



Vlaams
Parlement

vergadering **21**
zittingsjaar 2013-2014

Handelingen

Plenaire Vergadering

van 22 januari 2014

INHOUD

OPENING VAN DE VERGADERING	5
VERONTSCHULDIGINGEN	5
INGEKOMEN DOCUMENTEN EN MEDEDELINGEN	5
ACTUALITEITSDEBAT over de Vlaamse Vervoermaatschappij, naar aanleiding van het memorandum van De Lijn en de reacties ter zake	5
REGELING VAN DE WERKZAAMHEDEN	42
ACTUELE VRAAG van de heer Wilfried Vandaele tot mevrouw Joke Schauvliege, Vlaams minister van Leefmilieu, Natuur en Cultuur, over de gedeeltelijke verkoop van de biostoomcentrale van Electrawinds in Oostende aan Bionerga en de visie van de minister op de afvalverbranding	43
ACTUELE VRAAG van de heer Jos De Meyer tot de heer Pascal Smet, Vlaams minister van Onderwijs, Jeugd, Gelijke Kansen en Brussel, over de opportuniteiten van de volkslening voor de financiering van scholenbouw	45
ACTUELE VRAAG van de heer Hermes Sanctorum tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, over de rechtsonzekerheid voor projecten via het zogenaamde integratiespoor	47
ACTUELE VRAAG van de heer Chris Janssens tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, over het standpunt van de Vlaamse Regering ten aanzien van het voorstel van federaal minister Monica De Coninck met betrekking tot de werkcheque	51
ACTUELE VRAAG van mevrouw Fientje Moerman tot mevrouw Ingrid Lieten, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Innovatie, Overheidsinvesteringen, Media en Armoedebestrijding, over de mogelijke toename van de complexiteit in het innovatielandschap	54
ACTUELE VRAAG van mevrouw Mia De Vits tot de heer Jo Vandeurzen, Vlaams minister van Welzijn, Volksgezondheid en Gezin, over de problemen bij het berekenen van de ouderbijdrage in de kinderopvang	58
ONTWERP VAN DECREET houdende instemming met het verdrag nr. 189 inzake waardig werk voor het huispersoneel, aangenomen door de Internationale Arbeidsconferentie in haar honderdste zitting in Genève op 16 juni 2011 – 2249 (2013-2014) – Nrs. 1 en 2	
Algemene bespreking	60
Artikelsgewijze bespreking	61
ONTWERP VAN DECREET betreffende opdracht van de bevoegdheid inzake het voeren van een specifiek grond- en woonbeleid voor Vlaams-Brabant aan de Provincie Vlaams-Brabant – 2303 (2013-2014) – Nrs. 1 tot en met 3	
Algemene bespreking	62
Artikelsgewijze bespreking	64

ONTWERP VAN DECREET houdende instemming met de overeenkomst tussen de Belgische regering en de Macedonische regering tot het vermijden van dubbele belasting inzake belastingen naar het inkomen en naar het vermogen en tot het voorkomen van het ontduiken van belasting, ondertekend te Brussel op 6 juli 2010 – 2310 (2013-2014) – Nrs. 1 en 2	
Algemene bespreking	64
Artikelsgewijze bespreking	65
VOORSTEL VAN RESOLUTIE van de dames Fatma Pehlivan en Sabine Poleyn, de heer Karim Van Overmeire, de dames Fientje Moerman en Elisabeth Meuleman en de heer Boudewijn Bouckaert betreffende de inspanningen van de Vlaamse ontwikkelingssamenwerking met betrekking tot het recht op onderwijs voor meisjes – 2284 (2013-2014) – Nrs. 1 en 2	
Bespreking	65
VERZOEKSCRIFT over de wijziging eind oktober 2009 van de voorwaarden voor de renovatiepremie. Verslag namens de Commissie voor Woonbeleid, Stedelijk Beleid en Energie uitgebracht door de heer Marc Hendrickx – 2355 (2013-2014) – Nr. 1	
Verslag	67
ONTWERP VAN DECREET houdende instemming met het verdrag nr. 189 inzake waardig werk voor het huispersoneel, aangenomen door de Internationale Arbeidsconferentie in haar honderdste zitting in Genève op 16 juni 2011 – 2249 (2013-2014) – Nrs. 1 en 2	
Hoofdelijke stemming	68
ONTWERP VAN DECREET betreffende opdracht van de bevoegdheid inzake het voeren van een specifiek grond- en woonbeleid voor Vlaams-Brabant aan de Provincie Vlaams-Brabant – 2303 (2013-2014) – Nrs. 1 tot en met 3	
Aangehouden stemmingsen	68
Hoofdelijke stemming	68
ONTWERP VAN DECREET houdende instemming met de overeenkomst tussen de Belgische regering en de Macedonische regering tot het vermijden van dubbele belasting inzake belastingen naar het inkomen en naar het vermogen en tot het voorkomen van het ontduiken van belasting, ondertekend te Brussel op 6 juli 2010 – 2310 (2013-2014) – Nrs. 1 en 2	
Hoofdelijke stemming	69
VOORSTEL VAN RESOLUTIE van de dames Fatma Pehlivan en Sabine Poleyn, de heer Karim Van Overmeire, de dames Fientje Moerman en Elisabeth Meuleman en de heer Boudewijn Bouckaert betreffende de inspanningen van de Vlaamse ontwikkelingssamenwerking met betrekking tot het recht op onderwijs voor meisjes – 2284 (2013-2014) – Nrs. 1 en 2	
Hoofdelijke stemming	69

MOTIE van de heer Peter Reekmans tot besluit van de op 19 december 2013 door de heren Jan Penris en Peter Reekmans in commissie gehouden interpellaties tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, respectievelijk over de nieuwe uitbatingsstructuur van de regionale luchthavens van Antwerpen en Oostende-Brugge, en over de problematiek van de nieuwe beheersvorm voor de regionale luchthavens – 2343 (2013-2014) – Nr. 1 Hoofdelijke stemming	70
MOTIE van de heren Egbert Lachaert en Marino Keulen tot besluit van de op 19 december 2013 door de heren Jan Penris en Peter Reekmans in commissie gehouden interpellaties tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, respectievelijk over de nieuwe uitbatingsstructuur van de regionale luchthavens van Antwerpen en Oostende-Brugge, en over de problematiek van de nieuwe beheersvorm voor de regionale luchthavens – 2342 (2013-2014) – Nr. 1 Hoofdelijke stemming	70
MOTIE van de heer Boudewijn Bouckaert en mevrouw Patricia De Waele tot besluit van de op 9 januari 2014 door de heer Boudewijn Bouckaert in commissie gehouden interpellatie tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, over het algemeen regeringsbeleid inzake de toetsing van decreten en decreetsontwerpen aan hun grondwettelijkheid en rechtmatigheid, naar aanleiding van het arrest nr. 145/2013 van het Grondwettelijk Hof van 7 november 2013 tot vernietiging ex tunc van de regeling in het Grond- en Pandendecreet in verband met de sociale lasten – 2346 (2013-2014) – Nr. 1 Hoofdelijke stemming	71
MOTIE van de heren Marino Keulen en Egbert Lachaert, mevrouw Lydia Peeters en de heren Sas van Rouveroy en Bart Tommelein tot besluit van het op 22 januari 2014 in plenaire vergadering gehouden actualiteitsdebat over de Vlaamse Vervoermaatschappij, naar aanleiding van het memorandum van De Lijn en de reacties ter zake – 2375 (2013-2014) – Nr. 1 Hoofdelijke stemming	71
MOTIE van de dames Marleen Van den Eynde en Agnes Bruyninckx-Vandenhoudt en de heren Jan Penris, Wim Wienen, Chris Janssens en Pieter Huybrechts tot besluit van het op 22 januari 2014 in plenaire vergadering gehouden actualiteitsdebat over de Vlaamse Vervoermaatschappij, naar aanleiding van het memorandum van De Lijn en de reacties ter zake – 2376 (2013-2014) – Nr. 1 Hoofdelijke stemming	72
REGELING VAN DE WERKZAAMHEDEN	72
BIJLAGEN	
Aanwezigheden	74
Individuele stemmingen Vlaamse Volksvertegenwoordigers	74
■	

OPENING VAN DE VERGADERING

Voorzitter: de heer Jan Peumans

– *De vergadering wordt geopend om 14.06 uur.*

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

■

VERONTSCHULDIGINGEN

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

Jo De Ro, Jan Roegiers, Ivan Sabbe: ambtsverplichtingen;

Erik Arckens, Ann Brussee, Marijke Dillen, Michèle Hostekint, Stefaan Sintobin, Joris Van Hauthem, Linda Vissers: gezondheidsredenen.

■

INGEKOMEN DOCUMENTEN EN MEDEDELINGEN

De voorzitter: Dames en heren, de lijst met de ingekomen documenten en mededelingen werd op de banken rondgedeeld. (*Parl.St. VI.Parl. 2013-14, nr. 60/15*)

■

ACTUALITEITSDEBAT over de Vlaamse Vervoermaatschappij, naar aanleiding van het memorandum van De Lijn en de reacties ter zake

De voorzitter: Dames en heren, aan de orde is het actualiteitsdebat over de Vlaamse Vervoermaatschappij, naar aanleiding van het memorandum van De Lijn en de reacties ter zake.

Het debat is geopend.

De heer D'Hulster heeft het woord.

De heer Steve D'Hulster: Collega's, Steve is terug. En Steve is hier om het openbaar vervoer en de basismobiliteit te verdedigen. (*Gelach*)

Collega's, het debat vandaag gaat over meer dan openbaar vervoer. Het gaat over welke mobiliteit we willen. Het gaat zelfs over welke samenleving we willen. Want voor sp.a is het openbaar vervoer een essentieel onderdeel van het sociaal beleid. Zonder mobiliteit kan je in deze samenleving niet mee. En daarom blijft basismobiliteit voor ons een strijdpunt. Dat was het tien jaar geleden, dat is het nu en dat zal het ook in de toekomst zijn.

Of je nu jong bent of oud, of je in Antwerpen of in Anzegem woont, in Oostende of Oostmalle, of je arm bent of rijk: voor ons heeft iedereen recht op goed en betaalbaar openbaar vervoer. Dat recht werd door het decreet Basismobiliteit hardgemaakt. Dat decreet betekende destijds een echte revolutie. Als sp.a zullen we dan ook niet toelaten dat de principes uit dat decreet worden teruggedraaid. Niet in de stad, maar ook niet op het platteland.

Het interview van de directeur-generaal van De Lijn heeft de afgelopen dagen veel losgemaakt. Niet alleen politici en commentatoren kropen in hun pen, maar ook heel veel gewone mensen, gebruikers, klanten van De Lijn. Van uit de Westhoek tot Limburg stroomden de concrete verhalen toe en die maken allemaal duidelijk dat ook in minder stedelijke gebieden bereikbaarheid cruciaal is. Een buslijn maakt vaak het verschil tussen

sociaal leven en sociaal isolement. Wij willen geen tweederangsburgers. De keuze die we moeten maken, is dan ook geen keuze tussen de stad en het platteland, maar de keuze tussen een sociaal rechtvaardig openbaar vervoer en een sociaal onrechtvaardig openbaar vervoer.

Betekent de realisatie van die basismobiliteit dat we nu een perfect openbaar vervoer hebben? Helemaal niet. Het ontwikkelen van een basisaanbod was nodig, maar het is nog steeds onvoldoende om een volwaardige vervoersconcurrent te worden van de auto. Dus moeten we er inderdaad verder in gaan. We moeten de basismobiliteit verder verfijnen, zonder die te verschralen, en we moeten ook vraaggericht gaan werken.

Op het vlak van stiptheid, comfort en snelheid hebben we nog een hele weg te gaan. Als er nu één ding is waar we de komende jaren echt werk van moeten maken, is het wel doorstroming. De gemiddelde snelheid van een tram in Antwerpen of Gent bedraagt 15 tot 17 kilometer per uur. Dat is bijna 10 kilometer per uur trager dan in andere tramsteden. Dat is onaanvaardbaar. Daarvoor is niet veel geld nodig, maar vooral politieke moed van de Vlaamse en de lokale overheden. Het verbeteren van de doorstroming bespaart geld, tijd en ergernis.

De capaciteitsproblemen in de steden moeten worden opgelost. Het ReTiBo-project (registratie, ticketing en boordcomputer), met één ticket voor verschillende vervoersmodi, moet worden gerealiseerd. Dat is ook belangrijk in de strijd tegen zwartrijders, de vorm van gratis openbaar vervoer waar wij wel tegen zijn. Het is nodig om meer te investeren in het overstapmodel, met park-and-rides en knooppunten, en door het reguliere openbaar vervoer aan te vullen met het Shuttledecreet.

Ook wil ik het uiteraard nog even hebben over het gratis openbaar vervoer voor 65-plussers. Ook op dat vlak blijft het standpunt van sp.a duidelijk en glashelder: wij staan nog steeds met volle overtuiging achter dat principe.

Het is me opgevallen dat telkens het woord ‘gratis’ valt in dit huis, er een soort huivering door een aantal fracties gaat. Heel vreemd. Gratis. Net of het om een stukje onverwerkt verleden gaat. Meestal worden er ook de wildste karikaturen van gemaakt, alsof al onze bussen worden bevolkt door gefortuneerde gepensioneerden die de hele dag toertjes maken, gratis dan nog wel. Alsof je door de 65-plussers te laten betalen meteen alle openbaarvervoerproblemen in Vlaanderen kunt oplossen.

Want laten we wel wezen, waar gaat het eigenlijk over? Het gaat over een maatregel die eigenlijk 10 miljoen euro kost. Ik beweer niet dat het een kleine som is – je kunt er geen enkele Rode Duivel voor kopen, zelfs geen die op de bank zit –, maar als je het bekijkt tegen het grote plaatje van het mobiliteitsgebeuren, is die 10 miljoen euro echt niet zo veel. Gaan we nu echt voor die 10 miljoen euro aan meer dan 1 miljoen 65-plussers het signaal geven dat ze vanaf nu maar de auto moeten nemen, of, erger nog, dat ze vanaf nu maar thuis moeten blijven? Er zijn in ons land heel veel ouderen met een klein pensioentje, die elke euro moeten omdraaien. Voor veel van die senioren is de bus of de tram het enige vervoermiddel. Met elke verhoging raak je aan hun koopkracht of aan hun sociaal leven. Het afschaffen van het gratis vervoer voor 65-plussers is eigenlijk gewoon een pestbelasting voor senioren. Dat is voor ons niet aanvaardbaar. Voor ons is openbaar vervoer een sociaal instrument om de samenleving bereikbaar te maken en om de concurrentie aan te gaan met de wagen, met een minimaal aanbod voor iedereen en een maximaal aanbod in de steden. Sp.a zal ook de komende jaren blijven vechten voor een openbaar vervoer met een hoge kwaliteit en een lage prijs, stipter, sneller, gratis voor senioren en betaalbaar voor iedereen. (*Applaus bij sp.a*)

De voorzitter: De heer Sauwens heeft het woord.

De heer Johan Sauwens: Ik zou Steve de vraag willen stellen hoe hij denkt dat we de vervoermaatschappij De Lijn in de toekomst iets meer autonomie kunnen geven, ook op het financiële vlak. Er zitten heel veel elementen in het memorandum van de raad van bestuur en de heer Kesteloot. Een van de elementen is een roep om meer autonomie op het vlak van de tarieven, om als een moderne vervoermaatschappij iets commerciëler te kunnen denken en

ook met de eigen middelen die ze dan kan verzamelen, zelf een beleid te kunnen voeren op maat van de mensen en van de vraagzijde die constant geconsulteerd wordt. Vindt u het normaal dat vandaag de dekkingscoëfficiënt, de inkomsten die De Lijn zelf verwerft ten opzichte van de uitgaven, maar 15 tot 16 procent bedraagt, naargelang de berekening, terwijl vorige week nog de vertegenwoordiger van de OESO is komen zeggen dat een derde dekkingscoëfficiënt, of 33 procent, laag is in vergelijking met de andere Europese regio's? Wanneer we weten dat men vandaag in Brussel 55 procent van de uitgaven dekt met ontvangsten? Op het ogenblik dat de TEC, de Waalse maatschappij, erin slaagt – ik hoor daar geen revolutie, daar is een erg socialistisch beleid – meer dan 30 procent dekkingscoëfficiënt heeft? Vandaag stelt De Lijn de vraag om meer autonomie te krijgen wat betreft het tarievenbeleid. Zouden we op die manier de maatschappij in de toekomst niet de kans geven om flexibeler te werken zoals het bij een verzelfstandigde maatschappij zou moeten kunnen?

De heer Steve D'Hulster: Vooreerst heb ik er geen probleem mee om De Lijn te laten moderniseren en flexibeler te laten werken. Voor ons is de kostendekkingsgraad ook belangrijk en vooral de kostendekkingsgraad van de gezinnen. Wij zien openbaar vervoer als een sociaal instrument. Als je de tarieven te fors gaat verhogen, betekent dat voor mensen die geen andere keuze hebben, een verlaging van hun koopkracht. Dat is voor ons niet aanvaardbaar. Door die bril kijken wij nog altijd naar het openbaar vervoer.

Ik kan u een wedervraag stellen. U vraagt of De Lijn flexibeler mag omspringen met de tarieven. Ik vraag: vindt u niet dat er meer moet worden geïnvesteerd in het openbaar vervoer dan vandaag? Moet De Lijn niet meer middelen krijgen?

De heer Johan Sauwens: Neen, dat moet ze niet. In Hasselt is er gedurende jaren een experiment geweest waarbij men de bussen gratis heeft gemaakt. Dat heeft ternauwernood het aandeel van de bus in de woon-werkverplaatsing doen stijgen. Dat was 14 procent. In de lijst van de twaalf Vlaamse centrumsteden staat Hasselt op de negende plaats. De winst die men boekt, is vooral in de vrije tijd, terwijl ons probleem toch vooral in het piekverkeer zit, in het woon-werk- en het woon-schoolverkeer. Uit alle bevestigingen blijkt dat de reiziger van de bus, de tram of de trein, vooral snelheid, bedrijfszekerheid en comfort in de verplaatsing vraagt. En dat zijn de factoren waar men meer mensen mee op de bus en op de tram kan krijgen.

We pleiten voor het betaalbaar houden van die maatschappij. De huidige manier, om die maatschappij bijna aan dumpingprijzen, nagenoeg gratis, te laten functioneren, is onhoudbaar, omdat de maatschappij op die manier volledig afhankelijk is van het geld dat ze van de overheid krijgt. Dat is bedrijfseconomisch geen gezonde situatie. Dat moet u toch begrijpen. Hoe zult u in de toekomst de dekkingsgraad van De Lijn opnieuw optrekken? Dat is mijn vraag aan u, vertegenwoordiger van sp.a.

De heer Steve D'Hulster: Vooreerst denk ik dat we, als het ReTiBo-project er binnen enkele jaren zal zijn, de strijd tegen zwartrijders kunnen intensifiëren. Dan zullen we daaruit ook de nodige middelen kunnen halen. Ten tweede vind ik dat we echt iets moeten doen aan de doorstroming. Daarover ben ik het met u eens.

Naast het feit dat het enorm enerverend is, zorgt het in de stad ook voor extra kosten. Je hebt meer vervoersmiddelen nodig om hetzelfde vervoer te kunnen aanbieden. U zult in ons zeker een partner vinden om die doorstroming te verbeteren. Alleen blijft het openbaar vervoer voor ons een dienstverlening die we op een betaalbare manier willen aanbieden. Dat betekent niet voor iedereen gratis. De mensen die nu gratis rijden, zijn de senioren. Het gaat om een segment van 1 miljoen mensen. Die maatregel vertegenwoordigt 10 miljoen euro. Wij pleiten er niet voor om iedereen gratis te laten rijden, maar wel om iedereen betaalbaar te laten rijden.

De voorzitter: De heer van Rouveroij heeft het woord.

De heer Sas van Rouveroij: De heer D'Hulster begon zijn uiteenzetting met de woorden: "Steve is hier, Steve is terug." Maar Steve is natuurlijk nooit weggeweest, zij het in jongere verpakking teruggekeerd, dat is wel juist. In 2009, toen het regeerakkoord werd afgesloten,

had hij zeker de pen, zeker wat de kostendekkingsgraad en het decreet basismobiliteit betreft. De minister wordt natuurlijk gegijzeld door het regeerakkoord van 2009. Uit wat de minister zegt, onder andere gisterenavond op de televisie, blijkt duidelijk haar visie, maar ze wacht – net als wij allen – op de verkiezingen om de halsstarrigheid van de sp.a – en allicht ook van Groen, maar de sp.a vandaag vanuit de meerderheid – te kunnen breken.

Mijnheer D’Hulster, in het regeerakkoord van 2009 werd iets aangekondigd en iets gebetoneerd. Er werd een benchmarkstudie aangekondigd: “Op basis van de benchmarkstudie van het openbaar vervoer (...)”. Die ‘op basis van’ doet vermoeden dat men een studie zal uitvoeren en vervolgens iets zal doen met die studie. Wel, de minister, heeft die studie inderdaad uitgeschreven. We hebben daar de resultaten van ontvangen. Het resultaat was helder en klaar. We hoeven het debat niet aan te gaan met de minister over de vraag of dat allemaal wel of niet juist is. Ik neem namelijk alleen de cijfers van de benchmark. De vergelijkingen zijn dus tussen appels en appels en peren en peren.

Ik geef u het resultaat mee. De kostendekkingsgraad in Vlaanderen bedraagt 16 procent, in Zuid-Nederland 33 procent, Nordrhein-Westfalen 63 procent en Schotland maar liefst 110 procent. Laat het dus duidelijk zijn: we scoren wat dat betreft bijzonder slecht. De heer Sauwens heeft het daarjuist al gezegd. Dan is het natuurlijk de vraag hoe we daar iets aan zullen doen. Wij allen, behalve sp.a en misschien Groen, willen daar iets aan doen, in het belang van het openbaar vervoer. We willen beter openbaar vervoer. We willen frequentie, stiptheid en comfort.

Je kunt het niet doen aan de kant van de ontvangsten. Diezelfde paragraaf in het regeerakkoord eindigt namelijk met: “Buiten de jaarlijkse indexering zullen de tarieven van De Lijn niet stijgen.” Er is wel een benchmark, maar wat ben je ermee? Die benchmark schopt ons een geweten, alleen de sp.a niet. Het eindresultaat is in alle omstandigheden dat die tarieven niet kunnen stijgen.

Waarom zeg ik dat dat zo ongezond is voor De Lijn? Als je niet kunt werken aan de kant van de ontvangsten, betekent dat van de weeromstuit dat je aan de kant van de uitgaven moet werken. We willen met z’n allen een efficiënte De Lijn. Ik denk in alle oprechtheid, als ik de benchmark zie, dat De Lijn aan de kant van de uitgaven best wel behoorlijk – niet goed of excellent – presteert en dat de mogelijkheden daar dus beperkt zijn.

Er zijn wel mogelijkheden, zoals minder lege bussen, meer efficiëntie, het vervangen van sommige bussen door belbussen of belbussen door taxi’s. Dat is juist. Die mogelijkheden zijn voor een deel echter marginaal. Belangrijk is dat we het daarmee niet zullen rooien. Je hebt prijsdifferentiatie nodig voor beter en meer openbaar vervoer. De standpunten van de sp.a leiden tot een vorm van kannibalisme. De minister zal zich mijn woorden nog wel herinneren. Ik heb het ook al een paar keer in de commissie gezegd. Sinds 2009 beuken we in feite in op dat thema. Door uw houding dwingt u De Lijn jaar in en jaar uit om zichzelf voor een stuk op te peuzelen.

Voorzitter, sta me toe een voorbeeld te geven. Als de kostendekking 15 procent is, dan betekent dat dat er 15 procent dekking door ontvangsten is. Dat betekent ook dat er 85 procent in de uitgaven niet wordt gedekt. Wat zijn de uitgaven? De Lijn is een arbeidsintensief bedrijf. De uitgaven worden gestuurd en aangevuurd onder andere door inflatie – en daar kan je niets aan doen – en door loonstijgingen. Het gevolg is dat De Lijn ieder jaar opnieuw – en de heer Kesteloot heeft het me ooit zelf bevestigd –, als er geen flexibele aanpassing is van de prijzen, 10 miljoen euro moet wegsnijden in het uitgavenpatroon van De Lijn. Daarmee heb je geen beter openbaar vervoer, maar alleen minder openbaar vervoer.

Ik weet heus wel dat de socialisten de pleitbezorgers zijn voor een beter openbaar vervoer, maar op deze manier zijn jullie er de doodgravers van. (*Applaus bij het Vlaams Belang, Open Vld en Groen*)

De heer Steve D'Hulster: De heer van Rouveroij heeft zelf gezegd dat het regeerakkoord heel duidelijk is. U noemt ons standpunt halsstarrig, ik noem het overtuiging. Ons standpunt is heel duidelijk. We zijn ervan overtuigd dat, als we een beter openbaar vervoer willen, we in de toekomst meer zullen moeten investeren. Ik denk dat je daar niet buiten kunt.

De voorzitter: De heer Rzoska heeft het woord.

De heer Björn Rzoska: Collega's, ik kan niet anders dan reageren omdat de heer van Rouveroij een beetje vooruitloopt op wat ik straks zal zeggen. Mijnheer van Rouveroij, ik vind het zeer merkwaardig dat u probeert om ons te positioneren als diegenen die eigenlijk op een conservatieve manier kijken naar De Lijn. Dat is absoluut niet het geval. Ik ga niet vooruitlopen op wat ik straks zal zeggen, maar ook wij hebben wel degelijk oog – en dat hebben we ook al verschillende keren gezegd, zowel in de media als in de commissie – voor de realiteit van De Lijn. Ik volg u dan in uw analyse dat in dit geval een conservatief beleid geen optie is voor De Lijn. Ik zal dat straks ook duidelijk maken, maar dat moest in mijn ogen toch worden rechtgezet.

De voorzitter: Mevrouw Jans heeft het woord.

Mevrouw Lies Jans: Ik ga ook niet vooruitlopen op mijn betoog. We hebben allemaal dezelfde bekommernis en we willen in Vlaanderen een goed openbaar vervoer. Ik stel vast dat sp.a dat ook wil en dat jullie stellen dat basismobiliteit mag worden verfijnd en dus efficiënter kan. Dat is een belangrijke vaststelling. Daarnaast willen jullie beter openbaar vervoer, en dat kan volgens jullie enkel door meer middelen te investeren. U moet ook de realiteit voor ogen houden. Er is de zesde staatshervorming. De volgende jaren gaan nog heel moeilijk worden en de middelen zijn beperkt. We krijgen wel budgetten bij, maar we zullen niet alle centen krijgen. Als we een goed openbaar vervoer in Vlaanderen willen uitbouwen, zullen we dat moeten doen met de pot die we nu hebben. Sinds 1999 zijn de dotaties aan De Lijn verdrievoudigd. Er zijn dus al heel wat middelen geïnvesteerd.

Ik ga akkoord met de heer van Rouveroij dat de grenzen bereikt zijn, zeker voor de uitgaven. Er zijn besparingen geweest en we hebben moeten knippen in buslijnen. Dat is op een doelbewuste en efficiënte manier gebeurd. De enige manier om meer middelen te hebben, is meer inkomsten hebben. En dan moeten we kijken naar de tarifiering. Heel veel verenigingen, en zelf het Netwerk tegen Armoede, stellen dat er een einde aan het gratisbeleid mag komen, dat men beter een doelgroepenbeleid zou voeren, dat men de groepen moet ondersteunen die het echt nodig hebben. Als ik merk dat jullie de 65-plussers blijven verdedigen als belangrijke doelgroep, dan stel ik me toch de vraag of dit een sociaal beleid is of een eng beleid.

Wij willen ook dat er meer middelen kunnen worden ingezet voor het openbaar vervoer, maar het geld zal niet uit de lucht komen vallen. We zullen de ontvangsten beter moeten genereren. Ik zie niet in hoe jullie dat gaan oplossen.

De voorzitter: De heer Reekmans heeft het woord.

De heer Peter Reekmans: Collega D'Hulster, u vraagt meer middelen voor De Lijn. Sp.a pretendeert toch dikwijls op te komen voor de man in de straat. Ik weet niet of u gisteren naar de man in de straat in Terzake hebt geluisterd. Ik heb daar één ding uit geleerd: vooral oudere mensen zeiden dat het vroeger beter was, zowel het aanbod als de werking van De Lijn. Met 'vroeger' bedoelden ze inderdaad vóór Steve, vóór uw naamgenoot, vóór 2001. U weet wat De Lijn toen kostte en wat ze vandaag kost. Toen kostte De Lijn aan Vlaanderen een derde van vandaag. U staat hier vooraan meer geld te vragen terwijl de mensen in de straat zeggen dat het vroeger beter was, toen het een derde kostte. Vergeet de vorige Steve, begin met een wit blad. Luister naar wat de mensen willen en zet de tering naar de nering. Dan krijg je een heel ander verhaal.

De heer Steve D'Hulster: Mijnheer Reekmans, eerst en vooral een dikke proficiat. Niet met uw betoog. (*Gelach*)

Was het vroeger beter? Eerlijk gezegd, ik heb geprobeerd dat nooit te hanteren, in heel mijn politieke loopbaan. Ik hoop altijd dat het in de toekomst beter wordt. Ik denk dat ik in Vlaanderen net zo veel of zelfs meer mensen kan vinden die het tegenovergestelde zullen beweren.

Mevrouw Jans, ik ben het deels met u eens, maar als wordt gezegd dat men de keuze moet maken tussen de stad en het platteland, dan lijkt dat me geen terechte keuze. Dezelfde redenering zou men kunnen hanteren voor de wegen.

Mevrouw Lies Jans: Ik heb niet gezegd dat er een keuze moet worden gemaakt tussen stad en platteland.

De heer Steve D'Hulster: U had toch gezegd dat er een verschuiving van de middelen moet zijn naar de steden.

Mevrouw Lies Jans: Ik zeg dat we meer ontvangsten moeten kunnen krijgen, en dat kan door dat gratisbeleid af te schaffen en een differentiëren van de tarieven te overwegen. De mensen willen echt wel voor kwaliteit betalen: daar ben ik echt wel van overtuigd.

