat zijn essentiële elementen van reclame. McDonalds is de merknaam, 'I'm lovin' it' is de slogan en dan staat daaronder nog een body van tekst. Daarover gaat het natuurlijk. Je kunt moeilijk aanvaarden dat men die tekst in een andere taal zet.

Ik denk dat we ertoe moeten komen om het gebruik van anderstalige slogans toe te laten. De reclame internationaliseert steeds meer. Zoals ik zei, worden we er elke dag mee geconfronteerd op alle media die we gebruiken. We zouden dan de bussen daarvan uitsluiten. Ik denk dat dat een beetje belachelijk wordt.

Minister, u hebt er zelf al op gealludeerd: dan mag Studio Brussel zijn 'Music For Life'-actie vergeten. Men mag volgens de statuten die slogan dan niet gebruiken, want dat is Engels. Dat betekent 'muziek voor leven' in het Nederlands. Wat doe je dan met de Muntscouwburg die de Symphonie Fantastique van Berlioz wil brengen? Moet dat dan plots de 'Fantastische Symfonie' worden? Dat kan niet. *(Opmerkingen)*

Dat is een slogan. U ziet op welk domein we hier aanbelanden en hoeveel reclamecampagnes we moeten uitsluiten.

Ten slotte vraag ik u, als onze goede vriend Flip Kowlier reclame zou willen maken voor zijn laatste single 'Moestek Duod Hon', mag dat dan of mag dat niet? Minister, u begrijpt dat natuurlijk, maar voor mij is dat een vreemde taal.

De voorzitter: De heer Huybrechts heeft het woord.

De heer Pieter Huybrechts: Voorzitter, minister, collega's, ik denk dat er genoeg voorbeelden bestaan van bedrijven die zich wel consequent aan de handhaving van de taalwetgeving houden. Waarom zou dat dan niet kunnen voor de nv LijnCom die, ik heb het reeds gezegd, vrij afgesproken contracten heeft ondertekend en daaraan gebonden is? Ik denk dat iedereen het daarover eens is.

Minister, ik heb nog één vraag in verband met de aanbeveling van de Vlaams-Nederlandse Stichting Nederlands. Ik citeer: "Naar onze mening zou een periodieke rapportering door bestuur en directie van De Lijn aan de Vlaamse Ombudsdienst dat aan de afspraken wordt voldaan, moeten volstaan." Kan dat voor u? Hoe ziet u deze mening?

De voorzitter: De heer Weekers heeft het woord.

De heer Bart Weekers: Ik ga hetzelfde zeggen wat ik vanmorgen in de commissie Economie heb gezegd. Ik vind niet dat het aan de ombudsman is om in detail allerlei voorstellen te doen voor operationele processen. Andere diensten, vooral de diensten die daar zelf mee bezig zijn, zijn daar beter voor geplaatst.

Vandaag hebben we heel wat suggesties gehoord, zowel voor wat betreft het al dan niet versoepelen van regels als over het controleren van de regels. Dat was uiteindelijk de bedoeling van mijn aanbeveling, namelijk dat er werd nagedacht en dat degenen die daarvoor verantwoordelijk zijn, inzien dat zoals de controle vandaag loopt, niet goed loopt.

Ik heb geen voorstellen gehoord die te maken hebben met externe controle door een externe partner. Zoiets als een periodieke rapportering gaat die richting uit. Ik stel voor dat ik even afwacht wat de voorstellen zijn en dat we dan kijken welke verstandige voorstellen er zijn om in een context die soms om snelheid vraagt, op een betere manier te controleren. Ik denk wel dat er voorstellen moeten komen die zorgen voor een betere controle.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Ik heb voorgesteld aan De Lijn dat ze zelf een procedure uitwerken om de controle te verbeteren en dat die eens wordt doorgenomen met de ombudsman. Dat is geen operationele vraag, maar een vraag naar een goede manier van werken. Tegen het einde van het jaar moet dat kunnen.

Voor mij horen daar een aantal zaken in thuis. Ik heb een aantal voorbeelden gegeven. Als er contracten worden gesloten, mogen de affiches niet meteen naar de drukker vertrekken. Er moet controle mogelijk blijven. Ik was verrast. Nog eens, ik begrijp dat er snel moet worden gehandeld. Ofwel heeft men statuten ofwel niet. Het is nuttig dat de nv LijnCom daar een aantal ingrepen doet.

We hebben gediscussieerd over de slogan. Ik heb u mijn suggestie meegedeeld. Sommigen zeggen: er is een merknaam, een slogan en de boodschap; dan gaat de slogan de boodschap worden. Ik begrijp dat. Dat gaat natuurlijk niet. Ik wil samen met u de mogelijkheden van de nv LijnCom bekijken. Mevrouw Jans zegt dat we dat niet aan elkaar mogen linken. Dat is natuurlijk elementair aan elkaar gelinkt. Iedereen schat dat zo in. LijnCom mist daardoor een pak inkomsten. Dat zie ik wel. Als het potentieel aanzienlijk toeneemt, is dat nuttig om te weten.

Mensen slimmer dan ikzelf kunnen uitspraken doen over het juridische aspect. Er is een grondwettelijk recht op taalvrijheid. Elke ondernemer of publieke dienst kan op dat vlak doen

wat hij wil. Dat botst met de statuten van De Lijn, want die beperken die vrijheid. Is dat dan een schending van die grondwettelijke regel? Het zou mij verbazen, maar het is niet uitgesloten. Dat is nog een onbeantwoorde vraag voor mij.

De Lijn heeft nog andere beperkingen. Zo is autoreclame op bussen niet toegestaan. Reclame voor transportmiddelen moet over duurzaam transport gaan. Maar dat staat natuurlijk niet in de Grondwet. Dat is een grens. Het is juridisch allemaal duidelijk behalve dat ene punt. Kunnen we statutair zo'n beperking opleggen? Men kan natuurlijk ook kiezen om geen contract te tekenen. Dat kunnen we niemand verbieden. Dat is een recht. Wie een contract sluit, kan zelf de voorwaarden bepalen. Dat zijn eenzijdig opgelegde voorwaarden. Het zou mij verbazen dat dat een conflict zou zijn. Ik heb het antwoord op die vraag zelf nog niet gelezen, ik denk niet dat er al een uitspraak is. Er moet nog een angeltje worden verwijderd. Nogmaals, de statuten moeten worden toegepast.

Er kan maar over één zaak worden gediscussieerd, en dat is de merknaam en de slogan. Op de website van MNM staat onder de merknaam 'Music and More'. Mag dat dan niet op de bussen van De Lijn? Dat is toch te gek! Moet dat dan 'muziek en meer' worden op de bussen van De Lijn, terwijl het op de website 'Music and More' is? Voor mij wringt dat. Ik geef het u maar mee. Ik probeer wat redelijkheid te brengen. De discussie gaat voort binnen het bedrijf.

Binnen dit en drie maanden zult u mij hierover opnieuw ondervragen. U zult me vragen wat ik aan de ombudsman heb laten bezorgen. Het debat zal worden voortgezet. Ik heb de mensen de opdracht gegeven om hun best te doen.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

De heer Marino Keulen: Ik zou dat inderdaad juridisch eens laten uitklaren, minister, niet om dat met toeters en bellen aan te kondigen, maar voor uzelf, om te weten waar u staat. Anders overkomt het u en dan bent u de regie helemaal kwijt.

U hebt het over het vroegere Donna, het huidige MNM. Ik geef een ander voorbeeld. De ICT-wereld adverteert volop in het Engels. Zij doen dat niet met cultuurimperialistische bedoelingen of om het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest groter te maken dan de huidige negentien gemeenten. Het is gewoon hun manier om jonge interessante gemotiveerde mensen aan te trekken. We kunnen daar bedenkingen bij hebben, maar het maakt deel uit van de economische realiteit. Er moet respect zijn voor de wet, maar op een pragmatische manier, met oog voor de economische realiteit. Er moet een *modus operandi* worden gezocht om te vermijden dat er gebeurt wat men absoluut niet wil zoals met de bussen van De Lijn. Dat zou echt onverdraaglijk zijn. Het mag nooit gebeuren dat De Lijn reclame maakt voor Franstalige scholen in de Rand. Dat wil hier niemand, dat weze heel erg duidelijk.

De voorzitter: U hebt allemaal het juridische advies van meester Rogiers ontvangen. We moeten eens afspreken welk tussentijds verslag u wenst en op welke manier. Misschien is een uiteenzetting over de werking van de nv LijnCom wel aangewezen.

Het zou me ten zeerste verbazen dat men met voorstellen rechtstreeks naar de drukkerij gaat. Dat is flauwekul. Die contracten worden veel eerder afgesloten via mediabureaus. We kunnen dat op de agenda zetten, maar u moet zeggen hoe we dat gaan doen.