De heer Steve D'Hulster: Alleen, met die 10 miljoen euro die de afschaffing van het gratisbeleid voor senioren zal opleveren, zullen we echt niet alles met betrekking tot het stedelijk vervoer kunnen oplossen.

De voorzitter: De heer Rzoska heeft het woord.

De heer Björn Rzoska: “Stap, loop, fiets, carpool, glij, zwem, vlieg 2014 veilig in.” Minister, dat zijn uw wensen op uw nieuwjaarskaart, een nieuwjaarskaart die Roger Kesteloot, de baas van De Lijn, ongetwijfeld ook heeft ontvangen. Ik kan me zijn ontgoocheling eigenlijk wel voorstellen, omdat u als minister van Mobiliteit en verantwoordelijke voor De Lijn geen plaats had voor de bus of de tram in uw nieuwjaarskaart, misschien omdat u beseft dat er heel wat terechte kritiek is op het beleid met betrekking tot De Lijn van deze Vlaamse Regering. De baas van De Lijn heeft eigenlijk de moed gehad om de desinvesteringen qua bus- en tramvervoer onder deze Vlaamse Regering aan te klagen, maar misschien heeft hij op een bepaald moment de verkeerde conclusie getrokken. Sommigen waren er als de kippen bij om het debat voor te stellen als een tegenstelling tussen stad en platteland, maar de essentie van dit debat is eenvoudig voor ons: voor of tegen openbaar vervoer. Als je de eisenbundel van De Lijn goed leest, dan zie je dat er tussen en zelfs in de regels heel wat kritiek zit, kritiek die ook in het parlement meermaals is verwoord. Daar is daarnet naar verwezen.

Sp.a, CD&V en N-VA hebben eigenlijk in het regeerakkoord van 2009 een niet-aanvalspect afgesloten met betrekking tot De Lijn, met als resultaat – en dat staat ook in het memorandum, we krijgen daar in de commissie nauwelijks cijfers over – dat het aantal reizigers vandaag stagneert. Het is een niet-aanvalspect waarin krampachtig wordt vastgehouden aan de diverse taboes: enerzijds de kostendekkingsgraad, anderzijds het gratisbeleid voor 65-plussers. Daartussen is er een minister van Mobiliteit die de slingerende bus op de weg moet zien te houden, en dan qua reactie niet veel verder komt dan het benadrukken dat ze een voorstander is van openbaar vervoer in de stad én op het platteland. Enerzijds, anderzijds, weet u wel.

Minister, de prioriteit van uw mobiliteitsbeleid lag voor u duidelijk bij het aanleggen van nieuwe wegen en het verbreden van bestaande wegen. Daar bespaarde u niet op. Wat dat betreft, ging deze regering voor een inhaalbeweging. De Lijn de middelen geven om een echt alternatief te zijn voor de auto was duidelijk geen optie. Eigenlijk hield u, hield de Vlaamse Regering, en alle partijen die in die regering zitten, in mijn ogen De Lijn in een onwerkbaar keurslijf, waardoor er een duidelijke richting ontbrak voor het openbaar vervoer in Vlaanderen.

Laat me duidelijk zijn: Groen wil inderdaad dat er meer middelen gaan naar het openbaar vervoer en naar De Lijn.

Of denkt u nu echt iemand in dit halfroond dat we de dagelijks aangroeiende files – we hebben er vorige week nog maar pas over gediscussieerd – zullen oplossen met minder openbaar vervoer? In die zin waren de twee besparingsrondes waarin deze Vlaamse Regering De Lijn dwong, gewoon kortzichtig en op lange termijn nefast.

Voor alle duidelijkheid wil ik onderstrepen – het is voor een stuk ook een antwoord op de heer van Rouveroy – dat Groen hiermee echt niet wil gezegd hebben dat bepaalde dingen niet efficiënter kunnen. Het is niet omdat bus- en tramvervoer voor ons essentieel is in het hele mobiliteitsvraagstuk, dat we niet bereid zijn om bepaalde zaken te hervormen met het oog op of in een volgende legislatuur.

Ik geef een concreet voorbeeld. Een oom van me gebruikt zijn gratis 65+-pas enkel en alleen om in het zwembad van Zemst te bewijzen dat hij echt wel onder het seniorentarief valt als hij op woensdagnamiddag met zijn kleinkinderen gaat zwemmen.

Als de Vlaamse Ouderenraad zo goed als unaniem pleit om het ‘gratisverhaal’ te verlaten, dan moeten we de moed en de durf hebben om dat ook te doen. Mensen zijn wel degelijk bereid om te betalen voor een dienst op voorwaarde dat die kwalitatief is, stipt en comfortabel. Dan zijn mensen wel degelijk bereid om te betalen voor een dienst.

Dat een alleenstaande moeder van twee kinderen met een sociaal abonnement, via de jaarlijkse indexering meebetaalt aan de gratis 65+-abonnementen, dat is in mijn ogen – sorry collega’s – echt geen herverdeling. (*Applaus bij Groen*)

Herverdelen is wat mij betreft ervoor zorgen dat alle mensen met een laag inkomen ongeacht hun leeftijd, een goedkoop abonnement hebben waarmee ze dagelijks de bus en de tram kunnen gebruiken en dat degenen die het kunnen betalen, ook wel degelijk betalen voor de dienst die hun wordt aangeboden en waar ze gebruik van maken.

De voorzitter: De heer Van Malderen heeft het woord.

De heer Bart Van Malderen: Voorzitter, ik heb lang gewacht omdat ik het betoog van de collega niet wou onderbreken, maar hij is op een punt gekomen dat ik essentieel vind, met name de vraag of we via openbaar vervoer, via mobiliteit, ook een invulling kunnen geven aan sociaal beleid.

Mijnheer Rzoska, u haalt het begrip herverdeling aan. Dat is ons bijzonder genegen, en daarom zetten we er alles op in om ervoor te zorgen dat onze sociale zekerheid vandaag en morgen op peil blijft en waar mogelijk zelf wordt versterkt.

Sommige zaken in onze maatschappij vinden we zo belangrijk dat we ze iedereen willen aanbieden. We doet dat bijvoorbeeld met de post, door ervoor te zorgen dat iedereen een brief in zijn bus krijgt, ongeacht of dat nu in het platteland is of in de stad, ongeacht of die brief terechtkomt bij iemand die gefortuneerd is of arm. We doen dat voor de watervoorziening. We doen dat in het Vlaamse Gewest voor aardgas. We doen dat voor een hele reeks voorzieningen omdat we ze zo belangrijk vinden dat we ze aan iedereen in gelijke mate aanbieden. We financieren die met een mechanisme voor herverdeling: de fiscaliteit.

In dat rijtje hoort wat ons betreft ook mobiliteit en openbaar vervoer er onverkort bij. Het gaat eigenlijk over een openbaredienstverplichting. We leggen die op aan andere aanbieders en dat moet volgens ons ook voor mobiliteit.

De heer Björn Rzoska: Mijnheer Van Malderen, het lijstje dat u opsomt, bevat eigenlijk allemaal betalende diensten. Niemand in Vlaanderen trekt die betalende diensten in twijfel.

Als het signaal van het middenveld zelf komt, als dit bijna unaniem door de Vlaamse Ouderenraad wordt gevraagd, als in Wallonië en in Brussel de stap wordt gezet om een – evenwel symbolisch – bedrag, namelijk 35 euro per jaar zonder de aanmaakkosten voor de MOBIB- of TEC kaart, te vragen en er geen enkel signaal is dat 65-plussers daardoor minder de tram of de bus gebruiken, dan wordt het tijd dat we daarover in Vlaanderen ook een volwassen debat voeren.

Ik denk dat we beiden hetzelfde verstaan onder ‘herverdeling’, maar het valt in mijn ogen niet uit te leggen dat het herverdelend zou zijn als we mensen die het kunnen betalen, automatisch een gratis abonnement toekennen.

Excuseer, maar we hebben dat riedeltje al te lang gehoord. Het wordt tijd dat we de nodige moed en durf aan de dag leggen om die stap te zetten. In de ons omringende landen is die stap al lang gezet zonder nefaste impact op de participatie van ouderen in de maatschappij.

De heer Bart Van Malderen: Mijnheer Rzoska, ik raad u aan eens goed na te denken over het maatschappelijk signaal dat we op die manier zouden geven. De heer D’Hulster heeft daarnet vermeld dat het derdebetalersysteem voor 65-plussers ons momenteel 10 miljoen euro kost. Dat is 0,01 procent van het budget van De Lijn.

Een gedeelte van de 65-plussers gebruikt het openbaar vervoer niet. Dat gaat dan onder meer om de oom die u in uw boutade hebt aangehaald. Een ander gedeelte gebruikt het openbaar vervoer wel. Ik heb de heer Van Rouveroj en uzelf al horen verklaren dat het openbaar vervoer belangrijk is. Straks zullen anderen hier ook verklaren voor het openbaar vervoer te zijn. Ik ga ervan uit dat de mensen die het openbaar vervoer gebruiken ook het sociaal wenselijke gedrag vertonen.

U moet me eens uitleggen welk signaal we zouden geven. De mensen die het openbaar vervoer niet gebruiken, zullen ook niet voor hun MOBIB-kaart betalen. Zij die het openbaar vervoer wel willen gebruiken, zouden we dan bijkomend laten betalen. Dat lijkt me maatschappelijk een volledig fout signaal.

Bovendien zou dit niets bijdragen aan de oplossing van de grote problemen die er op het vlak van de financiering misschien zijn. Het zou slechts om 0,01 procent gaan. Ik hoor hier vaak zeggen dat de dekkingsgraad omhoog moet. U moet maar iets voorstellen. Geeft u eens een richtcijfer. Met welk percentage moeten de tarieven stijgen? U mag niet vergeten dat elk procent dat aan die 15 procent wordt toegevoegd een tariefverhoging met meer dan 10 procent inhoudt. Wat is volgens u een aanvaardbaar niveau voor de prijssetting?

De heer Björn Rzoska: Mijnheer Van Malderen, volgens mij gaan we niet uit deze discussie geraken.

De heer Bart Van Malderen: Mijnheer Rzoska, ik stel vast dat u geen antwoord geeft.

De heer Björn Rzoska: Mijnheer Van Malderen, misschien moet u me de gelegenheid geven te antwoorden. Volgens mij bent u zowat de enige in dit halfroond die deze aanpak nog verdedigt. U kunt nergens aantonen dat in het buitenland, waar het systeem al bestaat, of in Wallonië en in Brussel een 65-plusser om die reden minder de bus of de tram neemt.

Ik daag u uit om de proef in uw eigen omgeving te nemen. Ik heb dat gedaan. De afgelopen maanden heb ik heel wat 65-plussers die hun gratis abonnement op het openbaar vervoer en niet in het zwembad van Zemst gebruiken, gevraagd of ze hiervoor de volgende keer een symbolisch bedrag van 35 euro voor een heel jaar zouden betalen. De meesten, negen op tien, hebben me geantwoord dat ze dat uiteraard zouden doen.

Ik verwijs naar de tekst van een of ander lied waar ik veel respect voor heb en dat in uw eigen partij terecht hoog staat aangeschreven: “Sterft gij oude vormen en gedachten”. Het wordt tijd dat u dit symbooldossier loslaat.

Volgens u vormt die 10 miljoen euro met betrekking tot De Lijn slechts een druppel op een hete plaat. Het gaat echter niet enkel om die 10 miljoen euro. De heer van Rouveroj heeft daarnet al aangehaald dat de Vlaamse Regering krampachtig aan een niet-aanvalspact heeft vastgehouden. Hierdoor, maar ook door de indexering en de stijging van allerlei kosten, heeft De Lijn niet in een toekomstig beleid kunnen investeren. Dat is nochtans veel noodzakelijker om het openbaar vervoer als een alternatief voor de wagen te ontwikkelen. (*Applaus bij Groen en bij Open Vld*)

De heer Peter Reekmans: Mijnheer Van Malderen, ik begrijp niet goed waarom u De Lijn met de levering van drinkwater, energie of aardgas vergelijkt. Na initiatieven van de oppositie, onder meer van Groen en van mezelf, heeft de minister eindelijk initiatieven genomen om aan een eengemaakt distributietarief te werken. Ik begrijp niet waarom u dat hierbij haalt.

Als het over de mobiliteit gaat, wilt u altijd een debat over armen en rijken voeren. Ik vind dat dit er niets mee te maken heeft. Dat is het discours dat u graag voert. Indien de sp.a dit echt zou willen doortrekken, zou u ervoor moeten zorgen dat de mensen zelf voor de goedkoopste drinkwaterleverancier en de goedkoopste energieleverancier op het vlak van distributietarieven kunnen kiezen. Dat zouden sociale maatregelen zijn.

U haalt dit alles aan om een verhoging van het budget van De Lijn te bepleiten. We kunnen de mensen door middel van een enkel decreet meer koopkracht geven. U bent lid van een meerderheidspartij. U moet voor het energie- en drinkwateraanbod van de mensen zorgen. Indien u hiervoor kan zorgen, zullen ze in staat zijn een duurder busticket te betalen.

De voorzitter: De heer Lachaert heeft het woord.

De heer Egbert Lachaert: Voorzitter, ik kan enkel tevreden zijn met het betoog van de heer Rzoska. Dat is een modern sociaal beleid. Volgens mij staat sp.a in dit halfroond alleen. Sp.a houdt krampachtig vast aan een sociaal beleid dat hiermee in tegenstelling is.

Het is helemaal niet sociaal rechtvaardig iedereen een laag tarief toe te kennen. Het is sociaal rechtvaardig de mensen die het niet kunnen betalen door middel van een financiële tegemoetkoming toegang tot mobiliteit te verschaffen. Ik begrijp sp.a trouwens niet goed. We zijn het eens over de doelstellingen. Iedereen heeft het recht zich te bewegen. Ik weet echter niet waarom sp.a zo krampachtig aan bepaalde methodes vasthoudt. Dit is niet meer van deze tijd. Ook de structuur beknot De Lijn. Hierdoor kan De Lijn niet op een moderne leest functioneren.

De voorzitter: De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris: Ik begrijp het betoog van de heer Rzoska. Mijn moeder moest vanmiddag naar de grootmoederdag in de school van mijn kindjes in Merksem. Zij moest daarvoor een bus- of tramrit maken met het openbaar vervoer van Borgerhout naar Merksem. Dat mensje heeft een minimumpensioen maar durft zelfs niet gratis met tram of bus rijden. Zij betaalt nog liever de taxi dan dat ze het risico moet lopen om iets mee te maken op dat traject. Lach er maar mee, mijnheer van Malderen. Als u gratis openbaar vervoer wilt organiseren voor onze ouderen, dan moet u er tegelijkertijd voor zorgen dat dat openbaar vervoer veilig, comfortabel en stipt is. Zo niet, zullen onze mensen daar nooit gebruik van maken.

De voorzitter: Mevrouw Smaers heeft het woord.

Mevrouw Griet Smaers: Mijnheer Van Malderen, ik wil even reageren op wat u zegt. U wilt laten uitschijnen dat senioren het openbaar vervoer gebruiken omdat het gratis is. Uit een bevraging en uit het memorandum van De Lijn blijkt dat men kiest voor het openbaar vervoer omdat dat kwaliteitsvol, stipt en comfortabel is en niet omdat het gratis is. U wilt laten uitschijnen dat senioren de grootste groep van gebruikers van het openbaar vervoer zijn. Dat klopt niet. Het zijn studenten met een betalend abonnement die een heel grote gebruikersgroep van De Lijn zijn. Uw redenering klopt dus niet dat gratis openbaar vervoer aanzet tot het gebruik ervan. Er zijn andere redenen om daarvoor te kiezen.

Wij willen inzetten op een openbaar vervoer dat aantrekkelijk is en dat men gebruikt voor het nut dat het is ingesteld, niet om gratis die dienstverlening aan te bieden. Wanneer u het hebt over een herverdeling, dan moet dat gedeeltelijk ook in de mobiliteit zitten. Men kan een betaalticket aanbieden dat gekoppeld wordt aan de inkomensgrenzen. Dat is ook sociaal. De

grootste herverdeling in onze sociale zekerheid moet echter gebeuren via de fiscaliteit. Mobiliteit is een eigen dienstverlening en moet los staan van het debat over herverdeling.

De heer Sas van Rouveroj: Mijnheer Van Malderen, u omschrijft het gebruik van openbaar vervoer als sociaal wenselijk gedrag. Ik ben het daarmee eens. Ik wil er echter onmiddellijk aan toevoegen dat wie een wagen gebruikt, daardoor geen sociaal onwenselijk gedrag vertoont. Alles hangt af van de context waarbinnen met zijn verplaatsing doet.

Als uw stelling is dat sociaal wenselijk gedrag hier wordt gestimuleerd door kosteloosheid, dan vind ik dat op zich nog geen bedreiging van dat sociaal wenselijke maar dan zeg ik wel dat dit niet het thema is. Het thema is dat we sinds 2001 het decreet Basismobiliteit hebben, dat volledig is uitgerold. Sinds 2001 hebben we onverkort dat gratisbeleid. Het resultaat is dat tussen 1999 en vandaag het aandeel van het openbaar vervoer in het verplaatsingsgedrag van de Vlaming niet is gestegen. Dat is nog altijd een armzalige 2,7 procent. De oplossing ligt dus niet in het verder uitrollen van gratis openbaar vervoer maar in het uitrollen van meer en beter openbaar vervoer. Dat vraagt een financiering. Onder meer een gedifferentieerd prijzenbeleid zal daartoe leiden. (*Applaus bij Open Vld*)

Mevrouw Lies Jans: Het gratisbeleid van Hasselt, dat intussen is afgeschaft maar toch nog altijd bijna gratis is, heeft echt wel aangetoond dat men daar geen auto's mee van de weg haalt. De mensen die te voet of met de fiets kwamen, en dat waren vooral studenten, nemen nu de bus. Men haalt daarmee dus geen wagens van de weg. De cijfers tonen dat aan en dat wordt ook door iedereen bevestigd. Van de fetisj dat gratis openbaar vervoer meer mensen op de bus krijgt, moeten we echt afstappen.

De heer Bart Van Malderen: Ik probeer de hoofdlijnen en de context die hier wordt gecreëerd, een beetje te verhelderen.

Mijnheer van Rouveroj, het punt is dat je relatief eenvoudig voor een relatief kleine kost een hele grote groep – 1,1 miljoen Vlamingen – het signaal geeft dat ze gratis op de bus kunnen, en dat dat de manier is om zich te verplaatsen. Daarmee doe je aan sociaal beleid, want een deel van die bejaarden zou zich anders niet verplaatsen.

Mijnheer van Rouveroj, van twee dingen een, in eerdere debatten hebt u herhaaldelijk De Lijn aangehaald als de post bij uitstek waarop de Vlaamse Regering zou kunnen besparen. Dat betekent de hakbijl. Het gaat niet om verfijnen, het gaat om verschralen en amputeren. Wij zijn voor de verfijning, we willen het openbaar vervoer zo efficiënt mogelijk organiseren. U hebt hier vaak De Lijn aangehaald als de plek waar kon en kan worden bespaard. Nu komen zeggen dat u voor meer en beter openbaar vervoer bent, daar geloof ik geen woord van.

Als u zegt dat het te maken heeft met het gratis aanbod, dat klopt helemaal niet. Dat gratis aanbod is verantwoordelijk voor 0,01 procent van het budget van De Lijn. Wat u hier doet, is onder het mom van het opgeven van een zogenaamd symbool, pleiten voor een amputatie van De Lijn en voor een drastisch ingrijpen in de mobiliteit van de Vlaming. Wel, dat zal zonder ons zijn.

De heer Björn Rzoska: De voorbije dagen was er een tweede essentieel debat in de pers. Dat ging over de vraag: moeten er nog bussen rijden op het platteland? Ik stel de vraag aan sommige collega's die burgemeester of schepen zijn in een landelijke gemeente. Uiteraard zullen die mensen zeggen: natuurlijk moeten de bussen op het platteland blijven rijden.

Alleen moeten we eerlijk durven na te gaan of er geen efficiëntere manieren bestaan om mensen een verplaatsing te garanderen. Misschien is het niet zo slim om te blijven vasthouden aan het principe van een bushalte op 750 meter van elke voordeur. Misschien, mijnheer Van Malderen, – en dit is niet slecht bedoeld – misschien moeten we beter gaan voor het principe 'iedereen mobiel', waar meer plaats is voor kwaliteit en maatwerk.

Kijk ook eens naar het buitenland. Daar bestaan laagdrempelige systemen met belbussen en collectief vervoer. In Nederland staat men al veel verder. Daar slaagt men erin om tussen het

half uur en het uur na een aanvraag uit een landelijk gebied ook daadwerkelijk de rit uit te voeren. Zeer eenvoudig: op werkdagen tussen 6 uur 's morgens en 1 uur 's nachts – even lang als de nachtbussen in Gent – en in het weekend tussen 7 uur 's morgens en 1 uur 's nachts. Het is naar dit soort creatieve oplossingen dat we moeten zoeken om van De Lijn een veel performanter bedrijf te maken.

Vindt u het normaal – ik alleszins niet – dat burgemeesters, ook van de meerderheidspartijen, steen en been klagen over het feit dat De Lijn te weinig luistert naar hen? Vindt u het normaal – ik alleszins niet – dat de vraag van een omvangrijke groep bewoners, bedrijfsleiders, scholen en ziekenhuizen die schreeuwen naar een bus tussen het Waasland en Klein-Brabant of meer specifiek tussen Temse en Bornem, gewoon van tafel wordt geveegd? Ik alvast niet.

Vraaggestuurd betekent dat De Lijn op dit soort behoeftes een antwoord moet bieden. Hierin zijn we bondgenoten, mijnheer Van Malderen. Dat dit geld kost, dat is de prijs die we willen betalen om niet te blijven stilstaan in dit land. We moeten het memorandum van De Lijn naar waarde schatten. De heer Kesteloot, de baas van De Lijn, weet zeer goed wat er is fout gelopen in de Vlaamse Regering en wat anders zal moeten in de volgende regering. Wat hij vraagt in zijn memorandum is een duidelijke keuze. Een duidelijke keuze voor meer openbaar vervoer in de steden en op het platteland. Als prioriteit, niet met een niet-aanvalspect, niet als een ondergeschoven kind, maar als een prioriteit. Dat is de keuze die ook Groen maakt. *(Applaus bij Groen)*

De voorzitter: De heer Vanlerberghe heeft het woord.

De heer Jurgen Vanlerberghe: Mijnheer Rzoska, ik wil een kleine bedenking maken bij wat u zegt over basismobiliteit. Ik ben het met u eens dat het middel niet het doel moet zijn. Met de belbussen en de loopafstand naar de halte, trekt u het een beetje op flessen. Het decreet Basismobiliteit is niet volledig uitgerold. De laatste besparing heeft er een flinke knip in gegeven. Dat er haltes zijn op pakweg 750 meter van woningen in woongebied, is al een eerste niet onbelangrijke nuance.

Maar goed, ik kan me daarin vinden. Het is evengoed waar – en dat staat haaks op wat bepaalde collega's in de pers hebben beweerd – dat in die dorpen niet door alle straten bussen rijden. Het is veeleer zo dat daar twee of drie keer per dag een bus voorbijrijdt, met alle problemen die u hebt geschetst. Er is inderdaad ontzettend veel ruimte voor verbetering.

In de pers heeft de heer Kesteloot eraan toegevoegd dat hij echt niet inziet waar hij daarvoor het geld moet halen. Integendeel: hij pleit ervoor om geld dat vandaag wordt gebruikt om bussen tot in alle uithoeken te laten rijden, in te zetten voor mobiliteitsproblemen in de steden. Dat staat niet zo in het memorandum, maar wel in het artikel. Als u dus het Nederlandse model wilt realiseren, dan zult u veel meer geld nodig hebben. In dat verband is de discussie over de kostendekkingsgraad een valse. Het gratisverhaal camoufleert handig voor mensen die het uiteindelijk niet zo heel goed menen met het openbaar vervoer ... *(Rumoer)*

Ik pas gewoon de regel van drie toe. De heer van Rouveroy had het over de OESO. Die stelt dat een lage gemiddelde kostendekkingsgraad 33 procent is. Vandaag halen wij 15 procent. Als wij 33 procent willen halen, dan moeten wij de gemiddelde tarieven met 220 procent duurder maken. Ik wil wel eens zien wie daartoe bereid is.

De voorzitter: Mevrouw Rombouts heeft het woord.

Mevrouw Tinne Rombouts: Voorzitter, minister, collega's, ik ben blij dat u het ook over het tweede luik van de discussie hebt. Het eerste gaat over het financiële luik. Dan hoor ik voortdurend dat er meer geld nodig is om een betere uitrol te kunnen realiseren. Ik denk dat de organisatie van De Lijn en van het openbaar vervoer een belangrijke hefboom tot verbetering is. En die hefboom heeft De Lijn zelf in de hand. De Lijn heeft mogelijkheden om op een creatieve manier een beter openbaar vervoer aan te bieden. In het artikel staat dat

men het niet over de afbouw van het aanbod heeft, ook al moeten niet alle uithoeken van het land worden bereikt. Maar hoe zit het met creatieve zetten?

Ik ben misschien een van die burgemeesters die stellen dat mijn gemeente niet goed wordt ontsloten. Wij vragen al zeven jaar om creatieve oplossingen uit te werken. Maar er is geen enkel voorstel vanwege De Lijn zelf gekomen. Ik stel vast dat de Belbuscentrale niet goed bereikbaar is, dat de belbus niet optimaal werkt, waardoor de mensen die op een parcours wonen, niet efficiënt worden opgehaald, dat er geen bereidheid is om de belbus op vaste trajecten in te zetten, dat gemeenten die zelf in De Lijn willen investeren, dat niet mogen, maar wel de belbus zelf mogen betalen, dat samenwerking met privé-initiatieven niet mogelijk is. Wat zijn dan wel uw voorstellen waarmee De Lijn zelf vandaag creatief aan de slag zou kunnen gaan, zodat de maatschappij niet bij het Vlaams Parlement voor extra middelen moet aankloppen?

De voorzitter: Mevrouw De Knop heeft het woord.

Mevrouw Irina De Knop: Mevrouw Rombouts, ik ben het helemaal eens met wat u zegt. Het is dan toch wel bijzonder vreemd dat gisteren uw partijgenoot, minister Crevits, op Terzake zei dat zij in die zin al maatregelen heeft genomen. Burgemeesters en gemeentebesturen kunnen nu zelf gemeentelijke begeleidingscommissies waar De Lijn moet vertegenwoordigd zijn, samenroepen. Dat is zo, maar dat heeft geen enkele impact op de beslissingen van De Lijn. Toen beslist werd om te besparen, heeft mijn gemeente daarover op geen enkel moment inspraak gekregen. Men heeft ons gewoon de beslissing meegedeeld. Wij zijn niet tegen rationalisaties en het op elkaar afstemmen van vraag en aanbod. Maar wanneer er missing links tussen trajecten of naar stations of een overstapparking zijn, dan is het toch duidelijk dat De Lijn kansen laat liggen voor mensen die een alternatief voor de wagen nodig hebben?

Minister, ik stel voor dat u met de toekomstige regering het decreet opnieuw ter hand neemt, want het initiatief van de gemeentelijke begeleidingscommissie heeft duidelijk niet het effect bereikt dat u hoopte.

Mevrouw Lies Jans: Dit is een belangrijk punt. We willen ook in de dunbevolkte gebieden goed openbaar vervoer. Ook daar heeft het zijn grenzen natuurlijk. Het is niet de taak van De Lijn om te investeren in onrendabele lijnen. Dat is een knooppunt in het debat.

Mevrouw Rombouts heeft het initiatief van de gemeenten aangehaald. Als een gemeente belbussen wil organiseren en mee wil investeren, moet dat mogelijk zijn. Dat kan in het huidige carcan niet. Zowel De Lijn als de gemeenten moeten hun verantwoordelijkheid kunnen nemen.

De heer Björn Rzoska: Mijnheer Vanlerberghe, mevrouw Rombouts, ik denk dat we op dezelfde lijn zitten. Dat is misschien een verkeerd beeld in deze discussie. Wat ik wou aantonen, is dat we moeten afstappen van het basisprincipe van die bushaltes op zoveel fysieke plaatsen. We moeten kiezen voor de mobiliteit van iedereen, welke oplossing dat ook mag zijn. Mijnheer Vanlerberghe, ga eens kijken in het buitenland, ik daag u uit, er zijn echt fantastische modellen ontwikkeld.

Mevrouw Rombouts, uw mobiliteitsvragen als burgemeester van een plattelandsgemeente kan ik perfect verstaan. Alleen snap ik niet dat u zegt dat u zeven jaar hebt moeten wachten op De Lijn. Het is uw minister die verantwoordelijk is voor het beleid bij De Lijn. Het is uw minister die de afgelopen vijf jaar had moeten zorgen dat uw mobiliteitsbehoeften werden opgelost, al dan niet in samenwerking met het lokale bestuur. *(Applaus bij Groen en Open Vld)*

Ik begrijp niet wat u mij nu eigenlijk voor de voeten probeert te werpen.

Ten slotte, mevrouw Jans, het is een merkwaardig model dat u schetst. Al wat rendabel is, wilt u privatiseren. Al wat onrendabel is, mag de maatschappij betalen. Dat is niet het model waar wij voor kiezen. Er zijn heel wat andere uitdagingen. Dit wordt een belangrijk thema in

de campagne, en meer dan terecht. Ik hoor dat iedereen pleit voor een beter openbaar vervoer. Dat hebben we ook dringend nodig, kijk maar naar de files. Iedereen vindt dat er meer moet gebeuren, maar het zijn wel uw ministers en uw Vlaamse Regering die verantwoordelijk zijn voor dit beleid en voor de stilstand bij De Lijn. (*Applaus bij Groen en Open Vld*)

De voorzitter: De heer Reekmans heeft het woord.

Gefeliciteerd met uw vaderschap, mijnheer Reekmans.

De heer Reekmans is gisteren vader geworden van Marie-Julie. (*Applaus*)

Hij heeft me verteld dat het kind helemaal op haar vader lijkt en ook zijn karakter heeft. (*Gelach*)

De heer Peter Reekmans: Voorzitter, ik zou Vlaanderen niet willen teleurstellen.

Dank voor de felicitaties.

De dag dat vorig jaar bekendgemaakt werd dat de bussen van De Lijn in Hasselt opnieuw betalend zouden worden vanaf nieuwjaar 2014, betekende voor mij een sprankel van hoop. Want het was daar dat in 1997 een noodlottige evolutie startte. Gratis openbaar vervoer en basismobiliteit, de stad van de smaak exporteerde sinds toen een cocktail die snel Vlaanderen veroverde. Helaas, ons openbaar vervoer werd het duurste in heel Europa.

Nu is het uit met de gezelligheid die ontstond tijdens de paarse plezierdagen. En zoals dan wel eens gebeurt, breekt dan de ruzie los. De Vlaamse Vervoermaatschappij gooit zelf olie op het vuur. In het eergisteren gepresenteerde Memorandum 2014 formuleert De Lijn vragen en voorstellen voor de toekomst. Dat is het resultaat van een zogenaamde strategische denkoefening die er dan pas komt vlak voor de verkiezingen. Er is sprake van het vooral inzetten op de verbindingen van, naar en in de stedelijke kernen. Het decreet Basismobiliteit uit 2001 komt dus in het vizier.

De normen van basismobiliteit verschillen dan wel volgens de ligging en het tijdstip, een verscherping blijkt zich toch op te dringen, zo valt op te maken. Ook met betrekking tot de tariefzetting zou volgens het memorandum een andere aanpak mogelijk zijn.

Collega's, mocht iemand van LDD zo'n opmerking gemaakt hebben, deze zaal zou even gezocht hebben, kwaad geworden zijn, en vervolgens overgegaan zijn tot de orde van de dag. Maar nu staat de gang van zaken dus boven aan de agenda. Zelfs De Lijn zelf kan een en ander niet langer onder de mat vegen. We zullen maar even vergeten dat het decreet Basismobiliteit Vlaanderen sinds 2001 elke dag handenvol geld heeft gekost en nog altijd kost, geld dat grotendeels weggegooid is. De bedrijfseconomische tekorten die De Lijn creëerde en die de overheid moest dichtrijden, zijn een onherroepelijke verkwisting van belastinggeld aan zinloos, vaak zelfs contraproductief beleid.

Laat ons het bijvoorbeeld even hebben over dat ene pronkstuk, de belbus. Cijfers van De Lijn zelf, minister, toonden enkele jaren geleden nog aan dat een belbus gemiddeld slechts 0,14 reizigers per kilometer vervoert, bijna twintig keer minder dan een gewone lijnbus, die gemiddeld ook al niet druk beklant is. Nochtans is het verbruik van een belbus geen twintigste, maar een derde van een gewone bus, en één chauffeur blijft één chauffeur. Een en ander is dus volkomen buiten proportie.

In de provincie Vlaams-Brabant bijvoorbeeld werd zelfs afgeklokt op gemiddeld 0,06 reizigers per kilometer. Ik wil die cijfers dan nog geloven, al blijft het statistisch detailwerk, want als een bestuurder zijn lief een half uur met de bus rondrijdt, is de statistiek voor dat kwartaal al bijgekleurd. Bovendien, collega's, weten we dat die weinige passagiers dan vaak nog geconcentreerd zitten tussen bepaalde uren, zo rond 8 uur 's morgens. Na 9 uur brengen sommige belbussen zelfs de rest van de dag in ledigheid door.

Informatie in verband met de exploitatiekost van belbussen wordt helaas niet vrijgegeven. Vanwege de vertrouwelijkheid naar aanleiding van aanbestedingen, zo wordt gezegd. Of is

het uit schaamte, minister? Meer aanbod voor de steden ten koste van het platteland, dat kan enkel als je de belbus afschaft en die middelen gebruikt voor haltes in de dorpskernen, die gebruikt worden en die nodig zijn. Er zijn immers alternatieven, zoals de taxicheques.

Dan kom ik bij een belangrijk element, minister, namelijk het overleg met de lokale besturen, en vooral de intentie van De Lijn om meer in te zetten op de stedelijke kernen, ten koste van het platteland. Ik ben als burgemeester ook zelf bevoegd voor de mobiliteit in mijn gemeente, maar in meer dan een jaar tijd heb ik De Lijn zelfs nog niet gehoord. Ik weet dat de begeleidingscommissies De Lijn effectief kunnen dwingen om aanwezig te zijn, maar geloof me: in de praktijk werkt dat niet.

Ik durf ook te zeggen waar er een probleem zit in mijn eigen gemeente. In drie van mijn deelgemeenten zijn volgens mij zelfs te veel bussen en haltes. In twee van mijn deelgemeenten komt er amper een bus door. En dan kom je bij de buitengebiednorm van het decreet Basismobiliteit. Een halte binnen een straal van 750 meter, dat werkt in de praktijk niet, minister.

Toevallig is er net vandaag in Tienen een staking begonnen. Zij hebben een jaar geleden in een begeleidingscommissie met De Lijn en de NMBS afspraken gemaakt om bij de vernieuwing van de stationsomgeving een nieuwe stelplaats te bouwen. Het stadsbestuur moest vorige week echter per brief vernemen dat die stelplaats toch niet gebouwd zal worden, wegens te duur. Als u dat overleg met de steden en gemeenten noemt ... Er was een akkoord tussen de NMBS, De Lijn en de stad Tienen, en met één briefje wordt vier jaar overleg naar de prullenbak verwezen. Dan vraag ik mij af met welke visie op lange termijn de directie van De Lijn werkt.

Sp.a, CD&V, Open Vld, Groen en de N-VA: jullie blazen vandaag allemaal hoog van de toren, maar jullie zaten wel allemaal al in de Vlaamse Regering na 2001. Het decreet Basismobiliteit was een zeer duur 'Stevaert-folieke', maar niemand van jullie schroefde het sindsdien ooit deftig terug. De heer Kesteloot, die nu het debat opnieuw op gang trekt, kwam er als directeur-generaal veeleer toevallig aan het bewind, nadat niemand minder dan Ingrid Lieten een andere job kreeg. Mevrouw Lieten was bij De Lijn de baas van 2002 tot ze minister werd. Dat toont meer dan duidelijk aan, collega's, hoe de politisering van onze overheidsbedrijven een reëel element is in de problematiek van De Lijn.

Mevrouw Griet Smaers: Ik heb al enkele keren moeten opkijken bij het betoog van de heer Reekmans. Dat gebeurt wel meer. Deze keer stelt hij dat het debat moet gaan over al dan niet basismobiliteit, en dat dat ook in het memorandum van De Lijn naar voren komt. Mijnheer Reekmans, als u dat goed hebt gelezen, moet u hebben gezien dat De Lijn dit niet ter discussie stelt. Men gaat uit van een gegarandeerd recht op mobiliteit voor iedereen, zowel in de stad als op het platteland. CD&V heeft dat nooit ter discussie gesteld. Er moet een gegarandeerd recht op mobiliteit zijn en blijven, zowel in de stad als op het platteland. De vraag is wel hoe je de garantie van de basismobiliteit invult. Daar moet wat mij betreft het debat wel over gaan. Dat is ook de vraag van De Lijn in het memorandum. Een aantal zaken kunnen efficiënter, om nog meer tegemoet te komen aan de garantie van mobiliteit, ook op het platteland. Denk maar aan de voorstellen die al herhaaldelijk werden voorgelegd, met betrekking tot het inzetten van taxi's, of tot het nog flexibeler vervoer met belbussen. Zo kan worden voorzien in de gegarandeerde basismobiliteit. Wij stellen die basismobiliteit niet ter discussie. Ik lees dat ook niet in het basismemorandum van De Lijn.

De heer Peter Reekmans: Mevrouw Smaers, ik kan dan misschien niet lezen, u kunt blijkbaar niet luisteren. Ik heb gezegd dat het decreet Basismobiliteit niet werkt. Ik durf er zelfs bij te zeggen dat er in bepaalde deelgemeenten van mijn gemeente te veel haltes en bussen zijn, en in andere deelgemeenten niet. Ik daag iedere burgemeester en schepen met die bevoegdheid uit dat te durven zeggen. Er zijn er weinig die dat durven te zeggen in dit halfroond. Als er te veel aanbod is en te veel lege bussen rondrijden, moet je ze durven te schrappen en inzetten op andere plaatsen, waar er wel vraag is van mensen die nood hebben

aan die basismobiliteit. Dat is de invulling die ik hier naar voren wil brengen. In dat memorandum wordt inderdaad een aanzet gegeven. Ik geef een antwoord. Het is toch toegestaan dat de oppositie voorstellen doet?

De heer Jurgen Vanlerberghe: Mijnheer Reekmans, ik kan allicht ook niet goed luisteren, maar ik heb u toch ongeveer horen zeggen dat u vindt dat het decreet Basismobiliteit een geldverslindende machine is. U maakt dan een leuk mopje over het lief van de buschauffeur, die er ook nog eens een halfuur op zit en dan zijn ze aan de cijfers.

De heer Peter Reekmans: Dat is beeldspraak.

De heer Jurgen Vanlerberghe: Ik heb daar geen probleem mee en ik wens die chauffeur een mooi lief toe. Daar gaat het allemaal niet om. Maar de cijfers waarmee De Lijn werkt, gaan uit van een uitvoeringsgraad van 50 procent, die noodzakelijk is om een belbus effectief verantwoord te maken. Het zal u misschien bekend zijn – ik denk het niet want anders had u dat cijfer gebruikt – of het zou u toch moeten bekend zijn dat zowat alle belbussen in Vlaanderen met uitvoeringspercentages zitten – dat zijn het aantal mensen die ze meenemen en het aantal ritten die verantwoord mogen gebeuren – van boven de 60 procent in de Westhoek en van dik tegen de 90 procent. Uw beeldspraak van de belbus met als enige passagier het lief van de chauffeur kan misschien wel leuk zijn maar voldoet jammer genoeg op geen enkele manier aan de werkelijkheid.

De heer Peter Reekmans: Mijnheer Vanlerberghe, u mag dat allemaal proberen onderuit te halen, u mag proberen te zeggen dat ik hier sta te zeveren, de cijfers die ik heb over de belbus komen van parlementaire vragen, gericht aan minister Crevits. Deze minister van uw meerderheid heeft mij die cijfers gegeven. U moet de minister of De Lijn aanvallen als u vindt dat de cijfers niet kloppen. Ik krijg “0,06 passagiers in Vlaams-Brabant” als antwoord van de minister. 0,06 is geen hele mens. U moet de duurtijd eens bekijken. Ik weet niet hoe dat voor u is, mijnheer Vanlerberghe, en ik weet ook niet hoe het in de Westhoek is. Ik heb alleen de cijfers voor Vlaams-Brabant opgevraagd en verder uitgediept. Als u hier kunt komen verdedigen dat 0,06 passagiers per dag voor een belbus verdedigbaar en betaalbaar is, dan noem ik dat schaamteloos. Want dan zou u, als socialist, die toch een klein beetje begaan is met het geld en de centen van de mensen, zoals u pretendeert, daar toch op letten. Het zijn de cijfers van de minister, meer kan ik niet zeggen. (*Applaus bij LDD*)

Mijnheer D’Hulster, Steve is niet terug. Steve is er inderdaad altijd geweest, daar hebt u een punt. Onder Steve voerde mevrouw Lieten zijn beleid uit. Nu zit mevrouw Lieten in de regering om te verhinderen dat er iets verandert. Je zou je inderdaad de vraag kunnen stellen of minister Crevits hier wel moet zitten. Misschien had mevrouw Lieten hier moeten zitten, want soms denk ik dat zij de echte minister van De Lijn is.

De echte reden, collega’s, dat er niets gebeurde de voorbije jaren – en dat weten we allemaal – is net dat er spanningen zijn tussen sp.a, CD&V en de N-VA in de regering. Er gebeurt niets en deze regering kiest nu al bijna vijf jaar voor het status quo. Men erkent nu ten minste al wel de te lage kostendekkingsgraad bij De Lijn, na er eerst tien jaar de ogen voor te hebben gesloten, maar men wil niet raken aan de keuzes voor basismobiliteit en gratis vervoer voor 65-plussers, de belbussen blijven heilig enzovoort. Zo los je niets op, collega’s, zonder eieren te breken kun je geen omelet bakken. De maskers moeten nu eens af.

Minister, u zegt als voorbeeldig CD&V’er vooral ‘enerzijds’ en ‘anderzijds’. Het feit dat u zelf nog geen enkele keer bent tussengekomen in het debat, zegt ook al heel veel over hoe gevoelig dit thema ligt. (*Opmerkingen van minister Hilde Crevits. Rumor*)

Nee, nee, doorgaans kunnen ministers zich, zeker enkele maanden voor de verkiezingen, niet inhouden. Ik heb gezien dat de CD&V-fractie vandaag zeer goed gedirigeerd was. Uit elke hoek komen er opmerkingen. Ik wou niet het knopje ‘aan’ aanzetten, ik zeg enkel dat het opvalt, minister. Normaal gezien bent u veel heviger in zo’n debat, maar ik begrijp dat het heel moeilijk ligt, om de regering nog enkele maanden op de been te houden.

Je moet geen expert zijn om te zien wat hier daarnet gebeurde. Sp.a als enige verdedigt het verhaal nog. CD&V en de N-VA proberen sp.a te sparen, om de eigen regering te redden en nog enkele maanden de maskers op te houden. Collega's, ik kan enkel vragen: laat de maskers nu eens afvallen. In de uitzending van Terzake gisteren zagen we gewone mensen in de straat die getuigden dat het vroeger beter was. Daarmee bedoelt men voor 2001, voor het decreet Basismobiliteit. Toen kostte De Lijn één derde van het huidige bedrag, denk daar eens over na, collega's. (*Applaus bij LDD*)

De voorzitter: Minister Crevits, de regering moet, als ze het woord vraagt, het woord krijgen. Daarstraks kon u het woord krijgen, toen hoefde het niet.

Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Voorzitter, ik heb deze middag al een keer of vijf mijn hand opgestoken om het woord te nemen. De collega's hebben het gezien. (*Rumoer*)

Ik heb het uiteindelijk opgegeven. Ik zal straks na de betogen uitgebreid mijn ding doen. U mag niet de indruk wekken dat ik geen goesting zou hebben om tussen te komen. De goesting is er, maar soms gaat die weg als je te lang moet wachten. (*Gelach*)

De voorzitter: Het parlement vraagt om eerst het woord te hebben, minister Crevits. Vijf keer uw hand opgestoken? Dan is er iets mis met mij. Goed, ja.

De heer Keulen heeft het woord.

De heer Marino Keulen: Voorzitter, minister, collega's, vorige week nog bij een actuele vraag over de files heb ik volgende uitdrukking gebruikt: mobiliteit is de achilleshiel van deze Vlaamse Regering. Er is in die sector de afgelopen vijf jaar onvoldoende gebeurd. Ik heb toen het voorbeeld gegeven van de grote infrastructuurdossiers waar weinig of geen beweging in is gekomen, zijnde Oosterweel in Antwerpen, de noord-zuid in Limburg en tientallen andere missing links. Het schoolvoorbeeld van het dossier waar vijf jaar lang niets in is bewogen, is wel het dossier van De Lijn geweest, omdat sp.a van bij het begin in de schoot van de regering en meer bepaald in het regeerakkoord een veto heeft uitgesproken tegen elke verandering met betrekking tot De Lijn.

Dat resulteert nu in een cri du coeur van directeur-generaal Roger Kesteloot, bijgetreden door zijn voltallige raad van bestuur, om te zeggen dat er dringend een aantal veranderingen moeten gebeuren. Met een groot deel van die bepleite veranderingen heeft Open Vld geen enkele moeite, want die hebben wij hier ook al vaak uitgesproken in het Vlaams Parlement.

Goede collega's, ik wil enkele klemtonen naar voren schuiven van Open Vld. Op de eerste plaats zijn wij ook gewonnen voor het verlaten door De Lijn van een aanbodgestuurd model en te gaan naar een vraaggestuurd model. Concreet zien we dat door de burgemeesters en schepenen van de steden en gemeenten in Vlaanderen – Vlaanderen is bij uitstek een republiek van steden en gemeenten – echt zeggenschap te geven in de keuzes, het beleid en de beslissingen die in de schoot van De Lijn worden genomen.

Collega's, vandaag hoor ik alleen maar klagende burgemeesters, de sp.a-burgemeesters nog het hardst: Renaat Landuyt, Louis Tobback. U zou als sp.a-fractie bijna ontslag moeten nemen uit de meerderheid, want die maakt niet alleen brandhout van het beleid van De Lijn, maar eigenlijk van het hele beleid van deze Vlaamse Regering. Ik kan nog voortgaan met Termont. Hij zei: "Wij hebben stipte en comfortabele trams gevraagd maar we krijgen langere tramstellen en niet wat we gevraagd hebben." Zo kun je eindeloos doorgaan. Mijnheer Van Malderen, vandaag is het draagvlak bij de lokale besturen wat betreft De Lijn zeer klein. Eigenlijk is het hoog tijd dat men in de schoot van De Lijn beseft wat het begrip subsidiariteit inhoudt. Men moet niet de ambitie hebben om vanuit Mechelen, waar het hoofdkwartier van De Lijn ligt, tot in de verste uithoeken van Vlaanderen het busaanbod te willen bepalen. Men moet zorgen voor een draagvlak. Dan kun je ook het decreet Basismobiliteit loslaten, want je hebt een draagvlak als je met de burgemeesters rond de tafel zit.

De besparing in 2012 – ik kijk naar het parlement, van links naar rechts, en omgekeerd – hebben we allemaal meegedeeld gekregen door de regionale verantwoordelijke van De Lijn. Dat was een mededelingenbeleid. Dat was gewoon: zeggen, knikken en slikken. Men vond dat men goed werk had geleverd, want we hadden het niet moeten lezen in de krant, in de mate dat het daar al niet had ingestaan. Men kwam het zeggen. Maar wat je daar zelf van vond en of je eventueel alternatieven kon voorstellen, daar had men geen oren naar. Men had dat nu eenmaal zo beslist, en hun wil was wet.

Tweede belangrijke punt voor ons – en daar staat blijkbaar nog maar één fractie achter – is: maak komaf met dat gratisbeleid. Ik hoorde de uitspraak van een aantal kwieke zeventigers voor de camera: wat heb ik nu aan gratis bussen als er geen bussen meer rijden? Dat is een besef dat vandaag in grote delen van Vlaanderen leeft, namelijk dat je door gratis bussen moet besparen in het aanbod om een en ander gefinancierd te krijgen. En ja, wie is daar het eerste slachtoffer van? Die senior die aangewezen is op dat openbaar vervoer, op die bus. Maak daar dus komaf mee.

In Hasselt, waar het allemaal is uitgevonden, heeft men dat ondertussen verlaten, spijs de verkiezingsbelofte door diezelfde sp.a. Wat lees je daarover in publicaties van de Vlaamse Regering, en dan nog wel onder verantwoordelijkheid van sp.a-minister Freya Van den Bossche, minister van Stedenbeleid? Uit de Stadsmonitor 2011 blijkt dat Hasselt toen met het gratis busvervoer de derde laagste score van de dertien centrumsteden behaalde inzake het woon-werkverkeer. Wat betreft de busverplaatsingen in de vrije tijd kwam men op een score van 20,1 procent, terwijl het gemiddelde voor de dertien centrumsteden 27,6 procent bedroeg, een stuk hoger dan in de stad waar de gratis bussen rijden. OKRA, de grootste seniorenvereniging, gelinkt aan de Christelijke Mutualiteiten, heeft al lang gezegd dat de gratis busabonnementen op basis van een leeftijdscategorie en niet op basis van een inkomen, echt geen zin hebben. Men zegt: ga voor sociaal gecorrigeerde tarieven. Daar heeft mijn partij, de Open Vld, geen enkel probleem mee.

Voorzitter, er is ook al verwezen naar vorige week, toen we een heel interessante commissievergadering hadden met een vertegenwoordiger van de OESO. Hij zei: “There is no such thing as a free lunch.” Hij hekelde eigenlijk het gratisbussenbeleid. Dat komt vanuit een neutrale instantie. Er is ook al verwezen naar de PS, godbetert, de vermaledijde PS!

De voorzitter: Mijnheer Keulen, de heer Van Malderen staat al een half uur met zijn vingers te knippen om u te onderbreken.

De heer Marino Keulen: Ik wist niet dat de heer Van Malderen de woordvoerder was voor mobiliteit bij de sp.a. Ik dacht dat dat de heer D’Hulster was.

De heer Bart Van Malderen: Mijnheer Keulen, u wekt bij het begin van uw betoog ten onrechte de indruk dat de bussen niet zouden rijden. De waarheid is dat sinds de basismobiliteit niet alleen het budget maar ook het aanbod en het aantal reizigers in lijn gestegen is. Er rijden vandaag gelukkig meer bussen dan vóór de basismobiliteit.

En is daarmee alles nu 100 procent in orde? Neen, dat heeft de heer D’Hulster daarnet ook gezegd. U citeert een aantal sp.a-burgemeesters die een begrijpelijke bezorgdheid uiten, maar lang is ook het lijstje van Open Vld-burgemeesters die pleiten voor meer openbaar vervoer, in weerwil van wat anderen van uw partij hier al herhaaldelijk hebben gezegd.

Ik wilde het woord voeren omdat u hebt gezegd dat er in het regeerakkoord werd afgesproken dat er bij De Lijn geen enkele verandering mogelijk zou zijn. Dat klopt niet. Dat is ook niet het verhaal van die burgemeester. Wij zijn voor veranderingen bij De Lijn die De Lijn efficiënter maken en de dienstverlening verbeteren, die ervoor zorgen dat ons openbaar vervoer kwalitatiever is. Die veranderingen zijn daarnet opgesomd: winsten op het gebied van efficiëntie, ingrijpen in de overheidsstructuur, aanpakken van zwartrijders, verbeteren van de doorstroom. Ik zou u het voorbeeld kunnen geven van Aalst, waar buschauffeurs staken omdat ze stilstaan in het verkeer en de dienstverlening niet kunnen bieden.

Wij zijn mee vragende partij om na te gaan hoe we vraaggestuurd kunnen werken. Mevrouw Smaers heeft verwezen naar de belbussen en taxi's. Wij zijn bereid die verhalen te bekijken. We stellen daar wel een grote voorwaarde bij. Wij zijn voor een verfijning, maar tegen een verschraling. We willen niet dat er bijkomende drempels worden ingebouwd waardoor het aanbod zakt. Dat is een heel gevoelig evenwicht. We stellen vast dat het aantal reizigers voor de eerste keer is gedaald door de besparingen die er zijn geweest. Basismobiliteit, het gegarandeerd universeel aanbod van mobiliteit is voor ons absoluut een voorwaarde, een sokkel waarop we kunnen voortbouwen, vraaggestuurd, efficiënt enzovoort. Als u dat bedoelt, zijn we zeker bondgenoten.

De heer Sas van Rouveroj: Mijnheer Van Malderen, ja, natuurlijk rijden de bussen. Ze rijden echter niet altijd waar en wanneer dat nodig is. Dat heeft inderdaad onder andere te maken met het feit dat steden en gemeenten, burgemeesters en schepenen onvoldoende inspraak, samenspraak en tegenspraak kunnen formuleren met De Lijn.

Mijnheer Van Malderen, ik stel vooral voor dat u dat dan ook eens laat weten aan de heren Tobback en Landuyt. Ik herinner mij – de minister is mijn getuige – dat we het bij de inleidende schermutselingen rond het opstellen van de beheersovereenkomst 2010-2014 in de commissie vaak met elkaar hebben gehad over een gemeenschappelijke resolutie. We hebben toen gezegd – de voorzitter is mijn getuige, want hij is ook voorzitter van de commissie – dat die gemeenschappelijke resolutie een historisch moment was. En dat was het ook.

Sta mij dan toe één zin te lezen over het ontwikkelen van dat historisch moment. Het gaat over 7 juli 2010, vier jaar geleden. Op een bepaald moment heeft Open Vld voorgesteld om steden en gemeenten meer inspraak te geven in heel dat proces. De minister had daar een luisterend oor naar, net als alle andere collega's. Het heeft echter even geduurd vooraleer de sp.a daar uiteindelijk op inging.

Ik lees uit het verslag: “De heer Bart Martens stond een beetje argwanend tegenover de suggestie van de heer van Rouveroj om de lokale besturen een doorslaggevende rol te geven bij de evaluatie van bestaande lijnen en bij de invoering van nieuwe lijnen.”

Mijnheer Van Malderen, dat is die conservatieve reflex waar de heer Rzoska ook naar verwees. Gooi het open, gooi de steden en gemeenten, waar de basiskennis aanwezig is, waar de ervaringswereld voorhanden is om te weten wat mensen nodig hebben, open. Zeg eindelijk aan De Lijn dat ze daarnaar moeten luisteren en handelen. Ik heb toen ook gezegd dat De Lijn zo soepel is als de sporen die ze legt voor haar eigen trams.

De heer Bart Van Malderen: Ik heb toch nergens in mijn betoog gesteld dat die 100 procent efficiëntie die we zouden willen, vandaag bereikt is? Ik heb toch nergens gezegd dat er geen overleg zou moeten zijn of dat dat niet nuttig is? Alleen, mijnheer van Rouveroj, ben ik bijzonder blij met de bezorgdheid van elk van die burgemeesters, omdat het aantoonde dat ze overtuigd zijn van het nut en de rol van het openbaar vervoer, van De Lijn in Vlaanderen. Dat is goed. Eigenlijk zijn ze allemaal vragende partij om het beter te maken en daarmee verder te gaan.

Mijnheer van Rouveroj, we moeten één ding in het oog houden: die bus stopt niet aan de gemeentegrens. U geeft heel terecht een aantal voorbeelden van burgemeesters in centrumsteden, maar het hele verhaal over basismobiliteit is een verhaal buiten deze centrumsteden. Als je daar dan de ene een veto geeft tegen de andere, heb je geen beleid meer. Er is nood aan een decreet Basismobiliteit dat een aantal basisrechten vastlegt voor elke Vlaming.

De heer Marino Keulen: Mijnheer Van Malderen, woorden wekken en voorbeelden strekken. De jammerklachten klinken in uw kamp het luidst. Dus wat dat betreft: geef die burgemeesters, de steden en gemeenten echte zeggenschap in De Lijn. Gemeenten bewijzen iedere dag dat ze intercommunaal en ook bovenlokaal kunnen samenwerken, met de kwaliteit en de betaalbaarheid van de dienstverlening als basisprincipes voor ogen.

Zelfs in Wallonië en Brussel heeft de ‘vermaledijde PS’ – als ik sommigen hier bezig hoor – het gratis busvervoer opgegeven, en dat heeft geen dramatisch effect gehad. Helemaal niet, het is zelfs ongemerkt gepasseerd.

Naast te komen tot een vraaggestuurd model en komaf te maken met de gratispolitiek van De Lijn, vragen we ook om niet meer geld aan De Lijn te geven. De Lijn krijgt vandaag 1 miljard euro, werkingsdotatie en investeringskredieten samen. Dan komen we tot het echte drama van De Lijn: men bereikt daarmee nog geen 3 procent van de reizigers. De modal shift heeft helemaal niet gewerkt. Men heeft geen mensen uit de wagen gehaald, want op een tijdspanne van vier jaar zijn de files verdubbeld. Als cijfers kunnen spreken, is het nu wel heel erg duidelijk.

Bij de nieuwjaarsrecepties van sp.a en N-VA is er nauwelijks een zin gewijd aan het werk van de Vlaamse Regering. Dat heeft er natuurlijk mee te maken dat in de schoot van die Vlaamse Regering deze legislatuur veel te weinig is gebeurd. Voor De Lijn is er, collega Van Malderen, niets gebeurd. Dat is jammer, voor de Vlaamse belastingbetaler, maar ook voor die Vlaming die op het openbaar vervoer aangewezen is, want die laat je in de steek. (*Applaus bij het Vlaams Belang en Open Vld*)

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Voorzitter, minister, collega’s, voor de tweede keer in dit nieuwe jaar houden we een actualiteitsdebat over een onderwerp dat de mensen rechtstreeks raakt.

Vandaag moeten we ons de vraag stellen hoe we het openbaar vervoer in Vlaanderen betaalbaar en efficiënt houden. De afgelopen week waren de discussies over het mobiliteitsbeleid zeer mobiel. Vorige week maakte de Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling (OESO), een wereldorganisatie die als doel heeft om het sociaal en economisch beleid van haar aangesloten leden te bespreken, te bestuderen en te coördineren, brandhout van het mobiliteitsbeleid in ons land. Ik bespaar u alle details, minister, collega’s, over het filebeleid, over het nefaste beleid inzake bedrijfswagens, over de miserabele tolheffing in de Liefkenshoek tunnel en nog enkele andere hete hangijzers. Dat is vast nog stof voor discussie op een andere moment. Maar het prijzenbeleid van het openbaar vervoer in Vlaanderen en de basismobiliteit van De Lijn wekten in ieder geval het hoongelach van de onderzoekers. Tarieven waarbij gebruikers slecht 15 tot 20 procent betalen van de totale kosten van het openbaar vervoer, zijn onverantwoord en vinden bij geen enkel ander lid van de OESO een gelijke. Subsidies aan groepen met een laag inkomen en betaalbare lage tarieven voor deze groep gebruikers zijn wel verantwoord, aldus de OESO.

Ik kan u wel zeggen dat de sfeer in deze bespreking meteen gezet was. De aanwezige parlementsleden begrepen de boodschap van de OESO, en de sp.a-collega’s, minister, die verweten hun regeringspartners onmiddellijk woordbreuk inzake het regeerakkoord.

Dit onderwerp, namelijk het prijzenbeleid van De Lijn, vormt nu al bijna vijf jaar lang het debacle van deze regering. Het decreet Basismobiliteit, dat inhoudt dat elke burger in Vlaanderen, afhankelijk of hij in stedelijk of in buitengebied woont, op een bepaalde afstand van zijn woning een openbare vervoershalte moet hebben, heeft Vlaanderen ettelijke miljoenen euro’s, miljarden frankskes, gekost, zonder een oplossing te bieden aan de congestie in het verkeer.

Minister, ik herinner me nog levendig het debat in de commissie Mobiliteit, waar zelfs regeringspartners geen believers waren van het basismobiliteitsverhaal. Want de basismobiliteit betekent geen garantie voor het woon-werkverkeer. Zelfs met basismobiliteit geraken vele werknemers vandaag niet met het openbaar vervoer op hun werk, omdat het decreet Basismobiliteit volgens de ‘rode’ ministers niet de bedoeling had om de industrieterreinen te bedienen. Dat probleem moest maar op een ander moment worden opgelost.