De heer Pieter Huybrechts: Ik heb dat juridisch advies niet ontvangen. *(Opmerkingen van de heer Marino Keulen)*

Minister Hilde Crevits: Als het hetzelfde juridisch advies is als wat ik heb gezien, moet je in het achterhoofd houden dat het gebaseerd is op overheidscommunicatie. Ik heb u net de twee pijlers getoond. Maar goed, trek er uw eigen conclusies uit.

Als we dat hier bespreken, zou het ideaal zijn om dat begin januari te doen. Ik heb de opdracht gegeven aan LijnCom om een procedure af te spreken om die controle te verbeteren.

Op dat moment kunnen we alles in één beweging doen, de toepassing van de nieuwe regeling en alle vragen die u wilt stellen over al of niet rechtstreeks doorsturen naar de drukker.

De heer Peter Reekmans: Minister, als mensen van LijnCom naar de commissie komen, zou het dan mogelijk zijn om voordien een overzicht te geven van de voorbije twee of drie jaar van de marketingactiviteiten, inkomsten en de kostenstructuur? Ik heb dat ooit eens gevraagd via een schriftelijke vraag. Ik zou graag een overzicht krijgen van LijnCom als bedrijf.

De voorzitter: Ik stel voor dat we een schriftelijk verslag krijgen en dat we op basis daarvan beslissen of we LijnCom uitnodigen. Ik vind het veel belangrijker om te weten hoe de tarievenpolitiek van De Lijn werkt, dan de inkomsten van LijnCom. Ik ben van de ene verbazing in de andere gevallen over hoe LijnCom werkt. Het is niet meer zoals vroeger. Ik hoor dat voorstellen op twee dagen tijd bij de drukkerij moeten zijn en dat die niet worden nagekeken. Dat heb ik nooit meegemaakt. Dat vind ik uiterst merkwaardig, want het zijn allemaal mediabureaus. Volgens mij is dat een vals argument. Ik stel voor, een beetje zoals de heer Reekmans vraagt, dat we een document krijgen over het reilen en zeilen van dat bureau en dat we op basis daarvan zien wat we doen.

Ik wil ten slotte ook nog de ombudsman bedanken.

De gedachtewisseling en de vragen om uitleg zijn afgehandeld.

■

Vraag om uitleg van de heer Peter Reekmans tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de evolutie van het beleid en de financiën bij De Lijn
- 2235 (2011-2012)

Vraag om uitleg van mevrouw Lies Jans tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het verhogen van de inkomsten van De Lijn
- 2238 (2011-2012)

De voorzitter: De heer Reekmans heeft het woord.

De heer Peter Reekmans: Voorzitter, minister, collega's, De Lijn speelt een belangrijke rol in het Vlaamse mobiliteitsbeleid. De Lijn raakte echter financieel in de problemen. Die problematiek kwam reeds veel en vaak ter sprake. Niet-gerealiseerde besparingsdoelstellingen uit 2010 en 2011 dienden te worden weggewerkt en de begroting moest opnieuw in evenwicht worden gebracht.

In december vorig jaar zette de openbaarvervoermaatschappij een aantal voorstellen op punt die betrekking hebben op de kostenzijde. In februari werden voorstellen gevraagd met betrekking tot de inkomsten en begin juli werd De Lijn om aanvullende informatie en berekeningen gevraagd. Bij de recente presentatie van de halfjaarbals gaf de directeur-generaal van De Lijn aan te wachten op politieke inschatting en beslissingen met betrekking tot deze problematiek.

Minister, ik krijg graag meer toelichting: we gaan richting 2013 en het wordt hoog tijd voor meer duidelijkheid met betrekking tot de toekomst van het beleid van De Lijn op financieel vlak. U hebt daarover al een standpunt ingenomen in de plenaire vergadering gisteren, maar toch. Hoe schat u overigens de halfjaarcijfers in? Beschikt u nu over alle voorstellen en aanvullingen? Graag meer toelichting daarover. Welke conclusie trekt u uit de voorstellen en aanvullingen? Welke beleidsbeslissingen dringen zich op en wanneer worden deze op punt gesteld?

De voorzitter: Mevrouw Jans heeft het woord.

Mevrouw Lies Jans: Minister, de vervoermaatschappij De Lijn liet begin september bij monde van de heer Kesteloot weten dat het besparingsplan op schema zit. Dat plan was

vooral gericht op het beperken van de uitgaven om het bedrijfsresultaat in evenwicht te houden. Er moest een besparingsoperatie van 60 miljoen euro worden gerealiseerd in 2012. Blijkbaar zitten we nu op schema. Daarvoor wil ik toch mijn felicitaties overbrengen. Ik heb de cijfers nog niet gezien, maar ik ga ervan uit dat het zal kloppen, als het toch in de pers wordt gezegd. Mocht het zo zijn, breng ik mijn felicitaties over, omdat het een zeer moeilijke operatie is.

Een andere zeer belangrijke doelstelling in de beheersovereenkomst met De Lijn is het verhogen van de kostendekkingsgraad. Nu er grote inspanningen zijn gedaan in het beperken van de uitgaven, is het verhogen van de inkomsten een belangrijke factor. Daar wijst u ook altijd op. De inkomsten gaan over tarieven, derdebetalerssystemen en reclame-inkomsten. U belooft een aangepast tarievenplan voor te stellen voor het zomerreces. Het reces is achter de rug voor ons. Het is belangrijk dat we verdere stappen nemen, want zonder in te spelen op de inkomsten, kunnen we de doelstelling van het verhogen van de kostendekkingsgraad niet halen.

Zoals we weten, heeft het management van De Lijn een aantal voorstellen geformuleerd. U zou dat binnen de Vlaamse Regering verder bekijken, om uiteindelijk tot een beslissing te komen.

Minister, wanneer zal er duidelijkheid zijn over het inkomstenplan? Welke aanpassingen zijn mogelijk op het vlak van tarieven, derdebetalerssysteem, abonnementen en andere? Wat is de streefdatum voor u – u wou zich vorige keer niet op een datum vastpinnen – om deze aanpassingen in werking te laten treden? Een belangrijke vraag is natuurlijk of de mogelijke maatregelen volstaan om die kostendekkingsgraad met 2,5 procent te doen stijgen over de periode van de beheersovereenkomst.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

De heer Marino Keulen: Minister, u zult uw kaarten op tafel moeten leggen. Dat lijkt me de kern van de zaak. U zult klare wijn moeten schenken. Iedereen heeft ondertussen zijn huiswerk gemaakt. Dit is een beslissing van de Vlaamse Regering, van CD&V, N-VA en sp.a. Ik hoor hier soms collega's met een grote vrijblijvendheid en zeer onafhankelijk allerlei stellingen formuleren, maar ze maken wel deel uit van diezelfde meerderheid. Wanneer mogen we die klare wijn verwachten?

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Mevrouw Karin Brouwers: Ik sluit me aan bij de heer Keulen: het ei zal eens moeten worden gelegd. Normaliter worden de tarieven van de vervoermaatschappijen in februari aangepast, dacht ik. Bij de NMBS is dat januari, denk ik. Bij De Lijn zou dat februari zijn. Ik hoop dat we het tegen dan toch zullen weten. Voor we het weten, zijn we aan het volgende zomerreces. Dat zal de zaak geen goed doen, denk ik.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Voorzitter, er zijn twee pakketjes vragen. Het eerste gaat over het actieplan 2012, het tweede over de kostendekkingsgraad.

De heer Kesteloot heeft dat actieplan op 26 januari en ook op 26 april in de commissie gebracht. Even was er een onheilstijding: het zou nog erger worden. Dan is dat weer beter geworden. Ik houd niet zo van die mededelingen, want die zijn slecht voor mijn hart. De jongste cijfers zijn alleszins goed. De halfjaarcijfers waren ook goed.

De directeur-generaal van De Lijn heeft, op basis van de resultaten tot en met juni en de prognose ervan tot het einde van het jaar, op 5 september, na de vergadering van de raad van bestuur, aangekondigd dat alle elementen erop wijzen dat De Lijn, mits volgehouden besparingsinspanningen waarin was voorzien in het actieplan 2012, dit jaar ook bedrijfseconomisch met een evenwicht zal kunnen afsluiten. Voor mij was dat zeer goed nieuws. Ik heb er zelf niets mee gedaan. De heer Kesteloot heeft dat meegedeeld.

Het ziet er dus naar uit dat ze die doelstelling die moest worden gehaald door alle zaken waarover we uitvoerig hebben gedebatteerd in de commissie, dat bedrag dus van 60 miljoen euro, zullen halen. Dat is een enorme besparingsoefening geweest.

Ik heb ook vele leden persoonlijk gehoord over de wijzigingen aan het aanbod. Er zijn nu nog wat uitwassen op het terrein merkbaar. De ene vindt het goed, de andere slecht. Er is echter drastisch gesnoeid in het aanbod. Men heeft daarbij ook een aantal regels gevolgd. We hebben hier ook duidelijk besproken op welke manier dat zou gebeuren.