Vandaag wachten we nog altijd op die andere oplossing die de werkende massa zo nodig heeft: een openbaarvervoersaanbod van en naar het werk. De basismobiliteit is als het ware een massasubsidiekanon geweest voor nieuwe trams en een massa bussen. Vandaag stellen we vast dat dit kanon niet heeft gewerkt: het heeft nauwelijks extra reizigers opgeleverd. Maar de Vlaming werd verwend en hij werd graag verwend met deze gratispolitiek, met deze cadeautjes. Hoe zou je zelf zijn? Tijdens de vorige legislaturen werd er gratis openbaar vervoer gecreëerd, maar gratis openbaar vervoer bestaat niet. We hebben het al gezegd. Men heeft een bus of een tram nodig, brandstof en een chauffeur. Gratis bestaat niet. Het gratisverhaal heeft de gemiddelde belastingbetaler handenvol geld gekost. Het hoeft dan ook niet te verbazen dat economen van de OESO zich een kriek lachen als ze het gratisbeleid qua openbaar vervoer in ons land ontdekken.

De voorzitter: De heer Martens heeft het woord.

De heer Bart Martens: Mevrouw Van den Eynde, de mensen van de OESO waren nog veel meer verbouwereerd door de steun die in ons land naar bedrijfswagens gaat. Is het ook een standpunt van uw fractie dat die steun moet worden afgebouwd, wat het advies is van de OESO? Laten we immers eerlijk zijn: uit een rapport van Copenhagen Economics blijkt dat er per jaar vier keer meer steun gaat naar firmawagens in ons land dan er naar de openbaarvervoermaatschappij De Lijn gaat. Ik hoor ook de collega's van Open Vld zeggen dat het een schande is dat er zoveel naar De Lijn gaat, maar er gaat dus vier keer meer naar bedrijfswagens dan naar De Lijn. Mevrouw Van den Eynde, als vandaag, ondanks de investeringen in De Lijn, de files niet zijn afgenomen, dan heeft dat misschien ook daarmee te maken. Mijn vraag aan u is dus heel duidelijk: als u zoveel geloof hecht aan het oordeel van de OESO en de experts van de OESO, bent u dan ook namens uw fractie bereid het advies te volgen om de steun aan bedrijfswagens af te bouwen?

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Ik denk dat dat heel duidelijk is. Welke partij is verantwoordelijk voor het mislopen met die bedrijfswagens? Uw partij. Uw partij heeft er altijd voor gezorgd dat bedrijfswagens zoveel financieel voordeliger waren voor de werknemers en de werkgevers, niet onze partij. *(Applaus bij het Vlaams Belang)*

Als de loonlasten zouden worden verlaagd, dan zou het probleem van de bedrijfswagens rapper opgelost zijn.

De voorzitter: De heer Diependaele heeft het woord.

De heer Matthias Diependaele: Mijnheer Martens, dat is exact wat ik ook wou inbrengen. Een bedrijfswagen wordt dikwijls gebruikt als extra verloning omdat de loonkosten te hoog zijn, en daarom worden de lasten daar zo laag gehouden. In die zin probeert u het debat hier enigszins te vertroebelen.

De heer Bart Martens: Ik stel alleen maar vast dat men met een zekere gretigheid de financiering van De Lijn wil bediscussiëren, maar dat er aan de overzijde blijkbaar weinig bereidheid is bij alle partijen om het debat aan te gaan over de steun aan bedrijfswagens. We betalen blijkbaar in dit land graag werknemers uit in auto's en in diesel, maar o wee als er 10 miljoen euro gaat naar een lagertariefbeleid van De Lijn. Dan staat hier iedereen op zijn kop, en dan denkt men dat men door die 10 miljoen euro uit te sparen, het openbaar vervoer in Vlaanderen zal kunnen redden. *(Applaus bij sp.a)*

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Absoluut niet. Dat heb ik absoluut niet gezegd. Ik ben mijn betoog zelfs begonnen met het vernoemen van een aantal stellingen die de OESO vorige week heeft verkondigd, maar ik heb gezegd dat dit stof zal zijn voor een andere discussie. Vandaag gaat het debat over De Lijn. U moet dus nu niet doen alsof wij niet willen spreken over de bedrijfswagens. Dat is iets helemaal anders.

De heer Marino Keulen: Mijnheer Martens, u weet beter dan dat. Als men morgen beslist voor datzelfde bedrag de loonlasten te verlagen, en men doet dat gelijktijdig, dan denk ik dat

niemand nog zal pleiten voor die bedrijfswagens. Dat is inderdaad een surrogaat voor de hoge loonlasten. Iedereen zegt vandaag dat, alvorens we dat dan weer afschaffen, dan ook die loonlasten omlaag moeten, zodat het uiteindelijk niet duurder wordt voor diegene die gaat werken en diegene die onderneemt. Dat is vandaag eigenlijk de argwaan die bestaat, maar u weet dat beter dan wie ook. Dus, goed geprobeerd, maar heel doorzichtig. (*Applaus bij Open Vld en het Vlaams Belang*)

De voorzitter: Mevrouw Smaers heeft het woord.

Mevrouw Griet Smaers: Mijnheer Martens, ik heb dezelfde opmerking als de heer Keulen. Dit debat gaat over De Lijn. Bedrijfswagens, dat is federale bevoegdheid. Dat hangt samen met de loonlastenproblematiek. Dat hoort dus niet thuis in het Vlaams Parlement.

Bovendien heeft onze partij ook, als goede mobiliteitsvooruitstrevende partij, in het federale parlement een wetsvoorstel ingediend ter invoering van een mobiliteitsbudget, zodat er daadwerkelijk een alternatief kan zijn, wellicht in stappen, voor die bedrijfswagens. Er zou een budget worden toegekend aan werknemers, waarmee ze gespreid keuzes kunnen maken voor een duurzamere mobiliteit. Daar wordt dus ook aan gewerkt.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Minister, enkele dagen na het verpletterende rapport van de OESO heeft De Lijn haar memorandum voor de verkiezingen overgemaakt. Dat is een uitgelezen moment voor De Lijn om meteen ook de afschaffing van het gratisverhaal te bepleiten, want De Lijn wil natuurlijk extra middelen. De rode draad door het memorandum is – wat had u gedacht –extra financiële middelen, extra geld. De Lijn vraagt extra middelen om de belangrijke vervoersassen te versterken, structurele middelen om het netwerk uit te breiden, een fonds om doorstromingsknelpunten aan te pakken op lokale wegen, een systeem van subsidies om de haltes toegankelijk te maken, de afschaffing van het gratis openbaar vervoer om meer inkomsten te derven, enzovoort.

Sommige vragen zijn verantwoord, laten we eerlijk zijn, maar wat kan De Lijn ons hiervoor in de plaats aanbieden, minister? Een degelijke en betrouwbare dienstverlening, vooral van en naar de stedelijke kernen, maar wat met de plattelandsgemeenten? Een grotere eigen inbreng bij de bepaling van de locatie en de uitrustingsnaden van haltes, maar waar blijft de samenwerking met de gemeenten dan? En het overleg? De burgemeesters klagen nu al over de ivoren toren van De Lijn en ze dreigen verkeersmaatregelen te nemen als De Lijn geen rekening houdt met de wensen van de gemeentebesturen. De Lijn vraagt het statuut van interne operator, van regisseur, maar waar zitten dan nog de rechten van de Vlaamse Regering? Wij spreken hier toch over openbardienstverlening, nietwaar minister? We kunnen zo nog wel even voortdoen.

De heer Steve D'Hulster: Mevrouw Van den Eynde, het is me niet duidelijk. In het begin van uw betoog was u tegen basismobiliteit, nu houdt u een pleidooi voor basismobiliteit, want dat hebt u net beschreven.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Neen, collega, het decreet Basismobiliteit schrijft voor dat er op een bepaalde afstand van elke woning, zowel op het platteland als in een stedelijke gemeente, openbaar vervoer wordt aangeboden. Wij zijn voor openbaar vervoer. Wij zijn voor openbaar vervoer overal. En als het noodzakelijk is, mag het worden uitgebreid, maar het moet efficiënt zijn, en dat betekent niet aan elke voordeur openbaar vervoer, want dat is zinloos.

Voorzitter, ik denk dat ik beter eerst mijn betoog kan afwerken, want men begrijpt mijn boodschap blijkbaar niet.

De Lijn plant nog verschillende projecten op basis van hun maatschappelijke kosten-batenanalyse, maar ook dit systeem is door de onderzoekers, door de economen die wereldwijd hun licht werpen op het mobiliteitsbeleid, met de grond gelijk gemaakt. Wat ons betreft, is dit memorandum nogmaals een pleidooi voor meer geld, zonder daar een echte meerwaarde tegenover te stellen. En dit, collega's, is onaanvaardbaar.

Minister, u hebt deze week iets bekend. U bent in verwachting. U bent in verwachting van het Shuttledecreet. Een decreet dat eigenlijk veel belangrijker is dan velen denken. Het decreet moet een meerwaarde betekenen voor het woon-werkverkeer in vele industriegebieden in Vlaanderen. Het moet een aanvulling betekenen op de ontbrekende dienstverlening van De Lijn. Wij wachten al zo lang op het decreet. Toen het decreet Basismobiliteit tot stand kwam, werd reeds de vraag gesteld om een oplossing te zoeken voor het woon-werkverkeer. We wachten er al meer dan twaalf jaar op. U zegt nu dat uw Shuttledecreet waarschijnlijk nog tijdens deze legislatuur tot stand zal komen. Wellicht zegt u dat als reactie op de negatieve berichtgeving van de OESO en het memorandum van de Lijn.

Het Vlaams Belang heeft tijdens deze beleidsperiode verschillende malen het beleid van De Lijn bekritiseerd. En toch denkt het directiecomité van De Lijn dat het de regeltjes kan bepalen, dat het heer is in de maatschappij, en dat met onze subsidiegelden! Het is voor ons vanzelfsprekend dat De Lijn een openbaarvervoersaanbod moet creëren, niet alleen waar zij het wensen en waar de meeste winsten te boeken vallen, maar een efficiënt openbaarvervoersaanbod dat er is voor iedereen, zowel in de stad als in een boerengat. *(Rumoer)*

Dat is een uitdrukking, hé! Doet u nu toch niet zo kinderachtig. Als u daar al niet meer tegen kunt. *Zielig. (Opmerkingen van de voorzitter)*

Minister, ik geef toe dat u erin bent geslaagd een besparingsronde door te voeren. Over de vraag of die altijd even efficiënt was, daar verschillen onze meningen over, maar u hebt het geprobeerd. Waar u niet in bent geslaagd, minister, is om de rode subsidiepolitiek voor extra stemmenwinst te doorprikken. Na vijf jaar geruzie in deze regering over het wel of niet afschaffen van het gratis openbaar vervoer, bent u wat dit betreft immers geen stap verder geraakt. U bent dus maar half geslaagd. *(Applaus bij het Vlaams Belang)*

De heer Jurgen Vanlerberghe: Mevrouw Van den Eynde, los van de boerengaten wil ik u een uitnodiging sturen. Eind februari 2014 bezoeken we met de commissie Binnenlands Bestuur een aantal sites die naar aanleiding van de herdenking van de Eerste Wereldoorlog zijn gebouwd. We rijden dan van het ene boerengat naar het andere.

Mijn uitnodiging houdt in dat we zullen tellen. Voor elk huis waarvoor een halte staat, betaal ik u een pint. Voor elk huis waarvoor geen halte staat, betaalt u mij een pint. *(Applaus bij sp.a. Opmerkingen van mevrouw Marleen Van den Eynde)*

Ik ben verzekerd van gratis drank tot het einde van mijn tijden. U maakt er echt een karikatuur van. In een dorp van 1000 tot 1500 inwoners bevinden zich twee tot maximaal drie haltes. Aan die haltes stoppen dagelijks twee tot maximaal drie bussen. U maakt er een karikatuur van en laat uitschijnen dat we op het platteland door bussen worden overreden. Dat is volledig naast de kwestie. *(Applaus bij sp.a en Groen. Opmerkingen van mevrouw Marleen Van den Eynde)*

De heer Peter Reekmans: Mijnheer Vanlerberghe, u moet de waarheid vertellen. Ik denk dat ik de eer heb burgemeester van het grootste boerengat te zijn. Mijn gemeente is de kleinste gemeente die in het Vlaams Parlement vertegenwoordigd is. Ik ben er fier op van dat boerengat burgemeester te zijn. Wat u zegt, klopt niet. *(Rumoer)*

Ik ken mijn eigen gemeente en de halteplaatsen van De Lijn. Wat u zegt, klopt niet. Ik weet niet wat de situatie in de Westhoek is. U mag echter eens naar Glabbeek komen. Ik zal u de haltepalen tonen die niet voor een woning staan. Ik heb dat al aangeklaagd. Ik heb gevraagd die haltes te verplaatsen naar een andere deelgemeente waar mensen momenteel de bus niet kunnen nemen.

De voorzitter: De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris: Voorzitter, ik wil de heer Vanlerberghe ook uitnodigen. Dit is een oproep van iemand van de zeemacht tot iemand van de artillerie. Wij houden ons aan ons

woord. Voor elke halte in Antwerpen die door de bus of de tram tijdig wordt bediend, krijgt hij van mij een pint. (*Gelach*)

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Mevrouw Karin Brouwers: Voorzitter, na de cafépraat volgt de sérieux, zoals de heer Van Rompuy net heeft laten weten. (*Applaus bij CD&V*)

Minister Crevits is blijkbaar verdwenen. Ze heeft het volste vertrouwen in mij.

Wat is het nut van een verkiezingsmemorandum? Het is de bedoeling dat partijen het lezen en er eventueel punten uit overnemen en naar eventuele regeringsonderhandelingen meenemen. De verdienste van het memorandum van De Lijn is dat het meer doet. Het voedt het maatschappelijk debat over het openbaar vervoer. Het vormt vandaag zelfs het voorwerp van een heel interessant en vrij geanimeerd parlementair debat.

En waarom? Omdat het memorandum van De Lijn anno 2014 een totaal andere sfeer uitademt dan wat we van De Lijn gewoon waren op het einde van de vorige legislatuur.

De jongste jaren viel het manna immers niet meer uit de hemel.

Minister Crevits heeft een einde gemaakt aan de zo goed als automatische bijpassing waarvan De Lijn jarenlang kon genieten telkens op een tekort werd afgestevend. Tijdens deze legislatuur is bespaard. Een grote organisatie als De Lijn werd verplicht een belangrijke efficiëntieoefening te maken. De Lijn heeft over de eigen kerntaken moeten nadenken. Dit heeft de grote tanker, die De Lijn toch is, stilaan doen keren, weg van het gratis-tijdperk.

Minister Crevits heeft een nieuw tijdperk ingeluid. Ze heeft de vinger op de knip gehouden. De nieuwe directeur-generaal, de heer Kesteloot, heeft op relatief korte tijd een koerswijziging moeten inzetten.

In de commissie hebben we de afgelopen jaren met de regelmaat van een klok op efficiëntere oplossingen gehamerd om te volle en te lege bussen te vermijden, om tot een rechtvaardiger tariefstelsel, los van het gratis-fetisjisme, te komen en om beter met de steden en de gemeenten samen te werken. De strategische denkoefening die De Lijn heeft opgezet, is in 2012 uitgemond in een memorandum dat hier grotendeels op inspeelt.

De heer Peter Reekmans: Mevrouw Brouwers, heb ik u goed begrepen toen u zei dat minister Crevits een nieuw tijdperk inluidde, waarin het gratisverhaal werd afgeschaft? Welk gratis is er afgeschaft? Dat hebt u toch gezegd?

Mevrouw Karin Brouwers: Dat heb ik niet gezegd.

De heer Peter Reekmans: U zei dat minister Crevits een nieuw tijdperk inluidde, waarin het gratisverhaal is afgeschaft. Ik weet niet of u het woord 'afgeschaft' hebt gebruikt. Wat bedoelt u daarmee? Wat was gratis en is afgeschaft? Ik denk dat ik iets heb gemist de voorbije jaren.

Mevrouw Karin Brouwers: Ik heb gezegd dat er een nieuw tijdperk is gekomen. Wij zijn gestopt met De Lijn bijkomend te geven wat ze vroeg. Er is dus bespaard. Dat wilde ik zeggen. U hebt het verkeerd begrepen. U zult straks de tekst kunnen nalezen in de Handelingen.

De heer Steve D'Hulster: Mevrouw Brouwers, bedoelt u met 'gratisfetisjisme' die passage in het regeerakkoord?

Mevrouw Karin Brouwers: Ik kom daar straks op terug.

Het is voor ons erg lovenswaardig dat dit memorandum tot stand kwam na een intensief participatieproject met het brede middenveld. Dat is hier nog niet aan bod gekomen. Uiteindelijk besliste de raad van bestuur over de tekst die hier vandaag voorwerp van discussie is. Dat datzelfde middenveld nu opnieuw reageert, is goed. Wanneer het openbaar

vervoer in Vlaanderen afstevent op nieuwe horizonten, is het niet meer dan normaal dat belanghebbende organisaties hun standpunt nog eens verduidelijken. Zo kunnen de politieke partijen en de toekomstige onderhandelaars weloverwogen beslissingen nemen.

Dit waren de algemene beschouwingen. Ik zoom nu nog even dieper in op het memorandum zelf.

De uitvoering van dat memorandum vergt heel wat extra middelen. Daar heeft mevrouw Van den Eynde al naar verwezen. Ik heb het dan over bijvoorbeeld een fonds voor de lokale besturen om doorstromingsknelpunten op te lossen en subsidies om haltes toegankelijk te maken. De Lijn weet best dat de tijd dat het manna uit de hemel viel, niet meteen terugkomt, en dat er keuzes moeten worden gemaakt. De Lijn schreef een verdienstelijk memorandum, maar het is aan de toekomstige meerderheid om de voorstellen te beoordelen.

Bovendien – en dit zeg ik nu als stedeling –: CD&V laat het platteland niet in de steek. (*Applaus bij CD&V*)

De voorzitter: Mevrouw Meuleman heeft het woord.

Mevrouw Elisabeth Meuleman: Mevrouw Brouwers, voor u uw eerste hoofdstuk afrondt, wil ik hier even op reageren. U hebt de ondankbare taak om te proberen een rond vierkant te verdedigen. We weten dat u gebonden bent aan een regeerakkoord. Dat is niet prettig, ik begrijp dat. Dat regeerakkoord heeft er inderdaad, zoals u net hebt beschreven, voor gezorgd dat er enerzijds besparingen zijn doorgevoerd maar dat u anderzijds vastzat aan dat gratisverhaal, met als resultaat een combinatie van beide: een slechtere dienstverlening en bediening van de landelijke gebieden en van de steden waar de overvolle bussen minder regelmatig rijden dan we zouden willen. Het resultaat daarvan is inderdaad dat mensen nog minder gebruik maken van het openbaar vervoer dan voordien. Dat is een slecht beleid. Het is een slecht Vlaams regeerakkoord. Ik geef u daarin gelijk. Ik hoop dat het volgende een stuk beter zal worden.

Minister Hilde Crevits: Ik denk dat ik nu toch wel iets moet zeggen.

Mijnheer Rzoska, het totale budget voor Mobiliteit en Openbare Werken bedraagt 3,1 miljard euro. Daarvan wordt 1 miljard euro besteed aan De Lijn. Tijdens welke legislatuur zijn er meer kilometers tramlijnen aangelegd? Er zijn 16 kilometers aangelegd en voor 10,5 kilometers is er een aanbesteding voor Antwerpen en Oost-Vlaanderen. Er is een beslissing genomen over 78 kilometers tracé. Er zijn 580 nieuwe bussen. Kom me hier dus niet vertellen dat er niet is geïnvesteerd in openbaar vervoer. Mijnheer Rzoska, u zegt dat we te veel investeren in wegen. Inderdaad, er is 530 miljoen euro geïnvesteerd in wegen. Maar waar rijden die bussen over? Over wegen, dacht ik toch, of niet? (*Applaus bij de meerderheid*)

De heer Peter Reekmans: Mevrouw Brouwers, ik vond uw uitspraak schitterend: CD&V laat de plattelandsgemeenten niet los. Wat is dan het voorstel van CD&V? Meer bussen? Ik ben benieuwd naar uw verkiezingsbelofte.

Mevrouw Karin Brouwers: Alle plattelandsbewoners, zowel jong als oud, moeten naar de school, het werk, de winkel, het ziekenhuis kunnen geraken. Dat is een basisrecht voor elke Vlaming, waar hij ook woont. Het openbaar vervoer mag niet worden afgebouwd in het buitengebied. We zijn wel voorstander van een efficiëntere invulling van het begrip basismobiliteit. De organisatie van het openbaar vervoer moet vertrekken vanuit de reizigers.

CD&V schuift hierin zowel het knooppuntenverhaal naar voor als het inzetten op privécollectieve systemen. CD&V wil dat haltes van het openbaar vervoer mobiliteitsknooppunten worden met vlotte overstapmogelijkheden. Met ketenmobiliteit streven we naar een naadloze doorstroming van deur tot deur, ook met het gebruik van verschillende vervoerswijzen. De verschillende vormen van openbaar vervoer dienen op elkaar te worden afgestemd, zodat overstappen vlot en logisch verloopt. De capaciteit moet worden aangepast aan de reële behoefte. Zowel aan het voor- als het natraject moet voldoende aandacht worden besteed, onder andere door voldoende fietsstallingen en parkeergelegenheid.

CD&V wil ook meer inzetten op privécollectieve systemen zoals gesubsidieerde collectieve taxi's en shuttlediensten met pendelbussen. Die kunnen in dunner bevolkte regio's en op minder drukke momenten de rol van het openbaar vervoer overnemen.

De vraag die De Lijn stelt om initiatiefrecht te krijgen om elke halte uit te rusten volgens de vastgelegde noden en om de schuilhuisjes volledig zelf te kunnen plaatsen en onderhouden, dient in overleg te gebeuren met onze steden en gemeenten. De Lijn kan uiteraard wel vragen alle prioriteit te geven aan de toegankelijkheid van haltes, maar kan onmogelijk alleen bepalen waar haltes en hubs worden ingericht in de gemeenten. Onze lokale besturen hebben de vinger aan de pols en moeten een belangrijke rol kunnen spelen in het signaleren van knelpunten en het aanbrenge van oplossingsmogelijkheden.

Zoals collega Tinne Rombouts al aangaf, zal De Lijn haar oor nog meer te luisteren moeten leggen bij de lokale besturen, en dat is hun eigen verantwoordelijkheid. Het is niet de verantwoordelijkheid van de minister. De nieuwe gemeentelijke begeleidingscommissies, die zopas werden hervormd, moeten hierin een belangrijke rol spelen.

Mijnheer D'Hulster, gratis bestaat niet. Dat aanvaarden intussen ook seniorenorganisaties. Maar omdat wij een loyale regeringspartner zijn, en het regeerakkoord stelt dat er buiten de index aan de tarieven niets mag veranderen, is er op dat vlak inderdaad niets gebeurd. Dat moeten we toegeven. Nochtans hebben we herhaaldelijk aangedrongen om die fetisj op te geven. Nu betalen mensen met een Omnio-statuuut – mensen met een bijzonder laag inkomen – 36 euro per jaar, vanaf 1 februari wordt dat 38 euro – en mensen die ouder dan 65 zijn, betalen niets, ongeacht hun financiële toestand. Dit is onrechtvaardig.

CD&V wil dat De Lijn het gratisbeleid verlaat en door een eerlijk tarievenbeleid vervangt, waardoor extra middelen kunnen worden verworven die we kunnen inschakelen om het aanbod te versterken. Een sociaal verantwoorde prijsaanpassing moet dus mogelijk zijn als het van ons afhangt. Het is zoals mijnheer Hoj van de OESO vorige week in onze commissie zei: "There is no such thing as a free lunch." Ik herhaal: CD&V laat het platteland niet in de steek, wil een grotere rol voor de gemeenten en een eerlijk tarievenbeleid voor een verbeterd aanbod. (*Applaus bij CD&V*)

De heer Marino Keulen: Uw tussenkomst is erg vrijblijvend, mevrouw Brouwers. Iedereen erkent dat CD&V en de N-VA de hele legislatuur door hebben geklaagd dat zij inzake De Lijn waren gebonden aan de oekazes van sp.a, en in de zaak geen beweging kregen. Op het vlak van het openbaar vervoer is er tijdens deze legislatuur praktisch niets gebeurd. Het feit dat er niets bij komt en dat u dat als een grote overwinning voorstelt, is uzelf een rad voor de ogen draaien.

U zegt dat u het platteland niet loslaat. Dat is een verkiezingsleuze. Vandaag is het zo dat u het platteland wel degelijk hebt losgelaten wanneer we het over het openbaar vervoer hebben. Op het platteland heerst verkeersarmoede. Wie vandaag vanuit een deelgemeente – en ik denk dan bijvoorbeeld aan de mijne – het centrum van Lanaken wil bereiken, kan dat met De Lijn niet meer. Het aanbod is bijna verdwenen. Op dat punt ben ik de tolk van veel burgemeesters, ook burgemeesters van CD&V-strekking. Maar bij De Lijn botst men altijd op een muur, want de maatschappij beslist, en gemeentebesturen kunnen slechts knikken en slikken.

Mevrouw Brouwers, uw partij leverde gedurende vijf jaar de verantwoordelijke minister. U doet echter of dat niet zo is. U moet rekenschap geven van uw immobilisme. Inzake De Lijn was het een periode van immobilisme. (*Applaus bij Open Vld*)

De heer Steve D'Hulster: Mevrouw Brouwers, heel erg bedankt om het regeerakkoord te willen respecteren. Ik hoorde u een hele boel extra's opsommen. Eerlijk toegegeven: veel van die extra's – het nieuwe overstapmodel en dergelijke – zullen meer kosten. Dat zult u niet kunnen betalen met die 10 miljoen euro die u graag van 65-plussers wilt afnemen. Gaat u bijgevolg akkoord om in de volgende legislatuur samen met ons – en misschien ook met

andere partijen – meer te investeren in De Lijn en het openbaar vervoer, of wilt u via besparingen aan geld geraken?

De voorzitter: Mevrouw De Waele heeft het woord. *(Opmerkingen van de heer Peter Reekmans)*

Mijnheer Reekmans, als iedereen hier wil spreken, zijn we om 21 uur nog bezig. U spreekt, of mevrouw De Waele.

De heer Peter Reekmans: Ik moest wachten tot mevrouw Brouwers had gedaan met spreken, en nu krijg ik het woord niet! Ik neem al de hele tijd deel aan het debat. Waarom kan dat nu dan niet meer?

De voorzitter: Er is één spreker per fractie.

Mevrouw De Waele heeft het woord.

Mevrouw Patricia De Waele: Voorzitter, wij voeren een debat, het kan dan toch geen probleem zijn dat wij beiden het woord voeren.

Mevrouw Brouwers, u zei dat het middenveld een advies kon uitbrengen, en dat dit een belangrijk gegeven is. Weet u dat de organisatie van gepensioneerden OKRA tegen gratis seniorenvervoer is? Deze week nog las ik in Visie, het blad van de Christelijke Mutualiteiten, dat de CM wél voor gratis seniorenvervoer zijn. Wat is uw standpunt? Deze twee middenveldorganisaties spreken elkaar tegen.

De voorzitter: De heer Verfaillie heeft het woord.

De heer Jan Verfaillie: Ik wil het even hebben over wat de heer Keulen zei. Hij had het over het gratisverhaal. U moet weten dat wij steeds een zeer koele minnaar zijn geweest van het gratisverhaal. *(Rumoer)*

Ik wil er toch aan herinneren dat de parse regering het gratisverhaal heeft ingevoerd. *(Rumoer)*

U zat toen in de regering. Is dat waar of niet waar? *(Rumoer)*

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Mevrouw Karin Brouwers: Mijnheer Keulen, u zegt dat er bijna niets is gebeurd in de afgelopen jaren. Dat is niet correct! Op het vlak van de tarieven is er minimalistisch iets gebeurd. Er is tenminste geïndexeerd. Op het einde van de vorige regering, waar u in zat, durfde men zelfs de tarieven niet indexeren in februari! *(Rumoer)*

Excuseer hé. Dat is al één klein puntje. Voor de rest is er natuurlijk geen grote hervorming van het tariefensysteem gekomen, dat klopt. We zaten vast aan het regeerakkoord. Dat heb ik niet ontkend. Er is wel veel gebeurd. Ik ga niet herhalen wat de minister hier net allemaal gezegd heeft. Ze zal dat straks trouwens ten overvloede zelf doen.

Dat op het platteland al geknipt werd in de lijnen door de besparingen, dat weten we maar al te goed. Daarom reageren we nu zo fel en zeggen we dat we de zaak in haar geheel moeten bekijken, niet alleen de steden of de steden tegen het platteland opzetten. Elke inwoner heeft recht op basismobiliteit, hoe men dat ook formuleert. Het moet niet per se de formulering zijn die in het huidige decreet staat.

U zei dat we al vijf jaar de verantwoordelijkheid dragen. Dat klopt, maar De Lijn is een logge machine, een tanker. Het heeft al veel moeite gekost om die tanker stilletjesaan naar de juiste horizon te bewegen. Het is een proces van jaren, dat nu resulteert in dit memorandum. Daar zitten veel elementen in waar wij perfect mee akkoord gaan en andere die zeker moeten worden besproken.

Mijnheer D'Hulster, in het memorandum wordt inderdaad van alles gevraagd, middelen voor dit en voor dat. Dat moet grondig worden bestudeerd, met cijfers ernaast, er staat bijna geen

enkel cijfer in dat memorandum. Ik zou graag alles eerst berekend zien voor we verder praten. Een bus inzetten op het platteland waar dan één of twee reizigers op zitten, zelfs een belbus inzetten, kost meer dan een experiment met taxi's. Ook daar is mogelijkheid om te besparen zonder aan mobiliteit in te boeten. De mensen kunnen aan dezelfde prijs aan de halte worden opgehaald met een taxi. Dat moeten we durven onderzoeken. Dat zal op termijn allicht minder kosten dan een grote bus overal te laten rondrijden. Die zaken zijn echter te detaillistisch voor dit debat. Laten we de cijfers opvragen en grondig bekijken.