Uiteindelijk is die uitrol nu min of meer volledig gebeurd. We zullen het natuurlijk maar definitief weten op 31 december 2012, maar het ziet ernaar uit dat men zal zijn geslaagd in de opdracht. Dat is natuurlijk een recurrente besparing: die werkt in de volgende jaren dus door. Dat is niets eenmaligs.

Dan is er het andere vragenpakket. Ik heb het volgende in het verleden ook al gesteld. Ik meen dat we voldoende hebben gesnoeid in de uitgaven. Gisteren heb ik in de plenaire vergadering gezegd dat ik nog een oefening wat het aanbod betreft, niet zal toestaan, om diverse redenen. Als we het openbaar vervoer aantrekkelijk willen maken, dan moet het aanbod voldoende zijn. Maar te veel wijzigingen in het aanbod ... We hebben in 2009 het aanbod moeten wijzigen, en in 2012 nog eens. Het is welletjes geweest. Het lijkt me goed dat er wat rust komt. Er kunnen nog wel aanpassingen gebeuren, om iets beter te maken voor de reizigers. Het is goed dat dit zeker in 2013 stabiel blijft.

In de beheersovereenkomst is natuurlijk een duidelijke verbintenis opgenomen. Er moesten scenario's worden onderzocht. De kostendekkingsgraad moest met 0,5 procent stijgen. Er zijn een aantal vraagstukken die moeten worden beantwoord.

Op het eerste vraagstuk ben ik gisteren niet verder ingegaan, maar het is wel interessant. Over 0,5 procent ten opzichte waarvan gaat het? Wat zit er in de teller? Wat zit er in de noemer?

Een paar maanden geleden heb ik de commissie het voorbeeld van het leerlingenvervoer gegeven. Ik vind het absoluut absurd dat de kosten van het leerlingenvervoer een negatieve impact kunnen hebben op de kostendekkingsgraad. De Lijn heeft de decretale opdracht gekregen om leerlingen te vervoeren. Er komen er elk jaar bij. Dat kost elk jaar meer. Wij geven daar geld aan, maar dat mag je niet meerekenen. De kostendekkingsgraad zakt als er meer leerlingen bij komen.

Brussel doet dat ook. Wat de MIVB op dat vlak doet, vind ik zeer terecht. De MIVB beschouwt de kosten van het leerlingenvervoer als inkomsten. Dat zijn eigenlijk inkomsten voor het bedrijf, want het is een decretale opdracht. Men moet dus zeer goed bepalen wat er in de teller en wat er in de noemer zit. Met die oefening is men nog bezig. Men wil immers een dossier indienen voor de deconsolidatie van de openbaarvervoermaatschappij. Er wordt gewerkt aan een goede definitie van die kostendekkingsgraad.

Die oefening is nog niet rond. Voor mij zou het wel nuttig zijn dat te weten, zodat, als we praten over procenten, iedereen het eens is over de vraag of het gaat over 0,5 procent ten opzichte van een brede noemer of van een smalle noemer. Men moet dus zeer goed weten wat boven en wat onder de breuklijn zit.

Het bedrijf kan nog wel wat efficiënter werken. Er zijn nog wel wat dingen mogelijk ter zake. Er zijn suggesties dat we die provinciale entiteiten eens zouden bekijken. Ik ben bereid alles te bekijken, maar daar zullen we geen miljoenen euro's meer uit puren. Ik verwijs trouwens ook naar de benchmark van De Lijn, waarin werd gesteld dat de transparantie en de efficiëntie van het bedrijf goed zitten. Op dingen die goed zijn, moeten we niet snoeien. Ik meen niet dat er ter zake mogelijkheden zijn.

Willen we dat de kostendekkingsgraad in een nieuwe definitie toeneemt, dan moeten we aan de inkomstenzijde werken. Ik denk dat de meesten van ons het daarover eens zijn. Aan

inkomstenzijde werken kan op vier punten. Ik heb de opdracht gekregen van de regering om een inkomstenplan te maken. Dat kan vier onderdelen bevatten.

Het eerste luik is het opvoeren van de strijd tegen het zwartrijden. Er zijn extra Lijncontroleurs aangeworven en we zien dat dat vruchten afwerpt. Gisteren is er een actie geweest in Gent. Als mensen weten dat de pakkans groot is, gaan ze zich meer inspannen om correct te betalen. Daar werkt het bedrijf volop aan.

Een tweede mogelijkheid om meer inkomsten te hebben, is reclame. Een miljoen euro meer of minder is niet onbelangrijk. Dus we moeten ervoor zorgen dat we goede keuzes maken, en dat er een assertieve politiek wordt gevoerd. Daarom, mevrouw Jans, maak ik de link tussen inkomsten en reclame.

Het derde luik zijn de derdebetalersystemen. Daar ben ik nog niet door. Het gaat over wat als gemeenten vragen om bijvoorbeeld delen 60 plus gratis te maken. Hoe ga je dan weten wie dat allemaal is en hoeveel mensen dat zijn? We moeten ook nagaan wat de juiste prijs is. Mevrouw Jans, u hebt daarover veel uitleg gevraagd. Als Hasselt beslist om het openbaar vervoer gratis te maken, wat is dan de prijs die daartegenover staat en is dat wel de juiste prijs? Daarvoor moet je weten hoeveel reizigers er zijn en wat hun statuut is. Maar daar ben ik nog niet helemaal door. Het is absoluut niet mijn bedoeling om veel door te schuiven naar de gemeenten, maar het moet wel correct zijn.

Het vierde luik zijn de tarieven zelf. Daar ben ik ook nog niet door. Daarvoor is een akkoord nodig in de Vlaamse Regering. Dat is voor alles zo. Ik heb een aantal zaken laten uitfilteren. We moeten heel goed weten wie vandaag gratis reist. Er is een pak mensen met het Omnio-tarief. Die groep is enkele jaren geleden, in de vorige legislatuur, enorm uitgebreid. Is dat de juiste uitbreiding? Moeten we daar wijzigingen in aanbrengen of niet?

Voor het derde en vierde luik is mijn plan nog niet klaar. Voor het eerste en tweede luik wel. Daarom schrijven we in de begroting nu al 4 miljoen euro extra inkomsten in die ze uit luik één en twee moeten halen. Wat luik drie en vier betreft, moeten we de knoop nog doorhakken. Ik kan daar nog geen datum op kleven. Mevrouw Brouwers zegt dat tariefaanpassingen normaal op 1 februari gebeuren. Dat is juist, het staat ook zo beschreven. Dat wil zeggen dat we heel intensief moeten voortwerken. Ik had gehoopt dat dat in juni volledig klaar zou zijn, maar dat is me niet gelukt. Het is altijd gevaarlijk als je een datum vooropstelt. Soms lukt dat, soms niet, maar daar moeten we in de komende periode door geraken.

De voorzitter: De heer Reekmans heeft het woord.

De heer Peter Reekmans: Op een uitspraak die ik heb gelezen in de media, hebt u nog geen antwoord gegeven. Ik snap die uitspraak niet zo goed. De directeur-generaal van De Lijn stelde bij de recente presentatie van de halfjaarbals letterlijk “te wachten op de politieke inschatting en beslissingen”. Kunt u daar iets concreet over zeggen? Dat lijkt me heel vaag. Het was me niet duidelijk wat die man bedoelde.

Minister, u zei nog iets heel interessants, namelijk dat een miljoen euro meer of minder aan de zijde van de reclame-inkomsten heel belangrijk is. Dat klopt. Maar aan de zijde van de uitgaven van de reclame is een miljoen euro meer of minder ook belangrijk. Een van mijn steeds terugkerende schriftelijke vragen gaat over de uitgaven van de reclamecampagnes van De Lijn. De uitgaven voor reclame van De Lijn zijn gestegen in de voorbije periode. Dan mag je aan de inkomstenzijde een miljoen euro meer hebben, maar als je meer uitgeeft, is er nog geen goed resultaat. De laatste campagne van De Lijn kostte 511.000 euro en diende om mensen aan te zetten meer de bus te nemen en De Lijn bekend te maken. Laat ons eerlijk zijn, iedere Vlaming weet ondertussen dat De Lijn bussen zijn en dat je daarmee kunt rijden. Een campagne van 511.000 euro voor een maatschappij die bekend is, vind ik in tijden van crisis van de pot gerukt.

De voorzitter: Mevrouw Jans heeft het woord.

Mevrouw Lies Jans: Minister, ik ben blij dat u bevestigt dat de halfjaarlijkse resultaten er goed uitzien, dat u als toezichhoudende minister die cijfers hebt bekeken en oordeelt dat het kan worden gehaald tegen het einde van het jaar. Dat is een heel grote inspanning door het management van De Lijn, die moet worden gehonoreerd.