Mevrouw De Waele, ik ben niet verantwoordelijk voor het tijdschrift van de CM. Ik heb het zelfs niet gelezen. Ik zal het direct nakijken. Trouwens, elke organisatie in het middenveld heeft haar mening daarover, ook de CM en OKRA. Ze mogen allemaal reageren op dit memorandum en wij gaan daarnaar luisteren. Mijn partij luistert naar de mensen en naar het middenveld.

De heer Jurgen Vanlerberghe: Mevrouw Brouwers, ik heb het al een paar keren gezegd. Ik ga het nog eens herhalen. U zegt dat u het platteland niet loslaat. Deze week heb ik enkele reacties gelezen van CD&V-burgemeesters in de Westhoek. Zij stellen heel duidelijk dat de basismobiliteit in die landelijke regio vandaag niet ver verwijderd is van een lege doos. Als u denkt dat u binnen die lege doos gaat kunnen herschikken om op een innovatieve manier dingen anders te gaan organiseren en tegelijk te besparen, dan zeg ik u: u dwaalt. U dwaalt absoluut.

Ik sluit af met die innovatieve vorm. Ik verwijs naar de uitzending van Hautekiet over de taxi's. In de gemeente van onze voorzitter belden tien mensen een belbus of -taxi. Ze kregen als antwoord: er is één taxi per uur en er kunnen maximaal drie mensen in. Dat is het innovatieve basisaanbod!

De heer Peter Reekmans: Ik vind het niet correct dat u maar één lid per fractie wilt laten spreken. Dat is geen debat. Zelfs in de kleinste gemeenteraad in Vlaanderen kan men de leden van een democratisch verkozen orgaan niet verhinderen om het woord te nemen.

Nu, ten gronde, ...

De voorzitter: Neen, neen, het is gedaan!

Mevrouw Karin Brouwers: Mijnheer Vanlerberghe, ik ben naar een van die participatiemomenten van De Lijn in Brussel geweest. Allerlei organisaties werden innovatief bevraagd. Alle parlementsleden waren uitgenodigd. We waren daar met drie mensen. Er was iemand van uw fractie, wees gerust.

Daar heeft men dat concept uitgelegd, met plannetjes en zo meer. En volgens mij kan het wel. Men wil naar een nieuw systeem van basisbereikbaarheid gaan. Laten we dat allemaal eens open-minded en out of the box bekijken. Of dat meer of minder geld zal kosten, zal blijken uit de studies. Wij hebben nu geen cijfers. Ik heb daarnet al gezegd dat er veel te weinig cijfers in dat memorandum staan.

De heer Marino Keulen: Mevrouw Brouwers, u verwijst altijd naar de paarse periode, maar u hebt als CD&V ondertussen al tien jaar de leiding van de Vlaamse Regering, en u beheert de laatste vijf jaar de portefeuille Mobiliteit.

U zegt dat u een tanker in beweging hebt gebracht. Het grote symbooldossier gaat over 10 miljoen euro per jaar, dat is 50 miljoen euro op een hele legislatuur. Met meer betalenden had je ook nog extra inkomsten kunnen krijgen en had je ook iets kunnen doen voor een extra aanbod van bussen op het platteland. U hebt dat allemaal laten betijen. U hebt dat ondergaan. In de coulissen hoor je dan: we willen wel, maar we mogen niet, want we zitten met een regeerakkoord.

Mijnheer Vanlerberghe, u zegt dat de basismobiliteit op het platteland ondertussen een lege doos is geworden. Dat is eigenlijk uw eigen failliet toegeven. Meer heb ik niet nodig om ervan overtuigd te raken dat het beleid van De Lijn dringend over een andere boeg moet worden gegooid. *(Opmerkingen van de heer Marc Vanden Bussche)*

De voorzitter: Neen, mijnheer Vanden Bussche, u krijgt het woord niet. We hebben afgesproken dat per fractie één persoon het woord neemt in het debat. (*Opmerkingen van de heren Marc Vanden Bussche en Pieter Huybrechts*)

Mevrouw Jans heeft het woord.

Mevrouw Lies Jans: Voorzitter, minister, collega's, voor mij was het opmerkelijk dat een verkiezingsmemorandum tot zoveel commotie leidt. Onze mailboxen worden dezer dagen overspoeld door memoranda uit alle hoeken, maar nooit heeft dat aanleiding gegeven tot een actualiteitsdebat. Dat toont aan dat we hier een zeer belangrijk onderwerp moeten aansnijden.

Het memorandum van De Lijn heeft voor mij alvast de verdienste dat er met open vizier naar de toekomst gekeken wordt en dat men creatief durft na te denken over hoe we ons openbaar vervoer vorm zullen geven in de toekomst. Als ik kijk naar de feiten, stel ik vast dat sinds 1999 de dotaties aan De Lijn verdrievoudigd zijn en de vervoersontvangsten vrijwel stabiel bleven. De kostendekkingsgraad van De Lijn is in de loop der jaren gehalveerd: van 30 procent in de jaren 90 tot 15 procent in 2008. Sinds 2011 is er wel een lichte stijging van de kostendekkingsgraad van 15 naar 16 procent.

Een ander feit is dat de laatste tien jaar het aantal reizigers is toegenomen, al zijn dat wel aannames en kunnen we dat niet met harde cijfers bewijzen. Daarentegen stellen we ook vast dat er geen noemenswaardige verschuiving is van het autogebruik naar het openbaar vervoer. Het laatste onderzoek naar het verplaatsingsgedrag van de Vlaming toont aan dat meer dan 70 procent van het woon-werkverkeer nog altijd met de personenwagen gebeurt. Dat is geen goede vaststelling.

Collega's, voor mij staat basismobiliteit als such niet ter discussie. Schrikbeelden dat volledige regio's niet meer bediend zullen worden, zijn niet correct. De vraag is enkel hoe men die basismobiliteit invult en hoe ver we daarin willen gaan. Zijn er geen kostenefficiëntere middelen om dat te garanderen? Niemand van ons wil dat in Vlaanderen bussen leeg rijden, terwijl ze op andere plaatsen volgepakt zitten.

Laat ons verder onderzoeken hoe dunner bevolkte regio's goed bediend kunnen worden. Ik denk aan een efficiënt systeem van belbussen, het gebruik van taxi's, autodelen. En ik dwaal niet, mijnheer Vanlerberghe, want dergelijke systemen bestaan al in bijvoorbeeld Nederland en Oostenrijk en zijn haalbaar en betaalbaar.

Wij willen de reiziger op het platteland absoluut niet in de kou laten staan. Aansluitingen vanuit de landelijke gebieden naar knooppunten zoals treinstations, tramhaltes en busstopplaatsen zijn en blijven nodig en moeten goed uitgebouwd worden.

De heer Jurgen Vanlerberghe: Mevrouw Jans, u zei daarnet – en ik las het ook al in de pers – dat het voor uw partij een van de basisvoorwaarden is dat er wordt ingezet op rendabele lijnen. Verwacht u dan ook dat die basismobiliteit op een rendabele manier wordt georganiseerd?

Mevrouw Lies Jans: Ik ben ervan overtuigd dat we de basismobiliteit moeten laten blijven bestaan. We moeten alleen goed bekijken hoe we ze zullen invullen. Kostenefficiëntie speelt daarin een belangrijke rol. De cijfers die door – denk ik – de heer Reekmans werden aangehaald, tonen aan dat de kostenefficiëntie op dit moment veel te laag is. Daar moeten we verder op inzetten. Dat kan veel efficiënter met taxi's. Proefprojecten in Limburg tonen dat aan. Dat moeten we over heel Vlaanderen uitrollen.

De heer Jurgen Vanlerberghe: U antwoordt niet op mijn vraag of het rendabel moet zijn.

Mevrouw Lies Jans: Ik zeg dat de kostendekkingsgraad absoluut moet stijgen. Nu ligt hij veel te laag. Dat is een algemeen principe, dat we voor De Lijn hanteren en dat we ook voor de belbussen moeten hanteren.

De heer Peter Reekmans: Mevrouw Jans, u haalt mijn cijfers aan. Ze zijn correct, en ik ben al tevreden dat u mij gelijk geeft. Maar ik hoor uw partij, de N-VA, altijd spreken over de

kracht van verandering. U zit al jaren in de regering. Waarom herhaalt u mijn cijfers, zonder er al die jaren iets mee te hebben gedaan? Ik kan niet begrijpen dat jullie maar laten betijen. Eigenlijk geven jullie toe dat het geld jarenlang is weggegooid. En nu zeggen jullie dat het anders moet. Spijtig, maar ik vind het zonde van het Vlaamse belastinggeld dat in de riool is gekapt, mede door toedoen van de N-VA.

Mevrouw Lies Jans: Mijnheer Reekmans, bij het begin van de legislatuur werd met De Lijn een beheersovereenkomst afgesloten. We hebben daarin heel duidelijk de doelstellingen bepaald, ook met betrekking tot de kostendekkingsgraad, de besparingen, het personeel, de efficiëntie. Ze zijn die doelstellingen aan het halen, ook qua personeel en ook qua efficiëntie. Er is de afgelopen jaren wel degelijk een verandering geweest. Ik geef grif toe dat het eindpunt nog niet is bereikt. Er zal zeker de volgende jaren nog hard aan moeten worden gewerkt.

De voorzitter: De heer Caron heeft het woord.

De heer Bart Caron: Mevrouw Jans, u had het daarnet over rendabele lijnen. Wat is een rendabele lijn volgens u? Als je een lijn uitbaat van Ieper naar Heuvelland, dan voorspel ik u dat die lijn, met de beste wil van de wereld, nooit rendabel zal zijn. Waar legt u de grens?

Mevrouw Lies Jans: Mijnheer Caron, PriceWaterhouseCoopers (PWC) heeft enkele jaren geleden een benchmark uitgevoerd met betrekking tot de kostendekkingsgraad in Vlaanderen ten opzichte van de omliggende regio's en landen. Daaruit blijkt dat de kostendekkingsgraad overal tussen de 30 en 50 procent ligt. Wij halen 16 procent. Daar zit absoluut nog groeimarge op. De rentabiliteit verwijst volgens mij naar de kostendekkingsgraad die moet stijgen.

De heer Sas van Rouveroj: Ik sluit mij aan bij de heer Caron, maar geef ook een antwoord op de vraag van de heer Vanlerberghe. Als u onder 'rendabel' 'winstgevend' begrijpt, dan is het allicht niet mogelijk. Hoewel, u verwijst naar de benchmark van 2010. Die geeft aan dat het in Schotland, met 110 procent, wel mogelijk was. Het is niet nodig dat we de lat zo hoog leggen, maar het verschil tussen 16 procent, of 84 procent verlies, en een winst van 10 procent geeft aan dat het verschil nog groot genoeg is om er een deel van dicht te rijden.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Ik wil de collega's enkele cijfers in herinnering brengen. In 1999 bedroeg de totale kost 320 miljoen euro. Dat liep in 2000 op tot 388 miljoen euro, en in 2001 tot 449 miljoen euro. In 2009 bedroeg de totale kost 946 miljoen euro. En dan stabiliseert het cijfer. Deze Vlaamse Regering heeft daar een halt aan toegeroepen. (*Rumoer*)

Mijnheer Vanlerberghe, op hetzelfde moment zien we dat gedurende al die tijd, terwijl vanaf 1999 tot 2009 de middelen verdrievoudigd zijn, het aandeel in het verplaatsingsgedrag van de Vlaming niet stijgt. Het blijft rond de 10,5 tot 11 procent woon-werkverkeer zitten. Dat stijgt niet. Daar is het volgens mij misgelopen. Er is geen modal shift geweest. (*Rumoer*)

Wat er wordt bedoeld met een verandering, is dat we dringend moeten kijken hoe we op de meest efficiënte manier die basismobiliteit gaan invullen. Dat is de laatste periode niet op de meest efficiënte manier gebeurd. Kijk hoe de basismobiliteit wordt omschreven: reguliere lijnen kunnen worden ingeschakeld vanaf gemiddeld acht reizigers per rit. Mevrouw Jans bedoelt dat dat dringend moet worden herbekeken. (*Rumoer*)

Dat er reguliere lijnen moeten worden ingericht vanaf gemiddeld acht reizigers per rit, collega's, is niet meer van deze tijd. Dat is onhoudbaar. Wat men wel moet doen om de basismobiliteit te blijven garanderen, ook op het platteland, jawel, is overschakelen naar meer efficiënte manieren, om met dezelfde middelen meer mobiliteit te kunnen garanderen, voor elke Vlaming, door het inschakelen van taxicheques, belbussen en noem maar op. Zo kunnen we eindelijk realiseren wat het laatste decennium niet is gelukt, namelijk een modal shift en meer woon-werkverkeer met het openbaar vervoer.

Mevrouw Lies Jans: Wat er is gezegd over de verstedelijkte gebieden, is verkeerd overgekomen in de perceptie, in de kranten, denk ik. Het verkiezingsmemorandum van De Lijn stelt zeker niet dat alle middelen naar de steden moeten gaan en niet naar het platteland. Het is wel zo dat de middelen beperkt zijn en dat we de focus leggen op de gebieden waar de congestie groot is, waar er dus extra moet worden geïnvesteerd in openbaar vervoer. Dat is absoluut nodig. Meer kwaliteit in de verstedelijkte gebieden zal het draagvlak voor een correct tariefbeleid verhogen. Voor kwaliteit willen mensen betalen.

Ik ga over tot het tariefbeleid. De laatste jaren heeft De Lijn fors bespaard op werkingskosten en personeel en ook in het aanbod. De grens van het haalbare is voor ons zeker in zicht. Indien we meer inkomsten willen om meer te investeren, zal het tariefbeleid dan ook grondig moeten worden herbekeken. Er zal inderdaad een einde moeten komen aan het gratisbeleid, want gratis bestaat niet. Het is absoluut niet logisch voor mij en vele anderen dat een kapitaalkrachtige 65-plusser niets moet betalen voor het openbaar vervoer.

Moeten we de sociale abonnementen niet meer benchmarken met aanpalende regio's? In Wallonië wordt een korting gegeven voor sociale doelgroepen op rittenkaarten. In Brussel kost een jaarabonnement 80 euro en bij ons 36 euro. Zijn de netabonnementen niet te goedkoop in verhouding tot het aanbod? In vergelijking met andere landen hebben wij nu een vrij laag tarief qua abonnementsprijs en dat abonnement is geldig voor heel Vlaanderen. Moeten we niet kijken naar regiotarieven of punt-puntabonnementen? Al die pistes moeten zeker verder worden bekeken.

Vandaag zijn er ook veel reacties geweest over de verantwoordelijkheden van steden en gemeenten. Minister, in 2012 hebt u in de commissie het tevredenheidsonderzoek van De Lijn bij de lokale besturen besproken. Ook toen kwamen er heel wat pijnpunten aan het licht.

Ik citeer een burgemeester: "De Lijn toont te weinig betrokkenheid en wenst niet in te gaan op vragen of suggesties van plaatselijke besturen." Dat is hier vandaag ook al geponeerd door betrokken burgemeesters en schepenen. Daar moet zeker verder aan worden gewerkt. Er zijn wijzigingen ingevoerd sinds het tevredenheidsonderzoek, waar verder op moet worden ingezet. Het kan niet de bedoeling zijn dat gemeenten amper inspraak hebben, maar bijvoorbeeld wel mogen opdraaien voor het onderhoud en de aanleg van bushaltes. De slinger mag ook niet te ver de andere kant uit gaan. Het is absoluut noodzakelijk dat De Lijn en de gemeenten gelijkwaardige partners zijn en samen naar een goede uitbouw van het openbaar vervoer in de gemeente gaan.

De voorzitter: De heer Vanden Bussche heeft het woord.

De heer Marc Vanden Bussche: Ik heb onthouden dat er betere afspraken worden gemaakt met de lokale overheden. Ik kan als burgemeester getuigen dat men telkens op een muur stoot.

Ik heb ook onthouden dat men in de Westhoek nooit de basismobiliteit heeft bereikt. Men zal daar dan afschaffen wat nooit heeft bestaan.

Ik wil vervolgens ook eens wijzen op de waan van de dag. Nu wordt het gratis busvervoer door iedereen afgeschoten. Niets deugt nog. Maar men heeft destijds zijn handtekening gezet onder de beleidsovereenkomsten. Het moet me toch van het hart dat de senioren de dupe zullen worden. Die mensen vrezen dat ze hun gratis mobiliteit kwijt zullen zijn, maar dat er niets voor in de plaats zal komen.

Mijn gemeente is derde betaler. Ik ben daar niet beschaamd voor. Wij betalen voor onze inwoners tussen de 60 en de 65 jaar. Er is niets dat meer geapprecieerd wordt door de mensen dan wat we voor hen organiseren. Het moet worden erkend dat die mobiliteit voor deze mensen een groot pluspunt is. Ik krijg voor niets anders zo veel brieven van de mensen die over dat beleid zeer tevreden zijn. Ik kan begrijpen dat dit economisch niet meer verantwoord is en inderdaad moet worden afgeschaft, maar laat ons het nu niet voorstellen alsof het feit dat bepaalde mensen recht op gratis vervoer hebben, de grootste pest voor Vlaanderen is. *(Gelach. Applaus bij sp.a)*

De voorzitter: Is iedereen bekomen van het betoog van de heer Vanden Bussche?

Mevrouw Jans heeft het woord.

Mevrouw Lies Jans: Collega's, de afgelopen jaren zijn er heel wat harde discussies geweest over De Lijn, over het tariefbeleid, over de kostendekkingsgraad. We hebben ons als N-VA daar altijd heel hard voor ingezet. We hebben gepleit voor de afschaffing van het gratisbeleid. We hebben gepleit voor een verhoging van de kostendekkingsgraad. Dat was niet mogelijk. We hadden inderdaad ons regeerakkoord, we hebben ons daaraan gehouden. Ik denk dat De Lijn met haar verkiezingsmemorandum een echte voorzet heeft gegeven om in de toekomst een open debat te voeren, zonder taboes. Het zou voor ons onverantwoord zijn om te blijven vasthouden aan principes die na verloop van tijd niet de juiste bleken te zijn. Het zou voor ons onverantwoord zijn niet na te denken over een beter, performanter en kostenefficiënt openbaar vervoer, zeker in tijden waar we ons in verstedelijkte gebieden steeds minder goed kunnen verplaatsen. Mobiliteit is inderdaad een basisrecht. *(Applaus bij CD&V en de N-VA)*

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Collega's, het feit dat we al tweeënhalve uur aan het debatteren zijn over De Lijn en dat iedereen soms zijn emoties wat laat gaan, toont op zijn zachtst gezegd aan dat het openbaar vervoer en de bekommernis van heel veel mensen daarvoor, leeft. Ik vind dat positief.

Misschien moeten een aantal zaken worden geduid. Het verkiezingsmemorandum dat is goedgekeurd door de raad van bestuur van De Lijn, waarin heel veel mensen van diverse pluimage zetelen – ik nodig u uit om het verslag eens te lezen –, is bedoeld voor de volgende regering. Het memorandum maakt dus geen evaluatie van het huidige beleid, maar kijkt naar wat de uitdagingen en de noden zijn wanneer een volgende regering wordt gevormd. Ik denk dat hier de komende weken en maanden nog heel veel verkiezingsmemoranda zullen worden gepresenteerd. Het is natuurlijk altijd aangenaam als je als minister kunt deelnemen aan een debat, maar we moeten goed oppassen op welke manier dit parlement met al die memoranda de komende weken en maanden omgaat.

Wat zijn de afspraken tussen de Vlaamse Regering en De Lijn? Toen ik het debat hoorde evolueren in de voorbije uren, dacht ik soms: misschien moet dat nog eens worden uitgelegd. Er is een beheersovereenkomst afgesloten tussen deze Vlaamse Regering en De Lijn. Er zijn een aantal taken verdeeld. Het bedrijf zelf heeft een aantal opdrachten dat het vrijelijk invult.

Ik hoor sommige collega's hier zeggen dat ik er de oorzaak van ben dat een bepaalde buslijn verdwenen is of dat er ergens iets niet gedaan is. Excuseer, maar dat is de operationele bevoegdheid van De Lijn. Ik wil dat, als Vlaams minister, ook zo houden. *(Applaus van de heren Jan Verfaillie en Johan Sauwens)*

Tenzij sommigen hier terug willen naar het tijdperk waar het de minister was die bepaalde welke lijn waar reed? Dat is de eerste afspraak: de operationele, dagelijkse leiding van het bedrijf hoort bij De Lijn.

Collega's, het is aan de Vlaamse Regering om ervoor te zorgen dat er een budget wordt uitgetrokken voor openbaar vervoer. Ik heb daarnet al gezegd dat het totaalbudget voor mobiliteit en openbare werken een dikke 3 miljard euro bedraagt. 1 miljard euro daarvan gaat naar De Lijn. Daarmee moeten zij een aantal opdrachten vervullen. 1 miljard euro wordt ook geïnvesteerd in het onderhoud van allerhande infrastructuur. 1,1 miljard euro gaat naar investeringen die Vlaanderen doet in allerhande mobiliteitsinfrastructuur.

Collega's, het memorandum heeft voor mij een aantal verdiensten. Het is misschien spijtig dat dat hele memorandum niet wordt afgedrukt in kranten, maar dat, als de heer Kesteloot een interview geeft, de focus volledig wordt gelegd op het feit dat De Lijn zou willen dat het openbaar vervoer op het platteland in de toekomst verdwijnt en in de stad blijft. Dat is niet de boodschap die gegeven wordt in het memorandum. De mensen die dat hebben gelezen, zullen dat ook wel zien.

Wat zijn de punten die aan bod gekomen zijn en wat meer uitleg behoeven?

Eerst en vooral is er de basismobiliteit. Collega's, in het memorandum staat niet dat de basismobiliteit in de toekomst moet worden afgeschaft. Er staat dat er een discussie moet worden gevoerd over de manier waarop basismobiliteit wordt ingevuld. Ik heb daar in wezen geen probleem mee. Er zijn misschien collega's die zeggen dat de basismobiliteit moet worden afgeschaft. In de beheerovereenkomst tussen De Lijn en de Vlaamse overheid die besproken is in dit parlement staat nadrukkelijk, ik denk op bladzijde 17 of 18, dat De Lijn opereert in het kader van basismobiliteit. Betekent dit dat het bedrijf niet zelf, vandaag al, creatief kan nadenken over de manier waarop het de dienstverlening uitvoert? Toch wel, collega's, het bedrijf kan dat perfect.

Ik geef een aantal voorbeelden. In de eerste besparingsronde van 2009 heeft De Lijn een aantal zaken nagekeken. Zo heeft ze op sommige plaatsen grotere bussen door kleinere vervangen. Op andere plaatsen was het aanbod dat werd gegeven te groot en heeft ze beslist belbussen of – in een nog verder gevorderd stadium – taxi's in te zetten om meer vraaggestuurd te kunnen werken. De bedieningen via taxi's, waarvoor sommige collega's pleiten, is aanzienlijk uitgebreid, deze legislatuur onder andere in Limburg.

De Lijn heeft zelf dus al een aantal van die keuzes gemaakt. Sommige collega's zeggen dat de belbus overal moet worden geliquideerd en vervangen door taxi's. Ik kijk even naar de collega's die de Westhoek kennen. Het is moeilijk om dat daar door te voeren, omdat daar vandaag nog geen aanbod is. Als je zulke maatregelen wilt nemen, moet je ook eens kijken naar de chauffeurs die daar zouden werken en naar hun statuut. Je kunt niet zomaar knippen. Maar vandaag stellen dat de Vlaamse Regering verhindert dat De Lijn nadenkt over de manier waarop ze die basismobiliteit invult, is compleet fout. De Lijn kan perfect zelf keuzes maken en die basismobiliteit invullen op de manier die zij zelf goed acht.

Zijn de regels op een aantal plaatsen te strikt? De 500 meterregel en de 750 meterregel kwamen hier aan bod. Op een aantal plaatsen in Vlaanderen kom je inderdaad tot eigenaardige situaties als je je strikt aan die afstandsregels houdt. Persoonlijk vind ik dat niets belet dat De Lijn daar, in goede dialoog met de gemeenten, op een creatieve manier mee omgaat. Want als je wijzigingen aanbrengt aan die afstandsregels en niemand daarover klaagt, is er in feite geen probleem. Ook op dat punt wordt De Lijn vandaag totaal niet verhinderd door de Vlaamse Regering om die taak op een creatieve manier in te vullen. Als er mensen zijn die klagen, moet De Lijn daarvoor een oplossing zoeken.

Collega's, wat bedoelt de raad van bestuur ermee dat we moeten blijven investeren in de toekomst? Daarover zijn hier toch ook vrij harde woorden gevallen. Ik nodig u uit om het memorandum er even bij te nemen. Ze zeggen dat er veel middelen zullen nodig zijn om infrastructuur aan te leggen.

Ik heb daar geen enkel probleem mee, maar ik vind het wel een probleem dat men ervan uitgaat dat die middelen dan maar moeten komen van het wegenpatrimonium of – herinner u het debat van vorige week, want toen was het kot hier te klein – van de waterwegen. Ik ga daar dus niet mee akkoord. Er is vandaag een verhouding openbaar vervoer-wegen-waterwegen en die balans is vrij behoorlijk. Het is nu zeker geen optie om grote wijzigingen door te voeren.

Een aantal mensen hebben gezegd dat de tarieven omhoog moeten. Ook dit is een debat dat door een volgende Vlaamse Regering zal moeten worden gevoerd, want deze regering heeft een keuze gemaakt. De keuze, gemaakt in 2009, is dat de tarieven niet zullen stijgen, behoudens met de index. We hebben daar zelfs in het parlement een debat over gevoerd. Nadien is een resolutie aangenomen, die Open Vld trouwens mee heeft goedgekeurd. Onder punt 19 staat er: "De uitrol van de smartcard is belangrijk en daarna zal de evaluatie gebeuren van het tarievenbeleid en de prijselasticiteit." Dus Open Vld is het hiermee eens.

De heer Sas van Rouveroj: Over welk jaar spreken we? 2010? Het is vier jaar later.

Minister Hilde Crevits: Punt 1: in het regeerakkoord staan afspraken. Punt 2: er is een discussie gevoerd over wanneer het het ideale moment is om de prijselasticiteit te onderzoeken en dus ook de tarieven, en dat is op het moment dat je nauwkeurig weet waar mensen op- en afstappen, waar het openbaar vervoer wordt gebruikt. Dat is nu in volle uitrol.

Velen zeggen dat de doorstroming beter moet. Ik ben het daarmee eens, maar ik zou toch ook een oproep aan de lokale besturen willen doen. Ik was een beetje verrast toen ik de heer Bart Somers gisteren of eergisteren in een lang interview hoorde zeggen dat De Lijn alles fout doet. Ik heb hier een verslag van zijn college van burgemeester en schepenen van een paar weken geleden. Er wordt in gezegd: “Het is een zeer constructief overleg geweest met de nieuwe directeur van De Lijn.” Er volgt dan een heel relaas van wat er allemaal besproken is. Ik lees dan bij De Lijn: “De Lijn betreurt het dat als er een opportuniteit is, deze niet wordt aangegrepen om doorstromingsmaatregelen te nemen.”

Collega's, het is het een of het ander. Als men vindt dat het overleg met steden en gemeenten beter moet – ik kan ermee leven, ik ben trouwens zelf vragende partij –, dan verwacht ik ook dat de Vlaamse steden en gemeenten actief meewerken aan het oplossen van de pijnpunten voor een betere doorstroming. Als een tram niet kan doorstromen omdat er auto's fout geparkeerd staan, dan moet je ingrijpen. Als er busbanen moeten komen, ga er dan mee akkoord. Als ik moet lezen dat De Lijn zelf triestig is omdat men in Mechelen niet voldoende meewerkt om de doorstroming te verbeteren, dan is dat ook wel triestig.

Collega's, je moet de dingen noemen zoals ze zijn. *(Opmerkingen van de heer Bart Tommelein)*

Collega-fractie leider van de Open Vld, wat de tevredenheid van de ... *(Opmerkingen van de heer Bart Tommelein)*

Bart, alleen voor de vrienden zeker?

Dan de problematiek van de tevredenheid van de gemeenten. Ik kan voor een deel de opmerkingen van de lokale mandatarissen volgen. Dat is ook de reden waarom ik in 2012 aan De Lijn heb gevraagd om een tevredenheidsmeting te doen – voor de eerste keer trouwens – bij de lokale besturen om na te gaan welke knelpunten er zijn. De resultaten waren zeer interessant, die trouwens ook in dit parlement besproken zijn. Een van de resultaten was bijvoorbeeld dat de gemeenten veel minder klaagden over een lijn die geknipt was omdat ze te weinig werd gebruikt, maar wel over de wijze waarop dit aan de gemeenten werd meegedeeld. Het actief communicatiebeleid tussen De Lijn en de gemeenten is een probleem.

We hebben op twee manieren ingegrepen. Ten eerste hebben we het Mobiliteitsdecreet – dat door sommigen nu al geëvalueerd wordt, maar dat is nog te vroeg – gewijzigd. We hebben ervoor gezorgd dat gemeenten die een aanpassing van De Lijn willen, niet meer naar een commissie – eentje voor het openbaar vervoer, eentje voor de wegen – moeten gaan, waar ze moeten wachten tot het hun beurt is.

Neen, we maken van de gemeenten de actieve mobiliteitscoördinator. Zij roepen de gemeentelijke begeleidingscommissie samen en zowel De Lijn als de AWW zetelen daarin. Dus niet meer alles in hokjes, maar allemaal samen.

Die mogelijkheid bestaat sinds een jaar, sinds de nieuwe legislaturen zijn begonnen. Veel gemeenten maken daar actief gebruik van. Ik hoor sommigen zeggen dat De Lijn nog te strak of te rigide is, of nog te weinig ingaat op suggesties. Ik wijs erop dat het De Lijn is die daar werk van moet maken. Dat is hun operationele taak. Dat is hun verplichting, als de mobiliteitsmanager die zij willen zijn. Nogmaals, er is een beheersovereenkomst tussen de Vlaamse overheid en De Lijn. Zij moeten daar actief op inspelen.