Het verwondert me dat er nog altijd geen uitsluitsel is over de definiëring van de kostendekkingsgraad, want dat is uiteindelijk wel de basis om uw plan tot verhoging van de inkomsten uit te werken. Als we daarvan geen goede definitie hebben, kunnen we niet verder. U koppelt daar dat half procent aan. Hoeveel is dat juist? Over de periode van vier jaar moeten we 2,5 procent van de kostendekkingsgraad verhogen. Afhankelijk van het basisbedrag kan dat bedrag groter of kleiner zijn, maar die 2,5 procent blijft natuurlijk wel de doelstelling.

Minister, u zegt dat we op de uitgaven niet meer kunnen besparen, dat we aan onze limiet zitten. Dat gaat over het aanpassen van de lijnen, het beperken van de uren, dat is inderdaad gebeurd. Over het element van de provinciale entiteiten zegt u dat u dat eens kunt onderzoeken, maar dat we maar weinig kunnen halen. Het is toch belangrijk dat dat wordt bekeken en dat we daarvan in de commissie een verslag krijgen, over wat wel en niet mogelijk is en welke stappen er eventueel kunnen worden gezet. Het is misschien een moeilijke oefening, maar het is belangrijk dat die wordt gedaan omdat we nog altijd de indruk hebben dat het bestaan van de vijf verschillende provinciale entiteiten niet altijd even efficiënt is, en dat daar zeker nog winst kan worden gemaakt.

Het derde punt waarover u het had, was op welke manieren de inkomsten kunnen worden verhoogd. Over de tarieven en de derdebetalerssystemen hebben we nog geen duidelijkheid.

U haalde ook het systeem van de gratis bussen in Hasselt aan. Bij het begin van de volgende legislatuur op gemeentelijk niveau zal bekeken worden of dat systeem in Hasselt nog verder zal worden toegepast.

Ik zou toch al enig zicht willen krijgen op uw redenering in het kader van het derdebetalerssysteem. Dat is een heel duur systeem. Het kost de Vlaamse overheid jaarlijks zo'n 10 miljoen euro. Als de stad Hasselt dat allemaal zou overnemen, wil dat zeggen dat we naar een budget van 12 miljoen euro op jaarbasis zouden gaan. Ik kan u nu al zeggen dat de stad Hasselt dat niet kan betalen.

Uiteindelijk zullen er dus ook door de Vlaamse overheid knopen moeten worden doorgesneden. Het zal niet alleen afhangen van de beslissing van de lokale overheden.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

De heer Marino Keulen: Minister, de timing blijft open. Ik begrijp dat u op dit ogenblik nog heel wat principiële discussies moet beslechten. Nieuwjaar is al over drie maanden, dat komt toch al heel dichtbij.

U had het over de kostendekkingsgraad. De teller, dat zijn alle inkomsten, zonder die van de overheid. De noemer zijn alle uitgaven. Als we praten over een stijging van 0,5 procent, moet dat mijns inziens een stijging zijn van bijvoorbeeld 12 procent naar 12,5 procent. Het kan niet gaan over 0,5 procent van 12 procent, want dan wordt het 12,06 procent. Dat mag absoluut niet de bedoeling zijn, want dan zijn we elkaar een rad voor de ogen aan het draaien. Een half procent erbij, dat is een half procent bij het quotiënt dat er vandaag is.

De voorzitter: De heer van Rouveroij heeft het woord.

De heer Sas van Rouveroij: We moeten ons inderdaad zorgen maken over de breuk. Wat staat er in de teller en wat in de noemer? Al naargelang de definities zul je tot andere resultaten komen. Zoals de heer Keulen uitlegde, kun je daar heldere afspraken over maken. Maar je kunt het ook anders bekijken. Laten we het bekijken vanuit het quotiënt, namelijk die

ongeveer 800 miljoen euro die je als gemeenschap aan De Lijn betaalt, in de vorm van een werkingssubsidie. Met welk bedrag willen we het quotiënt zien dalen? Je kunt dat in absolute cijfers uitdrukken, maar je kunt ook daar in percentages werken. Laten we daar een afspraak rond maken.

Een tweede punt betreft het doorschuiven – ik bedoel het niet pejoratief, maar het zou wel zo kunnen eindigen – van kosten naar gemeenten. Dan zeg ik ja, als ze beslissen om het gratis te doen waar u beslist om het niet meer gratis te doen. No more free lunch. Als je absoluut iedereen gratis wilt bedienen, dan betaal je daarvoor. Dat lijkt mij een terechte verschuiving. Dat is ook een keuze van het lokale beleid, in het kader van zijn mobiliteitsbeleid.

Als het onderliggend ook de bedoeling zou zijn dat er ook een derde betaling zou ontstaan voor bijvoorbeeld bijkomende lijnen, halteplaatsen enzovoort, dan zijn we het niet meer eens. Dan verschuif je immers de opdracht van De Lijn in de richting van de steden en gemeenten. Dat is een opdracht die hun niet toekomt, tenzij u De Lijn ontbindt en helemaal decentraliseert, maar ik ga ervan uit dat dat voorlopig niet de bedoeling is.

Ik heb nog een laatste puntje met betrekking tot de tarieven. Time is running out, inderdaad. Maar stel dat De Lijn alle tarieven alleen maar indexeert, dan nog moet ze 15 miljoen euro per jaar vinden om de kosten die door de inflatie stijgen, te compenseren. Dat is een vorm van kannibalisme. *(Opmerkingen van minister Hilde Crevits)*

Laten we daar al mee beginnen. Dat is bijna preliminair, nog voor de vraag van een verhoging van de kostendeckingsgraad. We zullen alleszins de tarieven al aanpassen, zodat deze vorm van kannibalisme wordt beëindigd. Dan zullen we er nog niet zijn. Dan zullen we daarbovenop nog een inspanning moeten doen. Dan zullen we inderdaad snel over flink stijgende tarieven spreken. Dat is een opdracht waar we samen voor staan.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Mijnheer Reekmans, wat in de krant stond, kon inderdaad verkeerd begrepen worden. Er is een vraag gesteld aan de heer Kesteloot in verband met de stijging van de kostendeckingsgraad. Hij heeft toen gezegd dat De Lijn niet veel meer kon doen wat het aanbod betreft – en er is nog een groot verschil tussen aanbod en uitgaven, mevrouw Jans – en dat het zou moeten komen van de inkomsten, maar dat daar een politieke besluitvorming voor nodig is. En dat is juist.

Ik heb u net de vier pijlers van het inkomstenplan gegeven. We hebben gezegd: plus 4 miljoen euro voor reclame en zwartrijden. Over de andere blokken moeten we nog een keuze maken. Zijn opmerking moet in die context gezien worden. Dat had niets te maken met de afrekening 2012. Daar is de prognose dat het zal lukken. Ik hoop uit de grond van mijn hart dat het zal lukken, anders hebben we weer een probleem.

Ik kom tot de definitie van de kostendeckingsgraad. Ik heb er deze zomer al bijna mijn hoofd over gebroken. De verhouding is nu 1 op 6. Ik vind dat verschrikkelijk. Dat moet aangepast worden. 1 miljoen euro inkomsten staat nu gelijk aan 6 miljoen euro uitgaven schrappen. De dotatie versus de eigen inkomsten is 1 op 6. De heer van Rouveroy heeft daarnet al naar kannibalisme verwezen. We mogen een aantal zaken in elk geval niet meerekenen.

Ik verwijst in dit verband naar het leerlingenvervoer. Dat is een decretale opdracht die De Lijn moet uitvoeren. We vragen hier weinig voor. De dotatie die De Lijn hiervoor krijgt, hoort bij de inkomsten van het bedrijf. We zouden kunnen besluiten die decretale opdracht in te trekken en de mensen te zeggen dat ze hun plan moeten trekken. Nu zit het leerlingenvervoer alvast in die noemer. We moeten dat er weer uithalen.

Wat de index betreft, heeft de heer van Rouveroy een punt. Indien we nu de tarieven indexerend, volgen we de gezondheidsindex. De kostenindex stijgt echter veel sneller. Als we ons zuiver op de index baseren, bouwen we al een spanning op. Dat gaat naar beneden. Wat daarover wordt gezegd, is juist. Voor mij is het belangrijk alles zuiver te formuleren.

De discussie over de definitie van de kostendekkingsgraad is niet helemaal duidelijk. Ik zou het liefst steeds dezelfde begrippen hanteren. Nu vergelijken we steeds appels met citroenen. Ik word steeds om de oren geslagen met de stelling dat de kostendekkingsgraad in Brussel meer dan 40 procent bedraagt en in Vlaanderen amper 16 procent haalt. De noemer en de teller zijn in Brussel en in Vlaanderen echter totaal verschillend. Indien ik de Brusselse redenering in Vlaanderen zou toepassen, zou de kostendekkingsgraad hier meer dan 30 procent bedragen. Dat is niet fijn. Ik zou graag tot een uniforme definitie komen en voorkomen dat allerlei gegevens er met de haren worden bijgesleurd.

Wat de derde en de vierde pijler betreft, moeten we met betrekking tot de inkomsten nog een paar knopen doorhakken. Ik moet ook nog een en ander in verband met de derdebetalerssystemen duiden. Er zijn immers verschillende derdebetalerssystemen.

Een eerste soort bestaat uit sponsoring. In bepaalde gevallen sponsoren de gemeenten het busvervoer. In dat geval is de kostendekkingsgraad 100 procent: de sponsoring dekt de kosten volledig.

Een tweede soort betreft evenementen, grote feesten en dergelijke. Een gemeentebestuur kan om bijkomende bussen vragen. Daar wordt een vergoeding voor gevraagd. De kostendekkingsgraad is in die gevallen volledig. Dat is geen enkel probleem.

Een derde soort houdt in dat gemeenten stellen dat mensen ouder dan 60 jaar gratis mogen rijden. Een aantal gemeenten hebben die beslissing al genomen. Die gemeenten betalen dan voor elke man of vrouw de prijs van een jaarabonnement. Dat is een faire vergoeding. Iemand zou nu kunnen opwerpen dat de prijs van een abonnement te laag ligt. Daar wil ik me niet over uitspreken: de prijs is wat hij is. De gemeenten betalen heel correct een jaarabonnement voor elke betrokkene. Geen haar op mijn hoofd denkt eraan hieraan wijzigingen aan te brengen.

Het probleem zit bij de gemeenten die vinden dat het voor iedereen gratis moet zijn. De registratie staat immers nog niet op punt. We weten niet precies hoeveel mensen hier gebruik van maken. Sommige mensen hebben al een abonnement dat hen toelaat overal te reizen. We moeten voor een correcte vergoeding zorgen. Dat is voor discussie vatbaar.

Ik weet niet of veel gemeenten in de toekomst zin zullen hebben dit systeem op die manier te laten bestaan. We moeten er echter voor zorgen dat de lat voor iedereen gelijk ligt. De gemeenten die dat willen doen, moeten de juiste vergoeding betalen. Het is minder evident dit correct uit te rekenen.

Tot nu toe gebeurt dit op basis van de kostendekkingsgraad. Ik vind dit zeer eigenaardig. De Lijn stelt nu dat een gemeente op basis van de gemiddelde kostendekkingsgraad een vergoeding per inwoner moet betalen. Dat lijkt me niet correct. Het moet helder en transparant verlopen. We moeten dit niet bepalen op basis van een kostendekkingsgraad.

Het is niet mijn intentie de gemeenten een vergoeding te vragen indien we nieuwe tramlijnen aanleggen of nieuwe wijken moeten bedienen. Dat is absoluut niet de bedoeling. We moeten goed weten voor welke vormen van dienstverlening een derdebetalerssysteem nodig is. De gemeenten moeten een menu krijgen waar ze voor een eventuele surplus uit kunnen kiezen.

Ik heb geprobeerd wat duidelijkheid te verschaffen. Ik weet dat er nog openstaande vragen overblijven. Iedereen zal hierover in de loop van de komende weken en maanden uiteraard verder worden geïnformeerd en zijn mening kunnen geven.

De voorzitter: De heer van Rouveroij heeft het woord.

De heer Sas van Rouveroij: Ik wil toch nog een paar bedenkingen naar voren brengen. We zijn het erover eens dat een indexering van de tarieven enkel tot een vorm van kannibalisme leidt. Die indexering zou de stijgingsgraad van de andere kosten immers onvoldoende compenseren.

Ik stel vast dat het Vlaams regeerakkoord in dit verband een slechte zaak voor De Lijn is. Daar staat immers in dat de tarieven enkel met maximaal een indexering mogen stijgen. Dat kannibalisme zit hier eigenlijk al in vervat. De partij die hiervoor heeft gepleit, is hier nu niet aanwezig. Ik zou dit echter ook zeggen indien de vertegenwoordigers van de sp.a hier zouden zijn. Ze hebben De Lijn hiermee uiteindelijk zeker geen dienst bewezen.

Minister Hilde Crevits: Over de index valt veel te zeggen. In 2009 was de situatie vrij evident. Niemand kon voorspellen dat de brandstofprijs met 20 procent zou stijgen. We kunnen het ook over een kostenindex hebben. Ik heb nog wat tijd nodig om dat uit te klaren. Er zijn diverse manieren om ervoor te zorgen dat de kannibalsmen op de diverse niveaus stoppen.

Over het uitgangspunt zijn we het eens. Nu blijft de vraag hoe we dit willen oplossen. Ik wil dat het allemaal zuiver gebeurt. We moeten dergelijke zaken vermijden. Het is een goede zaak dat me nu al die vragen worden gesteld. Ik heb er echter wat meer tijd voor nodig dan voorzien.

Het Vlaams regeerakkoord vormt in dit verband sowieso geen belemmerende factor. We kunnen het over verschillende indexen hebben. Wat mij heeft verrast, is dat de brandstofprijs sinds 2009 zo enorm is gestegen. Hierdoor is de wanverhouding tussen de gezondheidsindex en de gestegen brandstofkosten in de loop van de voorbije jaren groter geworden.

De heer Sas van Rouveroij: Hoewel ik er nog eens over moet nadenken, denk ik niet dat ik het eens ben met het voorbeeld van de nachtbussen. Ik zal even mijn voorlopig standpunt toelichten.

Wat de andere voorbeelden betreft, kan ik de minister volgen. Als het om de nachtbussen gaat, moeten we ons eerst eens de vraag stellen wat de basisdienstverlening van De Lijn inhoudt. De Lijn moet ook op dat vlak eerst wat maatwerk leveren.

De Lijn bedient Scheldewindeke, met alle respect voor dat dorp, tot 22.40 uur. De Lijn bedient de stad Gent ook tot 22.40 uur. Dat is een schande. Indien de minister dat correct vindt, ben ik het daar niet mee eens. De Lijn moet maatwerk leveren waar het potentieel zich bevindt. Indien er ook later klanten zijn, moet De Lijn ook later de basisdienstverlening aanbieden. Ik vind het dan ook niet eerlijk dat er in Scheldewindeke bussen rijden tot 22.40 uur waar niemand op zit, dat er bij ons bussen rijden tot 22.40 uur en tot 23.40 uur of 00.40 uur waar wel volk op zit maar dat dat deel dan zou moeten worden betaald door de steden. Mijn eerste reactie is dan ook dat dit niet fair is voor wat betreft de nachtbussen voor die steden waar er wel degelijke laatavondbehoeften zijn. Dan begint u appels en peren te vergelijken.

Minister Hilde Crevits: De sponsoring van de netten in Antwerpen en Gent werkt voor het eerst sinds een aantal maanden. Dat werkt vrij goed. We hebben in deze commissie het debat gevoerd over de wijze waarop dit is ontstaan. We hadden het ook over het gebruik dat maar werd gemaakt van de laatavondbediening. Volgens de heer Roegiers was dat omdat er was gesnoeid in de nachtnetten. De verplichte basisdienstverlening is tot 21 uur. Er wordt rekening gehouden met de grootte van een stad. Hoe groter de stad, hoe later de bediening. De nachtnetten horen daar niet bij. Het gaat om een surplus.

U moet natuurlijk ook de andere kant zien. Die nachtnetten waren heel interessant voor sponsors om te bedienen. We hebben daar een mooie deal gesloten waar Antwerpen en Gent mee akkoord zijn gegaan. We moeten nu zien hoe dit verder evolueert. Ik kan nog een uitzondering geven. In Limburg was er de discussie over de snelbussen die weg moesten omdat die de trein te vaak vervingen. We hebben echter rekening gehouden met de argumenten. We hebben ook een prijsingreep doorgevoerd. Ik wil ook zien hoe dit verder evolueert en of die bussen nog vol zitten.

Wat de nachtbussen betreft, is er voorlopig een mooi evenwicht gevonden. Het contract is gesloten. Nadien zal worden nagegaan of het moet worden uitgebreid. Het zijn mooie busjes. Ik heb ze nog niet gebruikt, maar wel al gezien.

Dit is een manier van samenwerking die ertoe heeft geleid dat er nieuwe inkomstenbronnen worden aangeboord die interessant waren om te gebruiken en die niet schadelijk waren voor het imago van de stad.

De voorzitter: Tijdens de bespreking van de volgende beheersovereenkomst komen we daar zeker nog op terug. Alle elementen staan in de evaluatie.

Minister Hilde Crevits: Er worden regelmatig schriftelijke vragen gesteld over de zwartcijfers van de verschillende maanden. Eigenlijk was het de bedoeling om een keer per jaar te rapporteren. We geven waarschijnlijk dan ook vaak standaardantwoorden. Het is de bedoeling dat de beheersovereenkomst in detail wordt afgepunt zodat iedereen de nodige vragen kan stellen aan de heer Kesteloot.