Ik heb vanmiddag nog aan de heer Kesteloot gevraagd hoe dat nu komt, of De Lijn niet actief naar de gemeenten gaat. De heer Reekmans zei daarnet ook dat ze bij hem nog niet zijn geweest. De heer Kesteloot zegt dat ze daar al vier keer zijn geweest in 2013. Mijnheer Reekmans, voel u niet meteen aangevallen. Als er dus onvoldoende actief wordt

gecommuniceerd, spreek De Lijn daarover aan, maar het is hun operationele taak. Ze hebben de tools. Ze hebben absoluut de mogelijkheden om dat te doen.

Een aantal leden stelden eigenlijk te willen dat gemeenten weliswaar geen baas zouden worden over De Lijn, maar meer zeggenschap zouden krijgen over De Lijn. Persoonlijk heb ik daar een beetje moeite mee. Ik vind wel dat De Lijn en de lokale besturen actief moeten samenwerken, op de best mogelijke manier.

Ik geef het voorbeeld van Brugge, om er maar eentje te noemen. Terwijl het beleid er altijd op gericht was om mensen van de buitenkant van Brugge naar het centrum te brengen, wil Brugge dat dit op zes jaar tijd allemaal verandert. Die bussen moeten allemaal buiten, want die rijden de straten kapot. Nu moeten alle bussen tot aan het station komen, en van het station naar het centrum gaan. Allemaal nieuwe bussen en alles op zes jaar tijd.

Dat kan niet, collega's. Als elke gemeente op die manier gaat denken, dan rijst de vraag hoe we dan het tussengemeentelijke openbaar vervoer gaan organiseren. Destijds zijn alle kleinere entiteiten één grote vervoermaatschappij voor Vlaanderen geworden, om die reden. Het is goed dat dit model bestaat.

Het klopt echter dat er een aantal winsten kunnen worden geboekt als het gaat over de vraag waar die bus stopt, wat de trajecten zijn, hoe er wordt samengewerkt. Dat zijn efficiëntiewinsten, maar ook winsten met betrekking tot de inzet van de middelen. Die discussie kan nu al worden gevoerd, lijkt me. De Lijn kan ook dat vandaag perfect zelf doen. Ze is helemaal niet aan handen en voeten gebonden. Ze kan dat invullen en wordt trouwens ook geëvalueerd op dat punt.

Ik wil besluiten met een positieve noot. Men zegt soms dat het nergens goed gaat met De Lijn, dat er overal problemen zijn. Niet langer geleden dan vorige week heeft de schepen van Mobiliteit van de stad Gent, die van de partij Groen – met uitroeptekens – is, een tweet de wereld in gestuurd over de uitstekende samenwerking tussen de Vlaamse minister van Mobiliteit en het stadsbestuur van Gent. Misschien kan dit toch het symbool voor de toekomst zijn. *(Applaus bij CD&V en Groen)*

De heer Björn Rzoska: Minister, Groen is natuurlijk zonder uitroeptekens. Dat is ondertussen ook al een aantal jaren doorgevoerd, maar misschien had u dat nog niet opgemerkt.

U haalt Gent aan. Dat is nu net een van de dossiers waarin u inderdaad hebt geredigeerd, samen en in overleg met het lokale bestuur, maar nadat De Lijn had beslist, op basis van de besparingen die de Vlaamse Regering De Lijn had opgelegd, om de nachtbussen, die wel degelijk ook vóór de besparingen een succes waren, te schrappen. U betoogt dat u daar eigenlijk niets mee te maken hebt, dat volgens de beheersovereenkomst het operationele bij De Lijn ligt, maar dat houdt natuurlijk geen steek. Op papier is dat misschien zo, maar in de praktijk eigenlijk niet. U bepaalt wel degelijk, ook via wetgevend werk, dat al bestaat, het keurslijf waarbinnen De Lijn opereert. Het is dus absoluut niet zo dat u niets te maken hebt met de operationele uitvoering.

Ik zal u zelfs twee concrete voorbeelden geven waarin u als minister zelf tussenbeide bent gekomen, en terecht. Het eerste is de aankoop van de bussen. U herinnert zich dat De Lijn door een – wat mij betreft achterhaalde – manier van aanbesteden op een gegeven moment voor de grootste aankoop van nieuwe bussen, terecht kwam bij dieselbussen die in Frankrijk, en zelfs nog veel verder, werden geproduceerd. Omdat u vond dat dit niet kon, bent u toen eigenhandig tussenbeide gekomen als minister om een deel van de bussen, maar niet allemaal, meer duurzaam te maken. U moet mij dus niet vertellen dat u eigenlijk weinig impact hebt op De Lijn.

Er is nog een dossier waar we heel wat vragen bij kunnen stellen. De heer Kesteloot is er regelmatig voor naar de commissie gekomen. Het betreft het ReTiBo-systeem dat nog steeds niet gerealiseerd is.

Dit is voor een stuk ook een reactie op het betoog van mevrouw Brouwers. Ze zei dat we “onder het beleid van deze minister eigenlijk een omslag hebben gezien.” Ik zie die absoluut

niet. De impact van uw beleid kunnen we perfect meten via het onderzoek naar het verplaatsingsgedrag dat om de zoveel tijd wordt gevoerd. En daar zien we net dat er nog steeds geen omslag gemaakt is. Op een aantal punten volg ik u, maar dat uw beleid een omslag is geweest op het vlak van openbaar vervoer, dat kunt u op geen enkele manier hardmaken.

De heer Peter Reekmans: Minister, ik vind het een heel raar pleidooi dat uw fractiegenoot daarnet hield, en dat u hebt beaamd, namelijk dat beter overleg met De Lijn de verantwoordelijkheid van De Lijn zelf is, niet van u. Ja, dat klopt, maar als De Lijn die verantwoordelijkheid niet op zich neemt, dan is het wel uw verantwoordelijkheid om ervoor te zorgen dat De Lijn die op zich neemt.

Ik heb ondertussen ook de moeite gedaan om even iets na te vragen en inderdaad, De Lijn is drie of vier keer bij ons geweest om twee haltepalen te vernieuwen en om een bushokje te vervangen. Daar had ik het niet over. Die contacten zijn er inderdaad tussen de gemeentebesturen en De Lijn, maar echte contacten met hun verantwoordelijken op het vlak van mobiliteit voor wat vragen betreft die we hebben gesteld over een aanbodprobleem in twee deelgemeenten, zijn er nog niet geweest. Na een jaar heb ik daar nog steeds geen antwoord op gekregen.

Ik refereer aan het voorbeeld van Tienen waar afspraken die een jaar geleden gemaakt zijn met De Lijn, met een simpel mailtje teniet worden gedaan. Er werd doodleuk meegedeeld dat de investering niet doorgaat. Minister, zelfs de vakbonden hebben vandaag alle verkeer in dat gedeelte van Oost-Brabant platgelegd omdat de eigen directie de afspraken niet nakomt.

In 2012 hebt u inderdaad ingrepen gedaan. Het betreft een zoveelste commissie die kan worden opgericht, maar – excuseert u mij voor het woord – uiteindelijk is het de zoveelste praatbarak. Als de commissies geen nut hebben en als uw eigen partijgenoten zich nu al excuseren en uitleggen dat de verantwoordelijkheid niet bij u ligt, dan weet u dat er een probleem is. Iemand moet de verantwoordelijkheid opnemen.

En ja, minister, ik nodig u uit om in bepaalde plattelandsgemeenten besparingen te doen, onder meer door het afschaffen van een belbus en door meer in te zetten op taxicheques. Er mogen van mij zelfs haltes verdwijnen op sommige plaatsen, maar dat moet u wel op andere plaatsen waar er een mobiliteitsprobleem is, meer doen. Dit is een oefening die vandaag niet wordt gemaakt door De Lijn of door deze regering.

Ik herhaal, minister, dat u het wel goed meent, maar dat u niet echt de minister bent die bevoegd is voor De Lijn, dat het nog steeds minister Lieten is die in de regering altijd alles blokkeert dat moet worden gewijzigd. Ik denk dat u uw voorstellen er niet door krijgt. De N-VA heeft misschien goede bedoelingen en CD&V heeft misschien goede bedoelingen, maar als u aan de heilige koe ‘gratis’ durft te komen, dan gaat iedereen van sp.a op zijn achterste poten staan en zegt minister Lieten: “njet”. Dat is het beleid van de afgelopen vijf jaar.

De heer Marino Keulen: Voorzitter, minister, ik heb een paar algemene beschouwingen. U kunt er niet buiten, ondanks uw betoog over de beheersovereenkomsten en de operationele vrijheid, dat De Lijn en de verantwoordelijken van De Lijn in dit regeerakkoord – en dat is uw verantwoordelijkheid – meteen aan handen en voeten werden gebonden en binnen dat carcan toch werden gedwongen om een maximale prestatie te leveren. Dat kan natuurlijk niet.

Ik herinner me toen er besparingen moesten worden doorgevoerd in 2012, dat De Lijn met een hele reeks voorstellen is gekomen. Het heeft weken, zelfs maanden, geduurd vooraleer knopen werden doorgemaakt. Hoe vaak hebben we er hier geen vragen over gesteld! Uiteindelijk werd het de indexering van de tarieven, het aanpakken van het zwartrijden en meer reclame-inkomsten. Achteraf hebben we nog een half-surrealistische discussie gehad over hoe het Nederlands in die reclame mocht worden gebruikt. Men heeft De Lijn aan handen en voeten gebonden en zo is er veel tijd verloren gegaan.

Minister, wat ReTiBo betreft, heb ik al vaak het woord genomen. Het gaat om een meetinstrument dat moet aanduiden hoeveel reizigers nu op de bussen en de trams zitten. Dit staat

woordelijk in het Vlaams regeerakkoord van 2009. Het is nu 2014. Het is er niet. Het zal er de komende jaren ook niet komen. Het is heel erg dat u als minister verklaart dat het om de cijfers van De Lijn gaat. Dat is voor hun rekening. U houdt u op een afstand. Ik vind dat veelzeggend.

Tot slot wil ik namens mijn fractie een motie aankondigen waarin de klemtonen van onze visie op de openbare vervoersmaatschappij De Lijn staan.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Minister, u verleent De Lijn enorm veel verantwoordelijkheid inzake de invoering en de coördinatie. Vindt u dan dat De Lijn haar opdracht op een goede manier invult? Ik heb daar mijn twijfels bij. Er is immers een grote ontevredenheid bij leden van de Vlaamse Regering, maar ook bij het personeel van verschillende entiteiten. Dat blijkt nog maar eens uit de stakingen van vandaag. Volgens mij is er iets grondig mis met de structuren en de werking van De Lijn. Ik denk in dit verband aan de entiteiten. Het is uw taak dit bij te sturen en op die manier voor de creatie van een goed en degelijk aanbod inzake openbaar vervoer te zorgen.

Mevrouw Karin Brouwers: Ik wil nog even op de woorden van de heer Rzoska reageren. Het aantal verplaatsingen is de afgelopen jaren natuurlijk ook gestegen. We zitten met de druk van een verhoogde vraag naar mobiliteit. Ik wil dit toch even vermelden, want op den duur wordt hier een half debat met halve argumenten gevoerd.

Ik ben zeer blij dat de minister heeft aangehaald dat het doorstromingsprobleem zich vaak niet enkel op de gewestwegen situeert. Dit gebeurt ook binnen de gemeenten. Vorig jaar hebben we in de commissie een enquête besproken waarin de gemeenten de vraag hadden gekregen wat ze van De Lijn vonden. Ik heb toen bij wijze van boutade gevraagd of er ook een omgekeerde enquête was gehouden met de vraag wat De Lijn van de gemeenten vond.

We zullen hoe dan ook moeten samenwerken. Indien we een betere doorstroming van het openbaar vervoer willen, zullen we een win-winsituatie moeten creëren. De steden en gemeenten en De Lijn zullen op een positieve manier moeten samenwerken.

De heer Steve D'Hulster: Indien we enigszins een abstractie kunnen maken van de karikaturen die hier met betrekking tot het gratis vervoer voor 65-plussers zijn neergezet, heb ik de indruk dat ik bij veel fracties dezelfde signalen heb gehoord. Er is vraag naar meer openbaar vervoer in de stad en in de meer landelijke gebieden. We kunnen dit basismobiliteit, basisbereikbaarheid of 'iedereen mobiel' noemen.

In het memorandum van De Lijn staan heel wat interessante zaken die vandaag niet aan bod zijn gekomen. De kernvraag is wat het ons als Vlaamse overheid waard is een kwalitatief en betaalbaar openbaar vervoer uit te bouwen. Het antwoord van sp.a is dat een dergelijk aanbod ons heel veel waard is.

Mevrouw Lies Jans: Ik vind het spijtig dat de heer D'Hulster nog steeds over een karikatuur van het gratis openbaar vervoer spreekt. Volgens mij hebben alle andere partijen op het belang gewezen in de toekomst in verband met de tarieven naar een kentering te gaan.

Wat mij betreft, moet er beter openbaar vervoer komen. Dat moet niet zozeer meer openbaar vervoer zijn. Het moet er zijn op de plaatsen waar het nodig is. Dat zal moeten gebeuren met de middelen die er zijn. De enige mogelijkheid bestaat er dan ook uit naar de inkomstzijde te kijken. Dit is, zoals ik daarstraks al heb verklaard, een belangrijke uitdaging voor de volgende jaren.

De heer Bart Tommelein: Ik wil nog even kort op de woorden van de minister reageren. Ik heb burgemeester Somers van Mechelen vooral over de keizer-kostermentaliteit en de betweterigheid van De Lijn horen spreken. Ik heb hem niet horen zeggen dat er niets is gebeurd of dat De Lijn niets doet. Of alles wat gebeurt ook goed is, is een heel andere discussie.

De minister diept dan ergens een blaadje of een verslag van een vergadering op waarin te lezen staat dat het stadsbestuur een voorstel van De Lijn niet heeft goedgekeurd. Vervolgens diept ze uit de archieven een blaadje op waarop staat dat er ooit een constructief overleg

tussen het stadsbestuur en De Lijn heeft plaatsgevonden. Ze trekt hieruit meteen de conclusie dat De Lijn goed bezig is. Er is ooit een voorstel tegengehouden en er is ooit goed overleg gepleegd. De conclusie is dat De Lijn wel degelijk goed bezig is.

Minister, elke vorm van kritiek wordt meestal in de kiem gesmoord door dergelijke zaken ergens op te diepen en fragmentarisch te gebruiken. Hier is ooit iets gezegd en ook daar is ooit iets gezegd. De essentie van ons verhaal is dat de keuzes van de lokale besturen maatgevend moeten zijn en niet omgekeerd. De Lijn moet dus geen beleid voeren vanuit een ivoren toren of van bovenaf, maar van onderuit. Als dat niet wordt aanvaard en als daar geen kritiek op mag worden gegeven en als de oppositie verkeerd bezig en destructief is en helemaal niet weet waarover ze praat, dan zijn we verkeerd bezig. Ik heb de afgelopen weken trouwens steeds meer vastgesteld dat verwijzingen naar het verleden een zwak argument zijn. Dat is meestal zo omdat men het beleid van de laatste vijf jaar niet kan verdedigen. Ik heb de collega van CD&V horen zeggen dat ze niets anders kunnen dan dit te blijven tolereren omdat dit nu eenmaal in het regeerakkoord staat. Men had echter een regeerakkoord kunnen maken met andere partijen, en dan had dat daar misschien niet in moeten staan.

Minister Hilde Crevits: Mijnheer Tommelein, u vindt het vooral heel spijtig dat u niet in deze regering zit.

Mijnheer Rzoska, u geeft twee voorbeelden van dossiers waar ik ben tussengekomen. Het dossier van de aankoop van de bussen is uiteraard ook door de Vlaamse Regering goedgekeurd. Het gaat over investeringen die moeten worden goedgekeurd. Hetzelfde geldt voor ReTiBo. Dat project wordt uitgerold door een niet onbelangrijk Vlaams bedrijf. Er zijn moeilijkheden geweest met de uitvoering van het contract. De overheid maar ook De Lijn hebben de keuze gemaakt dat bedrijf verder te laten werken en het alle kansen te geven. En inderdaad, het gaat wat trager maar de oorzaak daarvan is niet dat Vlaanderen te laat heeft beslist maar wel dat de uitrol van het systeem vrij complex is. Mijnheer Keulen, u moet ook eens kijken naar de gemiddelde tijd die men in de buurlanden nodig heeft om een gelijkaardig project uit te rollen. De aannemer is echter aangesteld en men is volop aan het werk. Ik hoop samen met u dat dit zo snel mogelijk in orde komt.

Mijn basisopmerking blijft bestaan. De Lijn is een heel autonoom bedrijf. Zij neemt zelf beslissingen over operationele zaken. Het is goed om dat zo te houden.

Mijnheer Reekmans, ik heb het wat moeilijk als u de gemeentelijke begeleidingscommissie een praatbarak noemt. Ik denk dat veel gemotiveerde lokale mensen die daarin zetelen en mobiliteitsexperten zijn, zich wat geschokt zullen voelen. Deze meerderheid heeft de keuze gemaakt om de gemeenten aan het stuur te zetten en dus niet zoals het vroeger was De Lijn of AWV te laten samenroepen. De gemeenten krijgen nu actief de kans om ambtenaren van De Lijn en AWV bij de gemeenten te laten komen. Zij hebben ambtenaren die verantwoordelijkheid moeten nemen en beslissingsmacht hebben, moeten sturen. Ik denk dat dit een juiste keuze is waarvan de gemeenten hopelijk volop gebruik zullen maken.

Mijnheer Keulen, u hebt nog een aantal opmerkingen gemaakt over het tarievenbeleid. Dat beleid is wat het is. We zullen zien wat de toekomst daarin brengt. Er is een moment geweest waarop de regering toch de keuze heeft gemaakt, zelfs tijdens deze legislatuur, om flexibele tariefensystemen te hanteren. Om de snelbussen in Limburg te houden is men akkoord gegaan met een heel elastisch model.

Diezelfde vraag leeft bij de spoorwegen. Ik heb gisteren de heer Cornu horen zeggen dat hij soepele producten wil kunnen aanbieden om te kunnen inspelen op de noden die er zijn. Op die manier wil men een hoogstaander openbaar vervoer aanbieden. Het is dan ook logisch dat de raad van bestuur dit voorstelt maar de manier waarop men daarmee omgaat, zal een politieke beslissing zijn.

Mevrouw Van den Eynde, u vraagt of De Lijn haar opdracht op een goede manier vervult. Ja en neen. Op een aantal fronten doet zij dat zeker. Zo wordt er een goed investeringsbeleid gevoerd.

De communicatie en de contacten met de lokale besturen kunnen beter. Ik heb me daar enorm aan geërgerd. Het kan niet dat je beslist om wijzigingen aan te brengen in het aanbod via een briefje. Het is perfect logisch dat een bedrijf een paar keer naar de gemeente stapt om de problemen die er zijn, actief te bespreken. Dat vraagt een omvorming in de bedrijfscultuur en die is nu ook bezig. Mijn antwoord is dus ja en neen, maar dat is logisch, daarom bestaan er evaluatiesystemen.

Sommige collega's zeggen dat de kostprijs voor het gratis openbaar vervoer voor senioren 10 miljoen euro is. Ik weet niet waarop die berekening is gebaseerd, wellicht op een feitelijke tariefzetting, een laag tarief dat aan senioren wordt gevraagd. Als je dat afzet tegenover abonnementsprijzen, is dat veel meer. Het hangt er dus van af welk tarief je neemt om daar een waarde tegenover te zetten.

Mijnheer Tommelein, ik ga zelden of nooit mee in populistische discussies. Dat is niet mijn aard. Het is jammer dat de burgemeester van Mechelen zo fel kritiek geeft. In Mechelen wordt vandaag trouwens enorm geïnvesteerd in het openbaar vervoer. Ik heb de notulen van het schepencollege, die openbaar zijn, erbij gehaald. Ik las dat er goede gesprekken waren, nog op 20 december 2013, wat niet zo lang geleden is.

Ik wil wat nuance brengen in het debat. De dingen zijn meestal niet zo zwart-wit als ze in de kranten worden afgeschilderd, zeker niet vier maanden voor de verkiezingen.

De heer Marino Keulen: Minister, ReTiBo is mijn stokpaardje. Brussel heeft ondertussen zijn ReTiBo. We hebben hier dus gekozen voor de trein der traagheid. Als het gaat over mobiliteit en openbaar vervoer, is men wat performanter in het zuiden van het land.

De heer Peter Reekmans: Minister, het feit dat die vergaderingen vandaag plaatsvinden en dat het initiatief niet meer alleen van De Lijn kan komen, verandert in essentie niets aan het resultaat. Uiteindelijk blijft het De Lijn die beslist. Lokale besturen worden amper gehoord. Uw eigen partijgenoot vraagt hier meer overleg met de lokale besturen. Uw fractie zou dat niet vragen in het parlement als het overleg tussen De Lijn en de lokale besturen foutloos verliep.

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

Wenst iemand tot besluit van dit actualiteitsdebat een motie of een motie van wantrouwen in te dienen?

– *Open Vld en het Vlaams Belang kondigen aan een motie te zullen indienen.*

De moties moeten uiterlijk om 17.30 uur zijn ingediend.

Het parlement zal zich daarover straks uitspreken.

Het debat is gesloten.

■

REGELING VAN DE WERKZAAMHEDEN

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

– *De vergadering wordt geschorst om 17 uur.*

– *De vergadering wordt hervat om 17.13 uur.*

■

ACTUELE VRAAG van de heer Wilfried Vandaele tot mevrouw Joke Schauvliege, Vlaams minister van Leefmilieu, Natuur en Cultuur, over de gedeeltelijke verkoop van de biostoomcentrale van Electrawinds in Oostende aan Bionerga en de visie van de minister op de afvalverbranding

De voorzitter: De heer Vandaele heeft het woord.

De heer Wilfried Vandaele: Voorzitter, minister, collega's, om de acute financiële problemen van Electrawinds gedeeltelijk te lenigen, verkoopt het bedrijf 70 procent van zijn biostoomcentrale in Oostende aan Bionerga, voor de vriendenprijs van 37,5 miljoen euro. Bionerga is in handen van de Limburgse intercommunale holding Nuhma. Het voegt aan de huidige verbrandingscapaciteit van 100.000 ton dus 160.000 ton toe.

De centrale in Oostende is enkele jaren geleden met nogal wat bombarie en een leuke receptie boven de doopvont gehouden. Toen al vroeg ik me af in welke mate men groene energie produceert als men huishoudelijk afval droogt in de Antwerpse Kempen waardoor het een hogere calorische waarde krijgt en als bedrijfsafval wordt gecatalogeerd, om het vervolgens met vrachtwagens naar Oostende te brengen. Levert dat energie op die groener is dan de energie van pakweg een nieuwe wervelbedcentrale? Maar dat is een andere discussie.

Het is een feit dat Electrawinds al enige tijd probeert om een vergunning te krijgen om met de installatie gewoon huishoudelijk afval te kunnen verbranden. Dat is nu de bedoeling van overnemer Bionerga. Dat zou het lokale landschap van de bestaande afvalintercommunales door elkaar kunnen schudden. Uiteindelijk kreeg Electrawinds een vergunning van de West-Vlaamse deputatie, maar de Openbare Vlaamse Afvalstoffenmaatschappij OVAM ging daartegen in beroep bij u. Dat was, als ik me niet vergis, in de zomer van 2013. West-Vlaanderen kampt immers met een overcapaciteit, en dat verklaart het beroep dat sinds augustus op uw bureau ligt.

Dit is mijn vraag: hoe past een mogelijke omschakeling van de biostoomcentrale van Electrawinds – straks: van Bionerga – naar een verbranding van gewoon huishoudelijk afval in uw visie en plannen inzake afvalverbranding in Vlaanderen?

De voorzitter: Minister Schauvliege heeft het woord.

Minister Joke Schauvliege: Voorzitter, collega's, mijn visie en plannen zijn niet gewijzigd. De verbrandingscapaciteit en het aanbod zijn op dit moment in evenwicht. Dat wijzigt ook niet omdat de biostoomcentrale van eigenaar verandert. De overdracht van de centrale van Electrawinds naar Bionerga maakt inzake vergunningen niets uit. Wij zetten in op een beleid ter promotie van duurzame materialen. Wij willen preventief optreden, zodat er minder afval is, maar wij willen ook inzetten op recyclage. Er komt een nieuwe eigenaar, maar er verandert niets aan de vergunde capaciteit.

U vraagt hoe het zit met het beroep. Een uitspraak volgt binnenkort. Ik ben zelf de beroepsinstantie, dus hier kan ik daar niets meer over zeggen. In de lijn van wat wij de afgelopen jaren hebben ondernomen, zullen wij ook voor dit dossier een oordeel vellen op basis van de vraag of er een evenwicht is tussen de verbrandingscapaciteit en het aanbod.

De heer Wilfried Vandaele: Minister, ik vind dat bijna een heel duidelijk antwoord. Tenzij ik mij vergis, lees ik tussen de lijntjes dat u eigenlijk zegt dat de huidige capaciteit volstaat, en dat de biostoomcentrale dus geen vergunning zal krijgen om gewoon huishoudelijk afval te verbranden. Ik loop natuurlijk niet op uw beslissing vooruit.

U weet dat het Intergemeentelijk samenwerkingsverband voor Vuilverwijdering en -verwerking in Brugge en Ommeland (IVBO) onlangs een performante groene oven bouwde. De Intergemeentelijke Vereniging voor het afvalbeheer voor Oostende en Ommeland (IVOO) in Oostende werkt op dit moment voor de aandeelhouders, gemeenten erg goedkoop, want ze werkt met een afgeschreven installatie.

Het zal dus belangrijk zijn, minister – en ik maak me sterk dat u dat zult doen –, dat u een goed onderbouwde beslissing neemt over de vraag of het past binnen het beleid van deze Vlaamse Regering, als de biostoomcentrale Bionerga straks gewoon huishoudelijk afval zal verbranden en of dat op een voldoende duurzame manier zal gebeuren.

De voorzitter: De heer Martens heeft het woord.

De heer Bart Martens: Minister, ik zal u niets vragen over de lopende beroepsprocedure rond Bionerga. U mag daar niets over zeggen.

Als Limburgs afval in West-Vlaanderen verwerkt zou worden – wat misschien helemaal niet de bedoeling is –, dan wil ik des te meer het belang benadrukken van een milieuvriendelijk transport van dat afval. Ik weet dat in een aantal vergunningen voor afvalverwerkingsinstallaties aan- en afvoer via spoor en/of binnenvaart is opgelegd.

Minister, in welke mate wilt u die aanpak systematiseren? Voor zover ik weet, geldt dat nu voor twee vergunningen voor afvalverwerkingsinstallaties. Eigenlijk zou het goed zijn, mocht elke verwerkingsinstallatie gelegen langs spoor en/of binnenvaart daartoe minstens gedeeltelijk worden verplicht. Zo maken we de congestieproblemen op de weg niet nog groter.

De voorzitter: De heer Ceyskens heeft het woord.

De heer Lode Ceyskens: Mijnheer Vandaele, ik moet u nageven dat u de voorzitter op een heel handige manier hebt gedribbeld. Uiteraard kunt u over de procedure geen vragen stellen aan de minister. U hebt de verkoop aan Bionerga erbij gesleurd, maar eigenlijk hebt u daar helemaal niets mee te maken. De vergunning is wat ze is. Een beroepsprocedure blijft wat ze is. U wist waarschijnlijk wel dat de minister daar niet op kon antwoorden. U probeert haar dan nog een antwoord in de mond te leggen, maar zo werkt dat niet.

Mijnheer Martens, het is niet omdat Bionerga die biostoomcentrale vandaag overneemt, dat het Limburgs afval automatisch op die plaats verwerkt moet worden. Het gaat gewoon om een andere beheerder. Meer informatie hebben we momenteel niet, tenzij ik ergens iets gemist heb.

De voorzitter: De heer Sanctorum heeft het woord.

De heer Hermes Sanctorum: Minister, ik kan geen concrete vragen stellen over het dossier zelf. Ik weet dat u daar niet op kunt antwoorden. Ik kan u wel aansporen om snel een beslissing te nemen. De termijn om een uitspraak te doen is intussen verstreken. Dat zijn termijnen van orde. In principe staat er geen sanctie op het niet respecteren ervan. Ik hoorde dat u zeer snel een beslissing zult nemen.

Het moet me van het hart dat deze transactie me ook een beetje verbaasde. Bionerga wil participeren in de biostoom. De heer Ceyskens heeft misschien een deel van het antwoord gegeven. Ik heb altijd begrepen dat Bionerga eigenlijk als doelstelling heeft om binnen de Limburgse grenzen ook aan afvalverwerking te doen. Vandaar zijn er aanvragen voor extra verwerkingscapaciteit binnen Limburg. In die zin is het moeilijk om te vatten waarom men dan precies die biostoomcentrale in het vizier heeft genomen, tenzij dat het een zuiver financieel plaatje is. Misschien kunt u daar iets meer over zeggen.

Minister Joke Schauvliege: Collega's, de verbrandingscapaciteit van huishoudelijk en gelijkaardig afval en het aanbod daarvan is momenteel in evenwicht. Dat past perfect binnen ons uitvoeringsplan, maar ook binnen ons beleid van duurzaam materialenbeheer.

Mijnheer Sanctorum, er loopt geen aanvraag voor extra capaciteit in Limburg. Dat wil ik benadrukken, dat klopt niet.

Mijnheer Martens, in het kader van het uitvoeringsplan en volgens het regeerakkoord, waarin staat dat we met alle duurzaamheidsaspecten rekening houden, als er een aanvraag zou zijn en de vergunning die wij daar verlenen. Het spreekt voor zich dat het transport en dergelijke wordt in rekening genomen en gebracht.

Los van het beroep dat bij mij in behandeling is op basis van de beslissing van de West-Vlaamse deputatie betreffende de biostoom van Electrawinds in Oostende, is er op dit moment geen enkele andere aanvraag in behandeling. Het is een beroepsprocedure, waar ik eerstdaags een beslissing over zal nemen, ook in het licht van het beleid dat we tot nu toe de hele legislatuur hebben gevoerd.

De heer Wilfried Vandaele: De heer Ceyskens dicht mij oneerbare bedoelingen toe. Het zou zelfs niet in mij opkomen, collega, om te proberen de minister iets te ontfutselen over de beroepsprocedure. Dat was helemaal niet de bedoeling. Ik zou niet durven.

Alleen hoorde ik in de wandelgangen – het kan ook een gerucht zijn – dat het een soort voorwaarde van Bionerga was dat men een vergunning zou krijgen om huishoudelijk afval te verbranden. Dan denk ik dat dat een extra druk op de minister is, vandaar mijn vraag.

De voorzitter: De actuele vraag is afgehandeld.

■

ACTUELE VRAAG van de heer Jos De Meyer tot de heer Pascal Smet, Vlaams minister van Onderwijs, Jeugd, Gelijke Kansen en Brussel, over de opportuniteiten van de volkslening voor de financiering van scholenbouw

De voorzitter: De heer De Meyer heeft het woord.

De heer Jos De Meyer: Voorzitter, minister, collega's, we hebben allemaal het goede nieuws vernomen dat de Federale Regering, op initiatief van de minister van Financiën en de minister van Economie, de volkslening principieel heeft goedgekeurd. De kenmerken van de volkslening zijn, kort samengevat: een iets hogere interest dan bij de kasbons, een roerende voorheffing van 15 procent in plaats van 25 procent, en een nauwkeurig omschreven maatschappelijk doel, zoals de bouw van rusthuizen, ziekenhuizen, kmo's. En ook scholen staan expliciet vermeld in artikel 6 van het ontwerp van koninklijk besluit. Vier banken hebben al positief gereageerd, andere zullen volgen. Institutionele beleggers reageren gunstig. Laat ons hopen dat ook de particulieren volgen.

Minister, ik denk dat dit voor u een enorme opportuniteit is, als we weten dat we vandaag aankijken tegen een achterstand van 4,5 miljard euro wat betreft scholenbouw. U hebt destijds in uw beleidsbrief gesproken over een tweede inhaalbeweging. Er is in de commissie ook meermaals sprake geweest van de volkslening.

Uiteraard worden wij nu onmiddellijk geconfronteerd met schoolbesturen, die vragen wat dit nu specifiek inhoudt en wat voor hen de kansen zijn. Gezien het belang van het dossier, veronderstel ik dat u onmiddellijk contact hebt opgenomen met de Federale Regering, om daar een antwoord op te geven.

De voorzitter: Minister Smet heeft het woord.

Minister Pascal Smet: Wij noch het Agentschap voor Infrastructuur in het Onderwijs (AGION) zijn al gecontacteerd door scholen die daar vragen over hebben, maar u hebt gelijk dat dit een belangrijke beslissing en heuglijk nieuws is.

AGION is intussen een extern verzelfstandigd agentschap geworden, maar dat heeft ons niet belet om hun te vragen om met de federatie voor de Belgische financiële sector (Febelfin) en de koepels op korte termijn samen te zitten om te bekijken onder welke voorwaarden scholen en inrichtende machten gebruik kunnen maken van de volkslening. Als Vlaamse Regering interveniëren wij daar niet rechtstreeks, dat is iets van de inrichtende machten, ondersteund door AGION. Ik ben blij dat u ook vindt dat dat een taak voor AGION is.

Om die reden hebben wij AGION gevraagd om daar binnen de maand duidelijkheid over te verschaffen, om samen te zitten met de koepels, de financiële sector en de vertegenwoordigers

van de federale minister van Financiën, om de voorwaarden te bekijken waaronder dat wel of niet kan, en dan verslag uit te brengen aan ons, zodat wij op die manier via AGION de scholen kunnen inlichten.

U hebt een zeer terechte vraag gesteld. Het is nu kwestie om die modaliteiten in kaart te brengen. Het lijkt mij het best dat AGION dat initiatief neemt. Wij respecteren die bevoegdheidsverdeling. We hebben hen nu aangezet om dat te doen.

De heer Jos De Meyer: Ik ben een beetje verrast, minister. Ik dacht dat er al meer nieuws was. Volgens mijn informatie is er tweemaal Overlegcomité geweest. Ik vermoed dat daar vanuit Vlaanderen toch enige elementen zijn ingebracht inzake de specifieke aanpak met betrekking tot onze schoolbesturen.

Mijn grote bezorgdheid, minister, is dat de middelen die voortspruiten uit de volkslening, extra's zijn bij de middelen die er vandaag al zijn. Als het alleen maar is om de middelen te financieren die al in de begroting staan, heeft het natuurlijk weinig effect voor de schoolbesturen. Ik hoop dus dat het over extra middelen gaat. Ik hoop ook zo spoedig mogelijk meer duidelijkheid te krijgen. Ik had gedacht hier al wat meer nieuws te kunnen ontvangen.

De voorzitter: De heer Wienen heeft het woord.

De heer Wim Wienen: Voorzitter, beide collega's vinden het heuglijk dat de volkslening een succes is. Maar we moeten de mensen in het onderwijs toch ook geen zand in de ogen strooien, alsof daarmee het probleem van de immense achterstand in de scholenbouw zal worden opgehaald. Men verwacht – en dat zijn zeer positieve verwachtingen – dat men met die volkslening tot maximaal 500 miljoen euro zou ophalen. Maar we weten dat dat bedrag niet exclusief naar de scholenbouw zal gaan. Op dat gebied hebben we dus een hele achterstand in te lopen. Daarom vind ik het belangrijk wat de heer De Meyer zei: het kan alleen maar een extraatje zijn. Deze en zeker de volgende Vlaamse Regering moet de auto in de zesde versnelling gooien als men tegen dat tekort van 4,5 miljard euro blijft aankijken.

De voorzitter: Mevrouw De Knop heeft het woord.

Mevrouw Irina De Knop: Minister, neem mij niet kwalijk, maar in uw antwoord neemt u een zeer afwachtende houding aan namens de Vlaamse Regering.

Mijnheer De Meyer, wat u zegt, is een beetje in tegenspraak met wat minister-president Peeters daarover altijd heeft gezegd. In verschillende discussies die wij hier hebben gehad over de scholenbouw en over de nota over meer capaciteit, gaf minister-president Peeters aan dat hij heel actief onderzocht of hij het systeem van de volksleningen kon inschakelen voor scholenbouw. Dat was voor hem een van de mogelijkheden voor een tweede inhaalbeweging. Ik vind het heel vreemd dat u nu zegt te zullen bekijken wat het Agentschap voor Infrastructuur in het Onderwijs (AGION) daarmee doet, welke de voorwaarden zijn om daarvan gebruik te kunnen maken en dergelijke meer. Terwijl dit een van de elementen is die letterlijk zijn opgenomen in het competitiviteits- en tewerkstellingspact. Daarin lees ik dat de effecten op de tewerkstelling in het onderwijs en de bouw specifiek worden meegenomen.

Excuseer voor mijn spraakgebrek, maar ik heb een zware verkoudheid, en ik heb zo'n dikke keelpastille in mijn mond. Excuseer, het is misschien niet helemaal beleefd van mij.

Ik hoop dat mijn punt duidelijk is. Ik begrijp de afwachtende houding van de Vlaamse Regering niet.

De voorzitter: Mevrouw De Knop, we hebben u nog nooit zo goed verstaan als vandaag. *(Gelach)*

De heer Van Dijck heeft het woord.

De heer Kris Van Dijck: Het dossier van de volksleningen kwam een eerste keer aan de orde in november 2010. Toen brak toenmalig collega John Crombez er een lans voor. Minister

Muyters, u hebt dat ondersteund. Wij moeten elke piste 100 procent onderzoeken. Ik treed een aantal sprekers en zeker ook de heer De Meyer bij: we weten allemaal voor welke immense uitdagingen we staan. Ik geloof hier in een en-en-en-en-verhaal. We zullen niet alleen met de volkslening maar ook met andere pistes, die nog verder zullen moeten worden onderzocht, de bakens moeten verzetten. De uitdagingen zijn inderdaad enorm groot.

Minister Pascal Smet: Ik ben het daar uiteraard mee eens. Deze regering heeft met de hele DBFM-operatie (Design, Build, Finance, Maintain), goed voor 1,5 miljard euro, 200 nieuwe scholen gebouwd. We hebben er ook voor gezorgd dat de 150 miljoen euro die er is, voor reguliere scholenbouw gebleven is. U weet dat het oorspronkelijk de bedoeling was om dit bedrag te verminderen door het feit dat de terbeschikkingstoelage daarin zat. Dat is behouden. Meer nog, we hebben op jaarbasis 30 miljoen euro toegevoegd voor enkel en alleen de reguliere scholenbouw. Daarnaast, en dat mag ook nog eens gezegd worden, hebben we 187 miljoen euro uitgetrokken voor de capaciteitsproblemen in de steden. Dat zijn allemaal indrukwekkende bedragen als je ze op een rijtje zet.

Dat neemt niet weg dat er inderdaad een grote uitdaging is voor de toekomst. Als je alles optelt, kom je inderdaad uit op 4,5 miljard euro. Dat wil niet zeggen dat het allemaal actieve dossiers zijn. Dat is nog iets anders. Je moet dat een beetje nuanceren.

Het is belangrijk dat de Federale Regering die beslissing heeft genomen. We hebben er inderdaad voor gezorgd dat de scholenbouw daarin mee opgenomen is. De minister-president, ikzelf en anderen zijn daarvoor tussengekomen. Die mogelijkheid is er nu. Het is nu de taak van AGION om samen met de scholen de zaak te bekijken. Wij porren hen daartoe aan. Als er bijkomende onvoorziene voorwaarden moeten worden opgelegd, zullen wij het nodige doen. Laat ons nu zeer snel die vergadering hebben. U hebt 100 procent gelijk: we moeten nu aan de scholen laten weten onder welke omstandigheden dit een bijkomende piste is.

De heer Jos De Meyer: Voorzitter, minister, collega's, een hocuspocusoplossing bestaat niet voor dit probleem. We moeten elke opportuniteit benutten. Maar er moet een grote inspanning geleverd worden om spaarders te sensibiliseren en te motiveren om meer in maatschappelijk verantwoorde projecten te investeren. Als je weet hoeveel spaargeld er in Vlaanderen is ...

Persoonlijk wil ik de suggestie doen om dit dossier niet enkel over te laten aan AGION. Het andere uiterste, waarover we misschien eens moeten nadenken, is een taskforce, eventueel onder leiding van de minister-president, om deze opportuniteit maximaal te gebruiken voor scholenbouw en ook voor rusthuizen en ziekenhuizen. Er zit meer in dan wat tot nog toe aan bod is gekomen. Het is niet enkel goed voor scholen, rusthuizen en ziekenhuizen, maar ook voor de tewerkstelling in Vlaanderen, als er meer wordt geïnvesteerd en als we spaargeld kunnen omzetten in economie.

De voorzitter: De actuele vraag is afgehandeld.

■

ACTUELE VRAAG van de heer Hermes Sanctorum tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, over de rechtsonzekerheid voor projecten via het zogenaamde integratiespoor

De voorzitter: De heer Sanctorum heeft het woord.

De heer Hermes Sanctorum: Minister-president, toen ik daarnet passeerde merkte ik niet zo veel enthousiasme om te antwoorden op de vraag, maar goed. (*Opmerkingen van minister-president Kris Peeters*)

Het beeld van de daadkrachtige minister-president Kris Peeters heeft toch heel wat schade opgelopen. Er zijn de openbare werken om mensen te beschermen tegen overstromingen. Die zijn aangekondigd, maar werden niet gerealiseerd. De fietspaden werden voor twee derde niet gerealiseerd, wel aangekondigd. De grote infrastructuurprojecten bevinden zich in een juridisch vacuüm. Er wordt heel wat aangekondigd, minister-president, verbaal en op papier, maar in het veld zien we bitter weinig.

Volgens het integratiespoor worden de procedures voor de milieueffectenrapportage en die van ruimtelijke ordening geïntegreerd, om het allemaal sneller te laten verlopen. Dat is het droevige koninginnenstuk, minister-president. Drie maal heeft een rechtscollege een negatief oordeel gevelde ten aanzien van uw aanpak, de aanpak van de Vlaamse Regering, de aanpak van de meerderheid in het Vlaams Parlement.

Minister-president, hoe is het zover kunnen komen? Hoe is het zover kunnen komen dat al deze projecten zich in een juridisch vacuüm bevinden? Dat is knoeiwerk van de Vlaamse Regering. Ik zou graag weten in welke oplossing u voorziet om deze projecten rechtszekerheid te bieden.

De voorzitter: Minister-president Peeters heeft het woord.

Minister-president Kris Peeters: Voorzitter, collega's, mijnheer Sanctorum, u voert oppositie, daar heb ik geen enkel probleem mee, maar zeker uw inleiding was zuivere oppositietaal en dus, wat mij betreft, naast de kwestie, want er is al heel wat gerealiseerd.

Wat de problematiek van het integratiespoor en de oplossingen betreft, heeft de vorige regering absoluut alles gedaan om een aantal dingen te versnellen. Met de heer Van Mechelen hebben we in 2008 het integratiespoor aangenomen, met de bedoeling om een versnelling door te voeren. Er is een uitspraak geweest die – en ik vind dat spijtig – dat spoor niet volledig heeft gevolgd. Ik heb in de media gezien dat u vindt dat de burger geraadpleegd moet worden. Wij meenden de vorige legislatuur dat, wanneer we via de moderne informatiekanalen iedereen informeerden, dat volstond. Goed, de rechterlijke macht heeft zich daarover uitgesproken. Ik begrijp dat u de grote verdediger bent van de juiste informatie voor de burger, wij ook trouwens. Wij dachten toen dat er een versnelling kon gebeuren op dat vlak.

Goed, deze Vlaamse Regering heeft nog altijd dezelfde intentie, om een versnelling door te voeren in een aantal procedures, en zeker voor dossiers die ons allen aanbelangen. Voorzitter, in dit parlement hebben we nu een discussie met de verschillende partijen over die versnelling, waarvan iedereen overtuigd is. Bij mijn weten heb ik geen voorstel gekregen van hoe Groen die versnelling ziet. Er liggen voorstellen op tafel, van de meerderheid en een bepaalde oppositiepartij, zijnde Open Vld. De regering steunt dit parlement, de decreetgever, in zijn werk. We zullen alles doen om eraan bij te dragen om zo snel mogelijk te landen en de projecten die nu on hold staan, alsnog te laten doorgaan.

Het is nu aan dit parlement, dat er volop mee bezig is. Vandaag zijn er nog voorstellen geformuleerd. Wij appreciëren dat zeer en we zullen er alles aan doen om vanuit de regering dit mogelijk te maken.

Mijnheer Sanctorum, dat is de stand van zaken. Ik heb er geen enkel probleem mee, de oppositie is de oppositie, maar ik stel vast dat sommigen oppositie voeren zoals ze menen dat te moeten doen. Ik hoop dat we zeer snel in dit parlement er oplossingen voor kunnen krijgen omdat die projecten zo belangrijk zijn dat ze absoluut doorgang moeten vinden.

De heer Hermes Sanctorum: Minister-president, eerst even duidelijk stellen dat ik denk dat iedereen in dit parlement een oplossing wil. Zoveel is duidelijk. Maar ik zit nu bijna vijf jaar in dit parlement. Ik ondervraag u ook al gedurende die vijf jaar, en ondertussen begin ik u wat te kennen. Ik begin wat inzicht te krijgen in uw politieke ziel. Ik weet dat, als u de bal terugspeelt naar de oppositie en naar het parlement, u heel zwak staat. Dan staat u heel zwak, minister-president, en iedereen weet dat, want het is ook uw verantwoordelijkheid. Het is

onder uw minister-presidentschap in 2008 dat de beslissing werd genomen rond het integratiespoor. We zijn 2014, zes jaar later, en die projecten, een tachtigtal, bevinden zich in een juridisch vacuüm en een juridische onzekerheid. Dat is natuurlijk onaanvaardbaar. Het is dan heel flauw – u doet het opnieuw – om te verwijzen naar de vorige minister van Ruimtelijke Ordening, dat het niet uw verantwoordelijkheid is en dat het aan het parlement is om een oplossing te bieden. *(Opmerkingen van minister-president Kris Peeters)*

Ik vind het toch wel straf dat u als daadkrachtige minister-president niet in staat bent om dit probleem op te lossen. Ik zou verwachten dat een daadkrachtige minister-president dit dossier met beide handen vastpakt en een oplossing uitwerkt. *(Applaus van mevrouw Mieke Vogels)*

De voorzitter: De heer Tommelein heeft het woord.

De heer Bart Tommelein: Minister-president, wij zitten ook in de oppositie, wij zijn zelfs de grootste oppositiepartij, maar wij zijn constructief. We willen oplossingen want de belangen zijn groot. Het gaat over grote bouwwerken rond mobiliteit, economie, sport, wonen, energie enzovoort. Die zijn belangrijk voor Vlaanderen. Daarom hebben wij een voorstel van decreet ingediend dat door de Raad van State een overwegend positief advies heeft gekregen. Wij hebben ondertussen al zes amendementen voorbereid die tegemoetkomen aan de opmerkingen van de Raad van State.

Minister-president, u weet dat wij een partij zijn met verantwoordelijkheidszin, zeker mijn collega Dirk Van Mechelen, die bekend staat als een persoon met een grote verantwoordelijkheidszin. Wij reiken de hand aan de meerderheidspartijen om samen te werken en om zo snel mogelijk tot een oplossing te komen in het belang van alle Vlamingen en Vlaanderen zelf.

De voorzitter: De heer Martens heeft het woord.

De heer Bart Martens: Mijnheer Sanctorum, u had de vraag eigenlijk aan uw collega's-parlementsleden moeten stellen want het advies van de Raad van State is niet gericht tegen een ontwerpdecreet van de regering maar van een voorstel van decreet van de meerderheid en van de constructieve oppositiepartij Open Vld.

Een kritisch advies van de Raad van State is ook geen blamage. Waarom vragen wij advies? Juist om ons decreet solider te maken zodat het ook op termijn juridisch de baan kan houden. Het ligt wel degelijk in onze bedoeling om vrij snel op een gedegen manier met de kritiek van de Raad van State om te gaan en ons voorstel van decreet te herwerken zodat we kunnen landen met een decreet dat rechtsherstel biedt aan alle derde belanghebbenden die mogelijk in hun rechten zijn geschonden vanwege het feit dat ze onvoldoende kennis konden nemen van het openbaar onderzoek rond het milieueffectenrapport. We zullen dat rechtsherstel zo snel mogelijk doorvoeren op een manier die juridisch de toets van de Raad van State en later die van het Grondwettelijk Hof kan doorstaan. Ik hoop ook op een constructieve input en houding van uw fractie.

De voorzitter: De heer Ceyskens heeft het woord.

De heer Lode Ceyskens: Als ik de teneur bij sommigen hoor, zou je nog vergeten waar het over gaat. Het gaat inderdaad over een advies over twee voorstellen van decreet. Voor alle duidelijkheid, de ruimtelijke uitvoeringsplannen van de tachtig dossiers waar het over gaat, zijn vandaag niet vernietigd. Die ruimtelijke uitvoeringsplannen zijn aanvechtbaar vanwege het feit dat de validatie vernietigd is door het Grondwettelijk Hof.

Er moet trouwens een onderscheid worden gemaakt in de dossiers: er zijn dossiers waarbij het ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP) nog niet werd goedgekeurd en dossiers waarbij dat wel al is gebeurd. We moeten die zaken in dit parlement over de partijgrenzen heen bekijken. Er zijn ook oppositiepartijen die inderdaad wel voorstellen doen. We moeten voor alle duidelijkheid meegeven dat er bij dit betreffende voorstel vandaag nog geen oplossing is voor de dossiers die

wel al werden goedgekeurd. In dit voorstel wordt geen tijdelijke rechtsbescherming geboden voor die dossiers. We moeten geen appels met peren vergelijken.

De voorzitter: De heer Vandaele heeft het woord.

De heer Wilfried Vandaele: Mijnheer Sanctorum, ik vind dat u toch wat ver gaat wanneer u het voorstelt alsof de meerderheid er hier eens te meer een zootje van heeft gemaakt. U weet dat het Grondwettelijk Hof inderdaad een negatieve uitspraak heeft gedaan, maar dat de Raad van State eerder wel degelijk een gunstig advies heeft gegeven. Wij gaan nu inderdaad proberen een oplossing te bieden door, om kort te zijn, een nieuwe inspraakronde te organiseren waar nodig.

Collega, die oplossing werd nog niet goedgekeurd. Er is dus ook geen sprake van terugfluiten of wat dan ook. Ze werd nog niet goedgekeurd en is zelfs nog niet besproken in de commissie. We hopen daar volgende week mee van start te gaan.

We willen dat juridische vacuüm waarover u spreekt, vermijden. We zullen hopelijk in overleg met jullie en met de oppositie aan een degelijke oplossing kunnen werken. Het is inderdaad constructief, collega's van de Open Vld, dat jullie de hand reiken en een voorstel doen. Wij zijn er nog niet van overtuigd dat het voorstel, zoals het er nu ligt, voldoende doortimmerd is. We denken van niet. Als we daar in de commissie samen werk van maken – en dat zullen we ook doen –, denk ik wel dat we eruit zullen komen.

Minister-president Kris Peeters: Voorzitter, ik kan vrij kort zijn. Ik heb – over strategieën gesproken – de strategie van Groen zeer goed begrepen. U laat het lekken aan een krant, u viseert de Vlaamse Regering en hier de minister-president en dan probeert u een sfeer te creëren waarbij alles op een hoop wordt gegooid en alles stilstaat. Dat is de strategie van Groen. U moet daar eens over nadenken, zeker omdat ik heb begrepen dat u vroeg of laat ook wel eens opnieuw deel wilt uitmaken van de regering. *(Opmerkingen)*

Neen, dat is geen dreigement, maar ik vind het wel jammer dat u naar de kranten stapt met het advies van de Raad van State en dat u de zaken verdraait tegenover de andere collega's die daar volop mee bezig zijn. Het is niet de Vlaamse Regering, maar deze meerderheid in het parlement, die samen met bepaalde oppositiepartijen, naar een oplossing zoekt. Nogmaals, dat waardeer ik ten zeerste.

U schept een bepaalde sfeer en schiet links en rechts met de bedoeling om raak te schieten.

Voorzitter, dit parlement, de meerderheidspartijen en bepaalde oppositiepartijen, doen er alles aan om daar zeer snel een antwoord op te geven dat juridisch sluitend is. Ik waardeer al diegenen die in die zin het woord hebben gevoerd.

De heer Hermes Sanctorum: Nogmaals, het beeld dat het parlement zijn werk moet doen, is een bliksemafleider. U bent verantwoordelijk. *(Opmerkingen van minister-president Kris Peeters)*

U had ook initiatief kunnen nemen. Plots wilt u de hete aardappel doorschuiven naar het parlement. Ik vind dat eerlijk gezegd een daadkrachtige minister-president onwaardig. Dat is mijn punt.

In elk geval, collega's, denk ik dat we vanuit Groen in dit parlement al een stapel initiatieven hebben genomen. Ik denk dat we op dat vlak absoluut geen lessen te krijgen hebben van andere fracties. Absoluut niet. *(Opmerkingen van minister-president Kris Peeters)*

Inzake dit dossier heeft de heer Peeters in de commissie meermaals gesteld dat het Grondwettelijk Hof dat Validatiedecreet inderdaad zou vernietigen. Dat werd toen afgewimpeld. Wij spelen dus wel degelijk onze rol in dit parlement.

Meer fundamenteel, collega's, moeten we voldoende gevoelig zijn voor dat element van inspraak van de burger. Ik heb het debat gezien in De zevende dag en in andere media. Ik heb

de indruk dat een aantal partijen in dit parlement die gevoeligheid nog onvoldoende hebben. Ik vrees dat, als we op die lijn blijven doorgaan en inspraak van de burger tot een minimum willen herleiden, er wel eens een vierde veroordeling kan komen. Ik hoop dat we lessen trekken uit het feit dat er al drie keer een negatief advies over de aanpak is geweest. (*Applaus bij Groen*)

De voorzitter: De actuele vraag is afgehandeld.

■

ACTUELE VRAAG van de heer Chris Janssens tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, over het standpunt van de Vlaamse Regering ten aanzien van het voorstel van federaal minister Monica De Coninck met betrekking tot de werkcheque

De voorzitter: De heer Janssens heeft het woord.

De heer Chris Janssens: Voorzitter, minister-president, collega's, het voorstel van federaal minister van Werk Monica De Coninck over de werkcheque was in feite een motie van wantrouwen. Een motie van wantrouwen voor haar eigen Federale Regering en een motie van wantrouwen voor deze Vlaamse Regering. Want, zegt minister De Coninck, de federale maatregelen die we zelf hebben ingevoerd, werken niet en zijn te ingewikkeld. De Vlaamse Regering bakt er bovendien helemaal niets van, dus gaan we het zelf doen. Omdat de maatregelen te ingewikkeld en te complex zijn, voert de minister onder het mom van administratieve vereenvoudiging dan nog maar eens een extra en nieuwe maatregel in: de werkcheque. Dat is blijkbaar de socialistische logica. Bovendien wordt er aan symptoombestrijding gedaan, want aan de echte kwaal – de torenhoge lasten op arbeid – wordt alweer niet geraakt. Geheel ter zijde, maar premier Di Rupo – de premier van een land met de hoogste lasten op arbeid in heel Europa – zei gisteren in Davos dat het probleem van de loonkosten in feite niet zo erg is omdat er sectoren zijn waar er helemaal niet veel werknemers nodig zijn. 'Il faut le faire' om dat te zeggen op een World Economic Forum wanneer je de premier bent van een land met torenhoge lasten op arbeid.

Vorige week was er dan plots het voorstel van minister De Coninck voor een werkcheque. De Vlaamse Regering reageerde zoals gebruikelijk zeer verdeeld. U tweette, nog voor uw echtgenote de ochtendkoffie had gezet, dat er wel eens overleg had mogen zijn met de regio's. Minister Lieten tweette eveneens in de haar kenmerkende eufemistische modus: "Goed voorstel van mijn partij." En minister Muyters zei dat Monica De Coninck op haar eigen terrein moet blijven.

Minister-president, wat is nu eigenlijk het enige, echte, officiële standpunt van de Vlaamse Regering over de werkcheque?

De voorzitter: Minister-president Peeters heeft het woord.

Minister-president Kris Peeters: Voorzitter, collega's, straks reis ik af naar Davos. Ik heb hier eerst antwoorden trachten te geven en ik hoop dus vanavond of vannacht te arriveren. Dit even terzijde.

Het is natuurlijk heel belangrijk dat de jeugdwerkloosheid wordt aangepakt. Er zijn al heel wat initiatieven genomen en minister Muyters heeft al heel wat stappen gezet zoals het aanmoedigen van werkervaring voor jongeren, individuele beroepsopleiding-stages enzovoort. Hoe meer initiatieven om het probleem op te lossen, hoe beter.

Op 1 juli 2014 worden wij bevoegd voor de doelgroepen. Als de Federale Regering nog initiatieven neemt, moet dat absoluut gebeuren in overleg om te voorkomen dat er een stop-and-go wordt gerealiseerd.

We hebben zelf in het Concurrentiepact, dat op het federale niveau is besproken, gezegd dat we een initiatief zullen nemen voor twee specifieke doelgroepen: min-30-jarigen en plus-55-jarigen. We zullen dat doen nadat we er kennis van hebben genomen hoe de Federale Regering de 3 x 450 miljoen euro gaat invullen. Als er dan een initiatief wordt bekendgemaakt, moet dat absoluut in overleg gebeuren.

Wij worden op onze wenken bediend, want er is morgen een overleg met de regionale ministers, georganiseerd door minister De Coninck. Op 5 februari is er een Overlegcomité waar ook over dit probleem zal worden gesproken.

Er is dus overleg. We zullen daar kennis nemen van de voorstellen die minister De Coninck denkt te kunnen realiseren, en Vlaanderen zal daarop reageren. We krijgen die bevoegdheid en zullen bekijken of dit geen stop-and-gobeleid is, maar integendeel een vereenvoudiging, zoals minister De Coninck nu heel duidelijk stelt. Die zou dan in Vlaanderen kunnen worden voortgezet. Om dat te kunnen doen, moet er echter eerst overleg over worden gepleegd.

De heer Chris Janssens: Minister-president, uw antwoord is niet helemaal duidelijk, en dat is jammer, want waar werkzoekenden, zeker de jonge en de laagopgeleide werkzoekenden, nood aan hebben, is duidelijkheid. Ze hebben geen nood aan campagnetaal. Ze hebben geen nood aan verkiezingsstunts, aan lapmiddelen, aan druppels op een hete plaat. Ze hebben effectief nood aan structurele maatregelen.

Deze Vlaamse Regering heeft nu nog vijf maanden tot aan de verkiezingen, vooraleer een aantal aspecten van het arbeidsmarktbeleid naar de regio's worden overgeheveld. Op 1 januari 2015 worden dan die nieuwe bevoegdheden van kracht. Intussen moeten we helaas vaststellen dat die jeugdwerkloosheid alleen maar toeneemt.

Minister-president, wanneer gaat deze Vlaamse Regering een tandje bij steken? Wat doet die Vlaamse Regering in de periode die haar nog rest, aan die torenhoge en stijgende jeugdwerkloosheid in Vlaanderen?

De voorzitter: De heer Van Malderen heeft het woord.

De heer Bart Van Malderen: Voorzitter, wij – mevrouw Turan, mevrouw Quintens – hebben in dit parlement bijna wekelijks gewezen op het belang van het aanpakken van de jeugdwerkloosheid.

Mijnheer Janssens, u doet er wat smalend over, maar elke maatregel die ter zake dienstig is, waarbij 15.000 jongeren aan de slag kunnen worden geholpen door een gerichte lastenverlaging, die bovendien ook nog eens administratief eenvoudig is, is dan voor ons een maatregel die de moeite waard is. Ik vind dan ook dat we elke kans die zich aandient, moeten grijpen, ongeacht in welke fase van de legislatuur we ons bevinden.

Minister-president, ik roep u en de voltallige Vlaamse Regering dan ook op om het aangekondigde overleg aan te grijpen en alle mogelijke stappen te zetten opdat in Vlaanderen jongeren aan de bak komen, in plaats van dat we hen in de werkloosheid laten zitten.

De voorzitter: Mevrouw Vermeiren heeft het woord.