De voorzitter: De essentie van het verhaal is natuurlijk dat in het regeerakkoord staat dat we nagenoeg niet aan die tarieven kunnen komen. Ik heb die onderhandelingen meegemaakt. Meer inkomsten van LijnCom zijn volgens mij marginaal. De zwartrijders opsporen zal wel effect hebben, maar zeker geen groot effect.

Minister Hilde Crevits: Het effect van 4 miljoen euro extra inkomsten is veel groter dan 10 miljoen euro uitgaven schrappen. Als we de huidige teller en noemer nemen, dan is de impact van dergelijke zaken minuscuul. We moeten aan inkomstenzijde zorgen dat er inkomsten bijkomen. Het effect daarvan is veel groter.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

■

Vraag om uitleg van de heer Sas van Rouveroi tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de stand van zaken in het dossier Seine-Nord
- 2239 (2011-2012)

Vraag om uitleg van mevrouw Agnes Bruyninckx-Vandenhoudt tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de impact van de problemen rond de realisatie van het Franse Seine-Nord-project op de Seine-Schelde- en Seine-Schelde-West-projecten in Vlaanderen
- 2262 (2011-2012)

De voorzitter: De heer van Rouveroi heeft het woord.

De heer Sas van Rouveroi: Minister, we hebben het in deze commissie al vaker gehad over het Seine-Schelde-dossier.

Dit punt staat vandaag opnieuw op de agenda omdat er enkele weken geleden een onheilspellend bericht van over de grens kwam, namelijk dat de Franse private partner of althans een van de twee bedrijven die nog in de running zijn voor een constructie van publiek-private samenwerking met de Franse overheid, zich zou hebben teruggetrokken. Ik was blij dat de pers zei dat er een siddering door de Vlaamse Regering ging, en terecht. We omschrijven de Seine-Schelde altijd als een goudader maar goudaders hebben een groot nadeel: men moet er meestal voor graven en dat geldt ook hier. Er moet hier een kanaal worden gegraven van Armentières naar Compiègne. Eerst moet er worden gegraven, en vervolgens moeten de goudaders worden aangeboord.

Minister, ik krijg de indruk dat we ons zorgen moeten maken. Mijn vraag is in welke mate we ons zorgen moeten maken. Hebt u contact gehad met uw Franse collega, minister Cuvillier? Als u een gesprek hebt gehad, wat is daar dan gezegd? Als dat nog niet het geval was, wat is

dan de agenda? We willen u suggereren om op die agenda niet alleen de vooruitgang van het graven van het kanaal te plaatsen, maar ook de tolheffing. We moeten het dan ook hebben – wat de heer Sabbe een tijd geleden ook al heeft gezegd – over dat laatste schakeltje tussen het Franse waterwegennet en het Vlaamse. Dat schakeltje zit misschien niet helemaal in het project en er moeten ook nog afspraken over worden gemaakt.

Minister, kunnen we even de agenda overlopen die u zou opstellen en zou voorleggen aan uw Franse collega? Heeft de Vlaamse Regering drukingsmiddelen? Zijn er mogelijkheden om – via de Europese Unie vermoed ik – Frankrijk aan te zetten om het engagement ook na te komen?

De voorzitter: Mevrouw Bruyninckx heeft het woord.

Mevrouw Agnes Bruyninckx-Vandenhoudt: Minister, ik wil niet in herhaling vallen maar ik zou toch nog kort willen schetsen wat er zich voordoet.

De aanbestedingsprocedure voor Seine-Nord is recent stopgezet. Bouygues, een van de twee consortia die zich kandidaat gesteld hadden voor de aanleg en exploitatie van dit nieuwe, grootschalige kanaal tussen het Seine- en Scheldebekken, heeft dat bij een persconferentie eind augustus bekendgemaakt. Het bedrijf heeft al 10 miljoen euro geïnvesteerd in voorstudies en daar zou nu nog eens 4 tot 5 miljoen euro bij komen. Opdrachtgever Voies Navigables de France (VNF) zou niet bereid zijn deze kosten te vergoeden. VNF reageert dat de procedure niet op verzoek van de autoriteiten is stilgezet, zoals Bouygues verkondigde, maar dat het bouwconcern er zelf de voorkeur aan gegeven heeft zich terug te trekken – wat hij overigens begrijpelijk zou vinden, door de weinig bemoedigende houding van de huidige regering.

De aanlegkosten van het nieuwe 106 kilometer lange kanaal zijn in 2009 door VNF op 4,3 miljard euro geraamd. Hiervan moest 2,1 miljard euro ingebracht worden door een private partner. Volgens de bouwbedrijven bedraagt het kostenplaatje echter al 5 tot 6 miljard euro, waardoor er volgens hen meer overheidsgeld nodig is. De nieuwe Seine-Scheldeverbinding had in 2016-2017 klaar moeten zijn. De Franse minister van Transport, Frédéric Cuvillier, haastte zich om op zijn beurt te communiceren dat de overheid een uitgebreid financieel haalbaarheidsrapport over het project heeft besteld om een en ander in perspectief te plaatsen. Waar hebben wij dit verhaal nog gehoord: “Hoogstens een paar maanden uitstel maar zeker geen opschorting van de plannen.”

Minister, u zegt nog niet in paniek te zijn, maar u wilt wel zo snel mogelijk, deze maand nog, overleg met zowel Cuvillier als Delphine Batho, de Franse minister van Duurzame Ontwikkeling. U zegt: “Dit project is van enorm belang voor de Vlaamse economie. Wij hebben al een groot deel van onze investeringen gedaan, maar het Franse luik is cruciaal in het totale verhaal. We moeten de Fransen duidelijk maken hoe belangrijk dit gezamenlijke project is. Wij hebben al een groot deel van ons werk gedaan. Nu moeten zij hun engagement nakomen.”

Minister, u benadrukt dat er zelfs zonder de aansluiting naar Frankrijk een grote meerwaarde is voor de binnenvaart. Meer transport over het water betekent minder transport over de weg en dat betekent dan weer minder schadelijke emissies, minder files en minder ongevallen.

Het totale kostenplaatje aan Vlaamse kant is geraamd op 239 miljoen euro. Dat geld zal onder meer dienen voor de verhoging van bruggen, zodat ook schepen met drie lagen containers er onder kunnen. Op veel plaatsen moeten de waterwegen ook verbreed worden of moeten er ‘passeerstroken’ voor andere schepen komen. Tegelijk wordt er ook aan rivierherstel gedaan en kunnen bedrijven via het kaaimurenprogramma op steun rekenen.

Minister, niet alleen het Seinebekken is belangrijk voor ons – ik verwijs naar de eventuele heraanleg van het Schipdonkkanaal –, maar de aansluiting op de Rijndelta is voor ons nog altijd het belangrijkste.

Minister, welke beleidsstappen hebt u ondertussen reeds gezet en is er dus al contact geweest met de bevoegde Franse ministers? Wat is de impact van een en ander op de door de Vlaamse Regering steeds verder uitgestelde beslissing rond de realisatie van het Seine-Schelde-West-project?

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Voorzitter, collega's, een paar weken geleden was er inderdaad nogal wat commotie rond het toch wel bijzonder belangrijke waterwegenproject. Ik heb het initiatief genomen om mijn nieuwe Franse ambtsgenoot, minister Cuvillier, toch om een gesprek te vragen.

Er zijn eerst informele stappen gezet. Mijn vertegenwoordiger in de intergouvernementele commissie heeft een en ander op 26 september aangekaart. Ik heb mijn collega ook een brief geschreven om hem uit te nodigen voor een bezoek met een gesprek over het waterwegenbeleid. Die uitnodiging is al een paar dagen geleden vertrokken en er wordt nu nagegaan wanneer dat zou kunnen plaatsvinden.

Ik heb ook de heer Paquet gezien, de directeur van de DG MOVE die bevoegd is voor alle Trans-European Networks in Transport-projecten (TEN-T-projecten). Het Scheldedossier is een TEN-T-project dat zware ondersteuning krijgt vanuit Europa.

Wat is het voorwerp van het gesprek dat ik wens met de heer Cuvillier? Het dossier en de link met het Vlaamse waterwegennet is van belang, net zoals de zorg rond waterbeheersing. Er kunnen voor mij nog andere agendapunten met betrekking tot mobiliteit en openbare werken aan bod komen. Het dossier is met heel veel media-aandacht aangekondigd. Men heeft mij gemeld dat het absoluut niet juist is dat de kandidaat-partners voor de pps de handdoek in de ring hebben gegooid. De afhandeling van het dossier gaat verder met medewerking van Bouygues. Als ik het mij goed herinner, was er op een bepaald moment wat spanning. Op een persconferentie zei mijn collega: "Wij gaan door." Ik denk dat men nu verder aan het onderhandelen is over dit dossier.

Het realiseren van het project is, samen met onze projecten, in één dossier aangemeld bij Europa: Wallonië, Vlaanderen en Frankrijk. Dat is goed. Vandaag kreeg ik een bericht van mijn Waalse collega. Hij vroeg mij om samen actie te ondernemen om te onderstrepen hoe belangrijk het dossier voor ons is. Ik heb al aan de heer Paquet duidelijk gemaakt waarom het voor ons belangrijk is dat dat dossier in Frankrijk wordt voortgezet.

Vanuit de Europese Commissie kan er zeker worden gewezen op het Europese belang van het project. Een realisatie zou zeer goed zijn voor de duurzame afhandeling van het goederenvervoer in de regio tussen Parijs en de Rijn-Schelde-delta.

U weet waarschijnlijk ook dat er met de partners een intergouvernementele commissie (IGC) en een Europees Economisch Samenwerkingsverbond (EESV) zijn opgericht. De IGC is het raadgevend orgaan voor de regeringen die de beslissingen moeten nemen. Het EESV is het operationele gedeelte van de IGC. Haar doel is de uitvoering van het project te vergemakkelijken. Deze structuren werken vrij goed. De IGC komt viermaal per jaar samen. Zij is gisteren, op een zeer belangrijk moment, samengekomen. Er zijn nog heel wat bijeenkomsten gepland.

De Franse president heeft gevraagd om de financieringsmogelijkheden van het project van naderbij te onderzoeken, gelet op de hoger dan eerder geschatte projectkost. Dat is het grootste probleem. Men wil ook de toestand op de financiële markten goed in het oog houden. Die zouden ervoor zorgen dat die private financiering iets ingewikkelder is dan voorzien. Daartoe gaf de Franse overheid aan de Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) en de Inspection générale des finances (IGF) de opdracht om de financieringspiste zeer breed te bekijken. Ik heb net naar dat rapport verwezen. Het komt er binnenkort aan. Het zou nu moeten worden opgesteld.

Ik ben ervan overtuigd dat de noordelijke regio's van Frankrijk ook nu achter het dossier blijven staan. U weet dat de heer Cuvillier van Boulogne-sur-Mer is. Dat is niet zo ver van Torhout. Het houdt eigenlijk niets in om elkaar onderweg eventjes te zien. *(Opmerkingen van de heer Sas van Rouveroi)*

Het is zeer goed dat we vanuit diverse hoeken het belang van het project onderstrepen. Ik heb een paar weken geleden ook gesproken met de heer Paquet over het kleine stukje dat nog ontbreekt om de verbinding te maken. Frankrijk heeft daarvoor indertijd geen financiering gevraagd. Maar dat is een eigen keuze. Het is evident belangrijk dat we bekijken op welke manier dit het beste kan gebeuren. We hebben samen op de kaart gekeken en ik heb hem uitgelegd welke link er voor ons nog bij moet komen.

Daarover zal het gesprek zeker gaan. Ik ben nu vooral in blijde verwachting van de effectieve afspraak die zou moeten worden gemaakt. Het dossier zit dus op het kritische pad. Dat lijkt mij duidelijk. Mijnheer van Rouveroi, wij hebben samen het dossier ingediend bij Europa. Er zijn fondsen toegekend voor ons samen, maar het is elke lidstaat die zijn eigen investeringen moet doen. Ik ben het niet eens met diegenen die zeggen dat je in Vlaanderen geen investeringen moet doen. We zijn die trouwens volop aan het doen. Alle investeringen die gebeurd zijn, zijn voor onze ondernemingen nu al van belang. We zullen dat consequent voortzetten. Er is trouwens een rapport met de stand van zaken over het hele dossier. Daaruit blijkt dat Vlaanderen op het juiste pad zit wat de uitvoering betreft. Ik wil ook dat dat zo blijft.

We moeten nu eventjes afwachten wanneer het lukt om een afspraak te maken. Het belangrijkste agendapunt lijkt mij dat project, plus de link met een aantal Vlaamse dossiers. Als de afspraak heeft plaatsgevonden, liever gisteren dan morgen, zal ik u daarover uiteraard verslag uitbrengen.

De voorzitter: De heer van Rouveroi heeft het woord.

De heer Sas van Rouveroi: Boulogne-sur-Mer ligt inderdaad in het noorden van Frankrijk, maar wel degelijk in het economische bedieningsgebied van Duinkerke. Ik zou liever hebben dat de bevoegde minister van Marseille is, en dus geen persoonlijke of regionale belangstelling heeft. De geopolitiek is in Frankrijk, net zoals bij ons, een gevaar.

Minister Hilde Crevits: Mijn opmerking had niets te maken met belangstelling maar met afstanden, die zo klein zijn dat we elkaar gemakkelijk kunnen ontmoeten. Er is nog een andere minister, een vrouw, van Duurzame Ontwikkeling, die er zeker bij wil zijn. Dit dossier interesseert meer dan één minister.

De heer Sas van Rouveroi: Daar kan ik mij bij aansluiten, maar de geopolitieke risico's zijn ook niet onbelangrijk.

Ik hoorde wat u op de agenda zou willen plaatsen. Maar als die nog moet worden samengesteld, mag ik u dan nog enkele suggesties meegeven?

U zou toch even over de tolheffing moeten praten. Wat zijn de inzichten van uw collega?

U had het over de waterbeheersing. Dat is een goed idee. Wij ontberen ongelooflijk veel informatie over de watertoevoer. Er is wel een verdrag met Nederland om in het sluizencomplex van Terneuzen in een periode van twee maanden gemiddeld 13 kubieke meter per dag te leveren. Er is evenwel geen verdrag met Frankrijk over de hoeveelheid die wij ontvangen. Dat is toch een risicovolle situatie.

Er moet toch eens worden gepraat over de hoogte van de brug. Containervaart op drie niveaus is immers rendabel, maar niet op twee lagen. Wij hebben altijd gehoord dat Frankrijk ten tijde van president Sarkozy hoe dan ook heeft beslist om de bruggen niet aan te passen en de hoogte op 5,25 meter te handhaven. U kent mijn stelling: dat maakt enkel een tweelagige containervaart mogelijk, die niet rendabel is, en dus grote gevolgen voor de ontsluiting met containervaart heeft.

De aansluiting tussen Frankrijk en België moet goed worden bekeken. Ging het over de Deule, minister?

Minister Hilde Crevits: Inderdaad. Ik heb dat ook gezegd.

De heer Sas van Rouveroij: Sorry, ik was wellicht verstrooid.

Wat is de stand van zaken van de graafwerken en de pps?

Ten slotte had ik nog een bedenking. Ik heb begrepen dat Frankrijk nu al wordt gestraft voor het feit dat het land de timing niet respecteert. Dat bekommert mij erg. Het gaat over 4 miljard euro, en het gaat in de richting van 5 of 6 miljard euro. Dat is een pak geld. Als Frankrijk nog minder subsidies zal krijgen, wordt de delta die het land zelf moet ophoesten, steeds groter. Kunnen wij Frankrijk daar niet op wijzen, en bovendien met de Europese Commissie tot een afspraak komen dat bepaalde omstandigheden tot een vertraging hebben geleid en dat de boete van 15 of 20 miljoen euro het best niet wordt opgelegd? Want dergelijke boete zal het enthousiasme van de Fransen nog meer bekoelen.

Mevrouw Agnes Bruyninckx-Vandenhoudt: Dit zijn de cijfers: wij hebben 16 miljoen euro gekregen, en zij ontlopen 19 miljoen euro omdat zij de timing niet respecteren. Het is een goede zaak dat veel instanties met het dossier bezig zijn, maar ik lees dat de Franse pers gewag maakt van de mogelijkheid dat dit wel eens een groot project zou kunnen zijn dat zal sneuvelen ten gevolge van de besparingen van de nieuwe socialistische regering. Wij mogen ons niet aan doemdenken overgeven, maar wij weten dat de financiële toestand in Vlaanderen niet rooskleurig is, en in Frankrijk is dat zeker niet het geval. Ik hoop dus dat er een oplossing uit de bus komt, want onze havens hebben nood aan een ontsluiting naar de Rijndelta, maar ook naar het zuiden.

De heer Jan Peumans: Aansluitend wil ik opmerken dat het onbegrijpelijk is dat men de financiering pas onderzoekt nadat is aangekondigd dat men het kanaal zal aanleggen. Dat blijkt toch uit de persberichten, ook die van u, minister. Eenzelfde tendens is ook in het Oosterweeldossier waarneembaar. Zal men überhaupt het geld vinden om de werken uit te voeren?

De heer Sas van Rouveroij: Men volgt de omgekeerde weg.

Minister Hilde Crevits: Wat de agenda betreft, moet ik zeggen dat de tolheffing wat moeilijk ligt. De Vlaamse Regering heeft een standpunt ingenomen over de participatie in het dossier over het kanaal Seine-Europe. Het bevat een aantal punten. Iedereen investeert op het eigen grondgebied. De Europese subsidieregeling en ook ons standpunt over de tol komt aan bod. Dat standpunt is bijzonder duidelijk. Ik vind het nu niet echt verstandig om, op een ogenblik dat Frankrijk nagaat hoe het project moet worden gefinancierd, de tol op tafel te leggen. Ik begrijp dat u het daarover hebt, maar ik voel het zo aan.

Wat de waterbeheersing betreft, ga ik helemaal akkoord. Wat de hoogte van de bruggen betreft, wil ik daarover zeker een gesprek voeren. Over de Deule had ik het al, want dat is mijns inziens cruciaal. Ik ga er straks nog op in. De pps is essentieel en elementair. De percentages zijn echt van belang – en ik kijk dan naar mevrouw Bruyninckx. De Europese Commissie heeft een verslag gemaakt van de stand van zaken van het dossier. Wij respecteren de timing en ontvangen de subsidies zoals gepland. Frankrijk loopt achter, en daarom wordt een gedeelte van de subsidies niet overgemaakt. Frankrijk heeft 6,2 procent subsidies. Elke lidstaat vraagt een subsidie aan. Wij hebben 20 procent aangevraagd en 20 procent gekregen. Frankrijk heeft 6,2 procent aangevraagd en 6,2 procent gekregen. Ik lees dat bij de aanvraag van de Europese subsidie voor de periode 2007-2013 Frankrijk had gesteld dat het het project Seine-Nord-Europe quasi volledig zou uitvoeren in de periode 2009-2013. Het ziet er nu naar uit dat die werken pas later zullen starten en zeker niet uitgevoerd zullen zijn. Vermoedelijk zullen ze pas in 2014 op kruissnelheid kunnen komen, dat betekent dat die werken grotendeels in de nieuwe Europese subsidieperiode 2014-2020

zouden kunnen worden uitgevoerd. Het zou vrij logisch zijn dat Frankrijk een nieuw dossier indient en ook een aangepast subsidiepercentage vraagt. Dat kan perfect. Frankrijk moet het dan wel doen natuurlijk.

Voor ons heeft dit geen effect, wij hebben onze subsidies gekregen, wij zitten in de vorige subsidieronde, maar misschien kan de Deule er dan mee ingestoken worden. De Deule is dus van belang om meer te vragen, vandaar dat het gesprek zo belangrijk is. Het is belangrijk dat ik de heer Paquet eens kan zien, want de Europese Commissie heeft het in haar voorstellen over de nieuwe subsidieperiode zelfs over hogere percentages voor bottlenecks, tot 30 procent, – en als u het mij vraagt, is de Deule zeker zo'n bottleneck – en voor projecten die onder meer bijdragen aan de strijd tegen broeikasgassen – en ik meen dat dit zeker ook zo'n project zou kunnen zijn. De bijdrage zou dus groter kunnen worden als het project wordt ingediend in een nieuwe subsidieronde.

We zitten nu dus op alle fronten een beetje op het kritieke pad. Voor mij is het nu van belang om daarover te kunnen spreken. Als we het stukje Deule erin zouden krijgen, dan is dat voor ons ook een bijzonder goede zaak. Ik heb u dus een inkijk gegeven in wat ik persoonlijk van plan ben om te doen.

De voorzitter: De heer van Rouveroij heeft het woord.

De heer Sas van Rouveroij: Als ik het goed begrijp, minister, is het uitstel misschien zelfs een opportuniteit: een nieuw subsidiedossier zou een hogere subsidiëring tot stand kunnen brengen, voorlopig hebt u geen last van Seine-Schelde-West en dan is er ook het dossier van het sluizencomplex Terneuzen. Als de Seine-Schelde niet doorgaat, dan zal mijns inziens het dossier dat men zou indienen om de sluis voor een stukje te laten subsidiëren als een verbetering van de toegankelijkheid van het Seine-Schelde-project, ook sneuvelen. Het is dan toch wel interessant dat we ook in de periode 2014-2020 misschien ook daar een poging doen om het subsidiedossier voor de bijkomende sluis, de grote zeesluis in Terneuzen, daar ook in te steken.

De voorzitter: Mevrouw Bruyninckx heeft het woord.

Mevrouw Agnes Bruyninckx-Vandenhoudt: Ik begrijp de heer van Rouveroij, want hij is een tegenstander van de verbreding van het Schipdonkkanaal. Ik ben een koele minnares ervan. Ik vind het toch wel erg dat hier nu wordt gezegd dat het goed is dat dit nu gebeurt omdat we zo het andere nog een beetje kunnen uitstellen.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Wat mij betreft, heeft het ene niets met het andere te maken.

Ik probeer het op alle fronten duidelijk te maken. Wat Terneuzen betreft: we hebben nu 50 procent subsidie gekregen voor de studie. Voor de studie van het sluizencomplex in Terneuzen krijgen we dus niet 20, niet 30, maar wel 50 procent subsidie. We kunnen perfect een dossier indienen, los van alles, samen met Nederland, om een subsidiëring te krijgen voor de bouw. We doen het samen met Nederland, maar zoals afgesproken, dienen wij de aanvraag in. Dat hoeft niet in een dossier met Frankrijk. *(Opmerkingen van de heer Sas van Rouveroij)*

Misschien heb ik u verkeerd begrepen. Wij doen dat autonoom, met Nederland. Het werd besproken met de heer Paquet. De motivatie voor het geven van 50 procent van onze studiekost voor de sluisinfrastructuur, is bijzonder mooi. Die motivatie kan niet veranderen als de infrastructuur gebouwd wordt. Het kan niet zo zijn dat je een schitterende motivatie hebt om 50 procent te geven voor de studie en dat je nadien zegt dat die motivatie van cruciale infrastructuur niet meer geldt. Wij zullen sowieso een dossier indienen om subsidies te krijgen bij de bouw. Dan zullen we gebruik moeten maken van de nieuwe geldende regels, die goed zijn. Wat mij betreft zijn de nieuwe subsidiëeringsmechanismen mooi, net zoals het volume middelen dat daar tegenover wordt gesteld. We kunnen perfect een dossier indienen

en zullen dat ook doen. Men heeft voor die studiekost niet als voorwaarde gesteld dat Seine-Nord gerealiseerd wordt. Dat zit dus niet in de motivatie.

De voorzitter: De heer van Rouveroij heeft het woord.

De heer Sas van Rouveroij: Begrijp ik u goed? Zit dat niet in de motivatie?

Minister Hilde Crevits: Neen, ik zou ook niet weten waarom. En als het er wel in zou zitten, neem ik mijn woorden terug.

De heer Sas van Rouveroij: Ik begrijp dus goed dat het realiseren van Seine-Nord voor u niets te maken heeft met uw beslissing om Seine-Schelde-West al dan niet uit te voeren?

Minister Hilde Crevits: Voor mij zijn die dossiers gescheiden.

De heer Sas van Rouveroij: Kunt u dat eens uitleggen?

Minister Hilde Crevits: Het ingediende subsidiedossier gaat over Seine-Schelde, waarbij Seine-Nord een stippellijn is op de kaart. Er zijn geen subsidies ingediend voor de bouw van Seine-Schelde-West. Ik begrijp uw vraag niet goed.

De heer Sas van Rouveroij: Voor u is het niet bepalend dat Seine-Nord tot stand komt om een beslissing te nemen over Seine-Schelde-West? Beide staan dus los van elkaar? Dat kan toch niet? Want de maatschappelijke kosten-batenanalyse heeft het rendement als belangrijk onderdeel.

Minister Hilde Crevits: Nu verdraait u mijn woorden.

Uw vraag ging over de subsidies die worden aangevraagd. Ik had begrepen dat u de sluis van Terneuzen in het subsidiedossier Seine-Nord wou behandelen. Maar ik ben totaal niet van plan dat te doen.

De heer Sas van Rouveroij: Neen, dat bedoelde ik niet.

Minister Hilde Crevits: Voor mij zijn dat twee subsidiedossiers. Seine-Schelde-West is ook weer een ander subsidiedossier. Het ging over de subsidies die worden aangevraagd. Dat zijn allemaal aparte dossiers. Het is niet mijn bedoeling om dat dossier in het dossier Seine-Nord te steken.

De heer Sas van Rouveroij: Nu begrijpen we elkaar goed.

Minister, ik heb daarnet gewoon gezegd dat het feit dat Seine-Nord klaarblijkelijk voorlopig on hold staat, u toestaat om dat als een argument te gebruiken om voorlopig geen beslissing te nemen rond Seine-Schelde-West. Dat is toch wel een redelijk vermoeden.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

■