Mevrouw Goedele Vermeiren: Minister-president, ik dank u voor uw antwoord. Op zich is het goed dat minister De Coninck die administratieve lasten voor de bedrijven onder ogen ziet en daar iets aan wil doen. Het is natuurlijk wel een maatregel in het kader van het doelgroepenbeleid, dat met die zesde staatshervorming naar Vlaanderen komt. Natuurlijk mogen dingen worden aangepakt en gewijzigd, maar dan toch, menen wij, het liefst in overleg met het niveau waarheen dit over vijf maanden komt, met diegenen die zullen instaan voor dat beleid. Dat complexe doelgroepenbeleid zal moeten worden geëvalueerd. Dat zal op elkaar moeten worden afgestemd. Er moet inderdaad duidelijkheid komen, en eenvoud, zowel voor de werkgever als voor de jongere werkzoekenden, of voor alle werkzoekenden. Dat is heel belangrijk. Daarom is het jammer dat dit overleg er niet op voorhand was. Dat zal er nu

komen. Ik wil vragen dat u zou aandringen op blijvend overleg daarover, want dat is toch wel belangrijk. De jeugdwerkloosheid is inderdaad belangrijk. Het werd al aangegeven: Vlaanderen heeft al diverse maatregelen genomen. We blijven daarmee bezig, maar dat moet op elkaar worden afgestemd, en fundamenteel blijft er natuurlijk wel die structurele loonlastenverlaging in de toekomst, maar ook dat zit niet bij Vlaanderen.

De voorzitter: De heer Bothuyne heeft het woord.

De heer Robrecht Bothuyne: Mijnheer Janssens, één ding is zeker: de jeugdwerkloosheid zal niet worden aangepakt door het gestook en de politieke spelletjes die u hier tracht op te voeren. *(Opmerkingen bij het Vlaams Belang)*

Ik merk dat de collega's van het Vlaams Belang nog altijd wakker zijn. Dat siert hen.

Het is goed dat minister De Coninck inziet dat er enige vereenvoudiging nodig is wat de Activa-maatregel betreft. De jongste vier jaar is die maatregel al vijf keer aangepast. Ik meen dat vereenvoudiging zich inderdaad opdringt, maar eigenlijk is de oplossing ter zake voorhanden: door de staatshervorming komt dit beleid in Vlaamse handen. De Vlaamse Regering heeft al geanticipeerd door in 125 miljoen euro te voorzien om hierop in te zetten. Als we hier goed over overleggen en het goed voorbereiden, dan meen ik dat we heel snel na de bevoegdheidsoverdracht deze gerichte loonlastenverlaging voor die jongeren kunnen inzetten. Dat zal het beste resultaat opleveren.

Ten gronde wat betreft een chequemaatregel, denkt onze partij dat ook deze maatregel complex en bureaucratisch is en een hoge systeemkost heeft.

De voorzitter: Mevrouw Peeters heeft het woord.

Mevrouw Lydia Peeters: Voorzitter, minister-president, het is markant dat vandaag heel wat mensen pleiten voor meer eenvoud. Dat hebben wij continu gedaan in de commissie: we hebben er continu op gehamerd dat gezorgd moest worden voor meer eenvoud.

Minister-president, u zegt dat minister Muylers heel wat maatregelen heeft genomen om de jeugdwerkloosheid en de werkloosheid tout court, te doen dalen. Wat zien we vandaag? Die werkloosheid daalt absoluut niet en men ziet door de bomen het bos niet meer. Er staan zo veel maatregelen op de website van de federale en van de Vlaamse overheid: er zijn niet minder dan 121 maatregelen om aan de slag te geraken. Dat is iets waarop wij keer op keer hameren.

Nu is er eindelijk iemand die een vereenvoudiging voorstelt, een soortgelijk voorstel als dat van onze partij over de flexi-jobs, om ervoor te zorgen dat kleine zelfstandigen en kmo's snel en eenvoudig mensen kunnen aanwerven. Maar wat gebeurt er dan? Er is commotie alom, want iemand heeft een maatregel tot vereenvoudiging in het leven geroepen, maar zonder overleg.

Deze Vlaamse Regering moet eindelijk wakker worden en zorgen voor meer vereenvoudiging in alle tewerkstellingsmaatregelen. Ik herhaal wat ik vorige week in de commissie heb gezegd: het is niet vijf voor twaalf, maar vijf over twaalf. Als u niet wilt dat onze concurrentiepositie blijft verslechteren, doe er dan iets aan en vereenvoudig. Zorgt u er dan voor dat de kleine zelfstandigen en de kmo's snel en eenvoudig mensen kunnen aanwerven opdat de werkloosheid eindelijk kan dalen. *(Applaus bij Open Vld)*

Minister-president Kris Peeters: Voorzitter, dames en heren, over kleine zelfstandigen gesproken: u citeert soms UNIZO, maar ik heb begrepen dat UNIZO dit voorstel heeft afgeschoten. Maar misschien is er een verschil tussen de zelfstandigen van Open Vld en degenen die door UNIZO worden verdedigd, dat zou kunnen. *(Rumoer bij Open Vld)*

Het is zo dat minister Muylers heel wat initiatieven heeft genomen. In het kader van het concurrentiepact hebben wij ook heel duidelijk gezegd dat er een vereenvoudiging moet

komen van het doelgroepenbeleid dat op ons afkomt. Dat is ook heel nadrukkelijk opgenomen.

We hebben overleg gevraagd. Ik heb begrepen dat, toen federaal collega De Coninck dit heeft gelanceerd, er ook in de federale kern en de Federale Regering nog niet over gesproken was. Ik denk dat ook daar verder kan en moet worden overlegd. Wij hebben gevraagd om overleg te hebben over deze materie, en dat hebben we gekregen: het vindt morgen plaats. We zullen het resultaat van het overleg afwachten.

Ik wil nog meegeven dat deze Vlaamse Regering recentelijk nog 125 miljoen euro heeft vrijgemaakt om uitdrukkelijk niet alleen de jeugdwerklozen, maar al wie 30 jaar of jonger is, een extra stimulans te geven door de loonlasten te verlagen.

De heer Chris Janssens: Minister-president, ik verwacht van u niet dat u namens de Vlaamse Regering de repliek van UNIZO komt toelichten. Ik verwacht dat u de mening van de Vlaamse Regering toelicht aan het Vlaams Parlement. Maar u blijft nog altijd in gebreke.

Ik ben trouwens benieuwd met welk standpunt u morgen naar het overleg gaat. Wordt het het standpunt van de fractievoorzitter van sp.a, die het een goede maatregel vindt, die achter de werkcheque staat? Of wordt het het standpunt uw partijgenoot, de heer Bothuyne, die zegt dat de maatregel te bureaucratisch en complex is, dat hij er niet van moet weten? Wat zal het morgen zijn? Wij weten het nog altijd niet, u geeft daarover geen duidelijkheid.

Dat is jammer, want de essentie is dat wie de jeugdwerkloosheid ernstig neemt, ook werkt aan ernstige oplossingen. Dat houdt in eerste instantie een noodzakelijke en drastische verlaging van de lasten op arbeid in en daarnaast ook een vereenvoudiging van de vele banenplannen, tewerkstellings- en doelgroepenmaatregelen die hier vandaag in Vlaanderen aan de orde zijn. Zowel de Federale Regering als de Vlaamse Regering blijven vandaag totaal in gebreke. Het enige dat u beiden samen hebt gedaan, is het creëren van een nieuwe wachtlijst: een wachtlijst van jongeren die wachten op een job. *(Applaus bij het Vlaams Belang)*

De voorzitter: De actuele vraag is afgehandeld.

■

ACTUELE VRAAG van mevrouw Fientje Moerman tot mevrouw Ingrid Lieten, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Innovatie, Overheidsinvesteringen, Media en Armoedebestrijding, over de mogelijke toename van de complexiteit in het innovatielandschap

De voorzitter: Mevrouw Moerman heeft het woord.

Mevrouw Fientje Moerman: Voorzitter, de complexiteit van het innovatielandschap wordt hier al gedurende jaren aangekaart. De vorige en de huidige Vlaamse Regering hebben hiervoor professor Soete onder de arm genomen. Samen met een aantal mensen die hem hebben bijgestaan, heeft hij een rapport opgesteld. Dit rapport is in feite een doorlichting van het innovatielandschap. De conclusie luidde tweemaal dat de structuren te complex waren en dat ook aan creatieve destructie moet worden gedaan. We moeten niet enkel nieuwe zaken creëren. We moeten ook de zaken die niet nuttig zijn gebleken, laten gaan.

Blijkbaar heeft de Vlaamse Regering zich voorgenomen het Innovatiedecreet aan te passen en tussen de zogenaamde lichte structuren en de strategische onderzoekscentra een nieuwe tussenstructuur voor andere initiatieven van strategisch belang te creëren. Hierover zijn afgelopen maandag een aantal persartikelen verschenen.

Het is vreemd dat de organen die om advies zijn gevraagd, de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen (SERV), de Vlaamse Onderwijsraad (Vlor) en de Vlaamse Raad voor Wetenschap en Innovatie (VRWI), niet van het nut van de nieuwe tussenstructuur overtuigd zijn.

De SERV is “niet geheel overtuigd van nut en noodzaak”. De Vlor is wat duidelijker en noemt de nieuwe structuur overbodig. De VRWI stelt zich vragen bij de timing. Eerst wordt om advies over de decretale verankering van bepaalde zaken gevraagd. Pas daarna moet de VRWI zich over het nut en de opportuniteit van de structuren uitspreken. In het licht van de twee rapporten van professor Soete wijst de VRWI er tevens op dat een nieuwe tussenstructuur het al zeer complexe landschap nog complexer zou maken.

Minister, is dit eigenlijk wel opportuun? Vreest u niet dat de creatie van nog een nieuwe tussenstructuur het landschap nog complexer zal maken? Dit gaat immers in tegen de aanbevelingen van de adviesraden en in beide rapporten van professor Soete.

De voorzitter: Minister Lieten heeft het woord.

Minister Ingrid Lieten: Voorzitter, mevrouw Moerman heeft net verwezen naar een artikel dat afgelopen maandag in de krant is verschenen. In dat artikel wordt enigszins op de feiten vooruitgelopen. We plannen nog een wijziging van het decreet betreffende de organisatie en financiering van het wetenschaps- en innovatiebeleid. Het ontwerp van decreet wordt momenteel voorbereid. Het ligt nu bij de Raad van State. Ik hoop het Vlaams Parlement op die manier nog tijdig een aantal verbeteringen en wijzigingen aan het decreet te kunnen voorleggen.

Met een van die wijzigingen willen we tegemoetkomen aan een vraag van het bedrijfsleven. Die vraag komt niet van mij. Het bedrijfsleven heeft er ons op gewezen dat de lichte structuren, waarmee we kennisinstellingen en bedrijven de kans bieden om met betrekking tot bepaalde sectoren samen te werken, een mankement bevatten. Ten gevolge van de tijdelijkheid is er geen garantie op een blijvende financiering van strategisch basisonderzoek op langere termijn.

Er is ons dan ook gevraagd in verband met de bestaande lichte structuren die mogelijkheid te creëren en de financiering te verbeteren. Het is niet de bedoeling een nieuwe structuur te creëren. We willen enkel de financieringsmogelijkheden verbeteren.

We doen dit absoluut op vraag van het bedrijfsleven. Naar aanleiding van het artikel in De Tijd heeft Agoria een persbericht verspreid waarin de wijziging wordt toegejuicht. De dag nadien stond in De Tijd een persbericht dat essenscia als reactie heeft verspreid en waarin duidelijk staat dat we het probleem op hun vraag op deze manier trachten op te lossen.

We zullen het debat zeker nog kunnen voeren. Ik hoop het ontwerp van decreet immers nog tijdig in het Vlaams Parlement te kunnen indienen. Op dat ogenblik zullen we er verder over kunnen debatteren.

Mevrouw Fientje Moerman: Ik dank de minister voor haar antwoord. Op technisch-legistisch vlak zullen we de discussie in de commissie verder voeren. Ik neem nota van de vraag van het bedrijfsleven. Die vraag was me niet onbekend. We hebben echter gezien dat in de loop der jaren telkens weer nieuwe zaken in het leven zijn geroepen. Er is in feite niet ingegaan op de onder meer in de rapporten van professor Soete opgenomen aanbevelingen om de complexiteit te verminderen.

Ik sluit niet uit dat bepaalde tekortkomingen moeten worden opgelost en dat bepaalde initiatieven beter moeten worden omkaderd, maar tezelfdertijd wordt niet naar de complexiteit van het innovatielandschap gekeken. Die oefening wordt niet gemaakt. We moeten de rapporten van professor Soete eens uitvoeren. We moeten niet enkel kijken naar de vraag om iets bij te creëren. We moeten ook nagaan of bepaalde zaken niet op een andere manier kunnen worden georganiseerd.

Rekening houdend met het tijdstip in deze legislatuur zullen we nog een bijkomende creatie van structuren krijgen. Helaas zal die noodzakelijke vermindering van de complexiteit er niet meer van komen.

De voorzitter: De heer Diependaele heeft het woord.

De heer Matthias Diependaele: Mevrouw Moerman, we hebben het daar al vaak over gehad in de commissie. U weet dat ik heel gevoelig ben voor de argumenten die u geeft, zeker wanneer het gaat over de aanbevelingen-Soete. Ook wij denken dat we heel wat tijd hebben verloren en dat we veel meer hadden kunnen doen met die aanbevelingen. Hetzelfde geldt voor het rapport-Soete 2. Het is een beetje jammer dat dat moet worden gezegd.

Wat het nieuwe decreet Wetenschap en Innovatie (W&I) betreft, is het niet zo dat daar zomaar nieuwe instrumenten worden gecreëerd. Dat heeft de minister toegelicht.

Wij staan achter het rapport-Soete en wij staan helemaal achter een vereenvoudiging. Ik herhaal ook dat we daar tijd hebben verloren, maar dat betekent niet dat het een strikte regel is dat nergens nog een nieuwe structuur kan worden ingericht. Men moet dat goed bekijken en voldoende afwegen.

Ik heb het persbericht van Agoria gelezen. Wat het nieuwe W&I-decreet betreft, moet men er vooral voor zorgen dat het onderzoek dat gebeurt in de onderzoeksinstellingen beter kan worden afgestemd op de noden van de industrie. Dat lijkt me absoluut een prioriteit. In die zin moeten we daar zeker aan werken. Dit kan daar een goed middel voor zijn. Het is op vraag van de bedrijven. We moeten de inhoudelijke discussie daarover voeren in de commissie.

De voorzitter: De heer Vereeck heeft het woord.

De heer Lode Vereeck: Ik ga verder met wat beide collega's al hebben gezegd. We hebben inderdaad die twee rapporten-Soete waar weinig mee is gebeurd. Er zijn zelfs nieuwe structuren bijgekomen. Het was mooi om de heer Diependaele de opening te zien maken naar het Vlaams Energiebedrijf, maar dat was nu net een structuur waarvan de opdrachten al gebeuren door bestaande instellingen. Minister, het is zo dat we geen vereenvoudiging van de complexiteit hebben gezien. Ik heb u een hele tijd geleden een schriftelijke vraag gesteld over de SOC-maakindustrie (strategisch onderzoekscentrum). Die aanvraag is ingediend door twee competentiepolen, Flanders' DRIVE en Flanders' Mechatronics Technology Centre (FMTC). Die zou worden geïntegreerd in het SOC. U kon op het moment van de schriftelijke vraag daar nog niet op antwoorden, misschien nu wel. Gaat het opnieuw om een bovenstructuur met behoud van de bestaande entiteiten, of gaan we hier voor een vereenvoudiging?

De voorzitter: De heer Rzoska heeft het woord.

De heer Björn Rzoska: Minister, u hebt een punt wanneer u op vraag van mevrouw Moerman aangeeft dat dit een vraag is vanuit het bedrijfsleven. We kunnen het erover eens zijn dat dit een goede stap is. Ik wil de vraag echter omgekeerd stellen. U zegt te hopen dat deze aanpassing nog kan worden voorgelegd aan het parlement. Bent u van plan om voor 25 mei nog iets te doen aan die vereenvoudiging en een aantal misschien overbodige structuren te slechten?

De voorzitter: De heer Van den Heuvel heeft het woord.

De heer Koen Van den Heuvel: Ik onderschrijf grotendeels wat de heer Diependaele hier heeft verkondigd. Het is mede op vraag van Agoria en Flanders Innovation Hub for Sustainable Chemistry (FISCH) dat dit is gebeurd. Het is geen nieuwe structuur, maar een structurele opwaardering om een aantal onderzoeksactiviteiten van verdienstelijke instellingen op een meer structurele manier te financieren. Los daarvan blijft bij ons ook de zorg bestaan die mevrouw Moerman en de andere collega's hier hebben geuit, met name dat er op basis van de rapporten-Soete verdere stappen moeten worden gezet.

De voorzitter: De heer Van Malderen heeft het woord.

De heer Bart Van Malderen: Minister, ik dank u voor uw verhelderende uitleg. Het moet me van het hart dat sommigen het rapport-Soete op een heel eigen manier lezen en

interpreteren. Soms heb ik de indruk dat men het op die manier interpreteert dat een minister geen enkel initiatief meer mag nemen, tenzij zaken schrappen. De waarheid is dat er zelfs in het complexe en volledige onderzoeks- en ontwikkelingslandschap dat Vlaanderen kenmerkt, best nog wel wat hiaten zijn waar op een pragmatische manier op geantwoord moet kunnen worden. Een daarvan is – en FISCH brengt dat tot uiting – de link met de industrie. De industrie moet echter ook een beroep kunnen doen op resultaten van basisonderzoek. En die ontbreken vandaag in grote mate. Ik hoop dat het decreet daar bottom-up, zoals gevraagd door de industrie, kan aan beantwoorden.

Minister Ingrid Lieten: Als we het over het rapport-Soete hebben, verzeilen we allemaal wat in gemeenplaatsen. We doen dan net of het rapport maar één aanbeveling heeft, namelijk de zaken vereenvoudigen. Dat is niet zo. Er staan heel wat aanbevelingen in het rapport-Soete, die goed worden opgevolgd door de verschillende agentschappen en administraties. Er staan ook aanbevelingen in om de zaken wat minder complex te maken voor de kmo's en bedrijfsleiders. Ook daar wordt aan gewerkt. Ik ben graag bereid om in de commissie een overzicht te geven van hoe we beantwoorden aan wat we met de verschillende administraties hebben gedaan in opvolging van de aanbevelingen van het rapport-Soete 1 en 2. Ik hoop dat we daarmee sommige misverstanden uitklaren, zowel inzake de opvolging van andere aanbevelingen, als inzake de aanbevelingen die te maken hebben met het versimpelen van de complexiteit van het landschap. Dat is mijn aanbod.

We moeten ook eerlijk zijn met elkaar. De wereld van innovatie en onderzoek is niet simpel. We zouden kunnen vertrekken van de idee dat we een administratie, een subsidieagentschap en universiteiten hebben, en dat we zo een versimpeling van het landschap hebben. Dat gaat totaal voorbij aan de doelstellingen die we willen bereiken. We willen namelijk dat onderzoek en ontwikkeling maatschappelijk en economisch kan worden vertaald. Daarom hebben we in navolging van de triple-helixgedachte gezegd dat we ook structuren moeten hebben, waarin bedrijfsleven, onderzoekswereld en overheid elkaar vinden en in bepaalde domeinen toegepast onderzoek doen.

Net daarom zijn er strategische onderzoekscentra en lichte structuren opgericht. Die worden elke keer opgericht, niet omdat de regering dat zo belangrijk vindt, maar omdat er een bottom-upvraag komt en er een dossier wordt ingediend door het bedrijfsleven, gesteund door onderzoekscentra, om een lichte structuur op te richten. Degenen die vinden dat er onnodige of overtollige structuren zijn, nodig ik uit om mij te zeggen welke je zou willen afschaffen, en dan wil ik dat debat in de commissie zeker voeren.

Ik wil besluiten met drie uitnodigingen. Eén: hopelijk kom ik in deze legislatuur nog op tijd met het ontwerp van decreet naar het parlement en dan kunnen we met elkaar discussiëren over alle wijzigingen. Twee: ik wil in de commissie graag een overzicht geven over hoe de aanbevelingen van Soete 1 en Soete 2 in de praktijk zijn gebracht en hoever we daarmee staan. Drie: ik kijk met vertrouwen uit naar de voorstellen van de verschillende sprekers over de structuren die ze overbodig vinden.

Mevrouw Fientje Moerman: Minister, ik ga graag in op de drie voorstellen die u doet. We mogen de gemeenplaatsen niet aan twee kanten gebruiken. 'Het bedrijfsleven vraagt, dus...' is een dooddouner. Als het bedrijfsleven iets vraagt, hebben wij, en zeker u als minister, nog altijd de keus over de manier waarop dit wordt vertaald. Ik lees in de adviezen van de instellingen die werden geraadpleegd dat ze vrezen dat door de oplossing die nu is gekozen, men naar een soort automatische decretale inbedding gaat van allerhande initiatieven die permanent worden met – ik citeer de VRWI: “door de decretale verankering dreigen nieuwe structuren vaste begrotingsposten te worden die slecht moeilijk kunnen worden bijgestuurd of opgeheven.”

Het is niet omdat het bedrijfsleven iets vraagt, dat we automatisch voor een zware structuur moeten kiezen of voor een permanent karakter. Dit debat moeten we inderdaad misschien voortzetten in de commissie.

De voorzitter: De actuele vraag is afgehandeld.

■

ACTUELE VRAAG van mevrouw Mia De Vits tot de heer Jo Vandeurzen, Vlaams minister van Welzijn, Volksgezondheid en Gezin, over de problemen bij het berekenen van de ouderbijdrage in de kinderopvang

De voorzitter: Mevrouw De Vits heeft het woord.

Mevrouw Mia De Vits: Voorzitter, minister, collega's, sinds 1 januari berekent men automatisch de inkomen gerelateerde ouderbijdrage voor de kinderopvanginitiatieven. De ouders moeten zich registreren bij Kind en Gezin en moeten een attest inkomenstarief krijgen.

Nu horen en lezen we dat er problemen zijn met de opstart van dit systeem. Enerzijds is het zo dat de databank van de FOD Financiën het soms laat afweten. Soms blijken de doorgegeven gegevens niet correct te zijn. Anderzijds zijn er gezinnen die vergeten om zich te registreren en niet over de nodige tools – zoals internet, de nodige software of een kaartlezer –, beschikken. Vandaag zijn er 14.000 gezinnen die nog niet zijn geregistreerd bij Kind en Gezin.

Afgaande op wat mevrouw Du Bois van Kind en Gezin vandaag zegt, lijkt alles opgelost. Zij zegt dat het goed is, maar dat zij de tarieven van de maand december gewoon zal doortrekken. Minister, de website van Kind en Gezin stelt dat dit een voorstel is, maar dat de opvang zelf beslist of dat gebeurt. Zij zei op de radio ook dat men in geval van problemen onmiddellijk kan bellen naar Kind en Gezin. Mijn eerste reactie is dat dit oké is, maar op de website staat dat bij een contactname een antwoord verschillende weken op zich kan laten wachten. Weet u welke opvanginitiatieven op het voorstel zullen ingaan en welke zullen weigeren? En was het niet beter geweest om te verplichten dat men de tarieven zou handhaven zolang er zich problemen voordoen?

De voorzitter: Minister Vandeurzen heeft het woord.

Minister Jo Vandeurzen: Voorzitter, collega's, sta mij toe om duidelijk te zijn: niemand zal ten onrechte voor de maand januari het maximumtarief aangerekend krijgen. Wij staan voor een eenmalige mega-operatie. Iedereen moet door die flessenhals. Iedereen moet worden geregistreerd. Het gaat over ongeveer 80.000 ouders. Het systeem is tot vandaag toch een relatief succes, want meer dan 60.000 ouders zijn al geregistreerd. Voor het eerst zal in Vlaanderen de automatische rechtentoekenning een feit zijn. Dat impliceert ook een enorme administratieve vereenvoudiging, want de erkende en gesubsidieerde sector moest vroeger aan de mensen hun fiscale gegevens vragen, wat een erg delicate aangelegenheid is. Men moest dan allerlei berekeningen uitvoeren. In de sector die met het systeem van de inkomensgerelateerde kinderopvang (IKG) werkte, werd dat centraal berekend, maar de gegevens moesten toch worden doorgegeven. Dat zorgde voor problemen met de juistheid en de privacy. Dat zal nu allemaal in de backoffice gebeuren.

Het systeem zal, voor wie zijn gegevens te goeder trouw niet heeft opgegeven, maar toch kinderen heeft die in december in de kinderopvang waren opgevangen, een berekening maken op basis van de gegevens van december. Later kan dan de wellicht erg kleine verrekening gebeuren. Als het gaat over kinderen die voor het eerst naar de kinderopvang gaan, dan moet men zijn inkomensgegevens invoeren. Wie geen toegang heeft tot het internet, om welke reden dan ook, wordt opgevangen door heel wat initiatieven. Wij moeten die mensen bedanken. Zij bekijken met de ouders wat kan en wat niet kan. Het is al gebeurd dat het systeem van FOD Financiën uitviel, maar dat is een zeldzaamheid. Men kan ook terecht bij Kind en Gezin. Men moet dan zijn naam en wat gegevens bezorgen, en dan krijgt men het resultaat bezorgd.

Het is juist dat een aantal ouders telefonisch contact opnemen. Er zijn extra personeelsleden die de telefoon beantwoorden, en volgende week komen er nog bij. Maar men moet zich niet ongerust maken: wie contact heeft opgenomen, wordt teruggebeld. En men zal ervoor zorgen dat niet ten onrechte het maximumtarief wordt aangerekend. Zelf denk ik dat alles behoorlijk goed verloopt, gegeven het feit dat wij door die flessenhals moeten. Het is een eenmalige operatie, met de nodige piekmomenten, wat vereist dat wij dan massaal in actie moeten komen. Maar het voordeel is dat wij erg klantvriendelijk de IKG-kinderopvang zullen kunnen organiseren zodra dit achter de rug is.

Mevrouw Mia De Vits: Ik dank u voor uw antwoord, minister. Toch ben ik nog ongerust, omdat ik niet weet welke kinderdaginitiatieven akkoord gaan om het tarief van december verder toe te passen. Als ze dat niet doen, zullen de mensen het maximumtarief moeten betalen. Dat kan oplopen tot 500 euro per maand. Ik blijf me daar zorgen over maken.

Dan is er nog de groep zonder internetaansluiting of de mensen die het vergeten. Er zal een hele tijdspanne tussen zitten. Het zal weken duren vooraleer Kind en Gezin kan antwoorden aan die mensen. Ze moeten aan de andere kant vóór 31 januari geregistreerd zijn. Ja, dat is ook een probleem! Minister, ik vraag dat u de nodige maatregelen neemt opdat ouders helemaal gerust kunnen zijn.

De voorzitter: Mevrouw Van der Borgh heeft het woord.

Mevrouw Vera Van der Borgh: Vorige week hebben we over dit thema uitvoerig gediscussieerd in de commissie Welzijn. Mevrouw De Vits, het is straf dat net u hier vandaag die vraag komt stellen. U vond vorige week dat we verschillende vragen hier rechtover moesten gaan stellen. U vond dat niet alles van de ene dag op de andere werd veranderd. U vond dat er in voldoende overgangsmaatregelen was voorzien. U vond dat niet per 1 april plots alles zou veranderen. Goed, dit terzijde.

Minister, Kind en Gezin heeft duidelijk de toestroom van de aanvragen onderschat en is onvoldoende georganiseerd, zowel op het vlak van personeel als van informatica. U moet niet van neen knikken, dat is de realiteit. De realiteit is dat op het terrein de voorzieningen de ouders ondersteunen door extra mensen en middelen in te zetten om alles in orde te krijgen. En wat doet Kind en Gezin? Het beperkt zich tot de verspreiding van een 'snelinfo' waarin ze aan de voorzieningen vragen om niet de maximumprijs aan te rekenen. Wat zal Kind en Gezin extra doen om dit probleem te verhelpen?

De voorzitter: Mevrouw Jans heeft het woord.

Mevrouw Lies Jans: Ik wil onderstrepen dat we hier een grote stap zetten in de richting van de automatische rechtentoekenning. We mogen dat niet onderschatten. Het gaat hier over alle ouders die een kind in een kinderopvanginitiatief hebben. Het gaat om meer dan 80.000 mensen die zich moeten aanmelden.

Er is al veel gebeurd. 60.000 mensen – zo hoor ik net – hebben zich al aangemeld. Ik ben net als mevrouw De Vits bekommerd om het feit of de genomen maatregelen volstaan om er nu, in de laatste dagen, voor te zorgen dat iedereen aangemeld raakt en dat dit op een goed manier gebeurt. Ik zou niet willen dat mensen plots worden geconfronteerd met het maximumtarief omdat Kind en Gezin niet aan de vraag kan voldoen.

Minister Jo Vandeurzen: Collega's, nog een keer, niemand zal ten onrechte het maximumtarief krijgen voor de maand januari. Het klopt dat er een appel gedaan wordt op de voorzieningen om deze eenmalige operatie uit te voeren. Zij zullen later de administratieve vereenvoudiging concreet aan den lijve ondervinden. Het is juist dat we eenmalig een behoorlijke operatie moeten doen. Kind en Gezin heeft zijn telefoons extra bestaft en zal ze volgende week met nog meer volk bestaften.

Ik probeer goed in te schatten wat er aan de orde is bij Kind en Gezin. Ik denk in alle eerlijkheid dat we er relatief gerust in kunnen zijn dat niemand geconfronteerd zal worden

met een maximumfactuur. Alstublieft, we gaan hier een megastap zetten inzake administratieve vereenvoudiging. We gaan een megastap zetten in de richting van een zeer klantvriendelijk systeem. Het is de eerste keer dat de toepassingen van e-Vlaanderen op die manier worden geïmplementeerd. Laat ons proberen begrip te hebben voor het feit dat men nu die massale toevloed moet proberen te beheren.

Nogmaals, mevrouw De Vits, wie een beroep kan doen op een verlaagd tarief, moet niets vrezen.

Ik heb het vandaag nog eens gecheckt bij Kind en Gezin: als men die gegevens niet heeft, wordt het tarief genomen van de maand december 2013. En als nieuwe ouder in een kinderopvang kun je je kind pas naar de opvang brengen als de gegevens zijn ingegeven.

Het voordeel van de communicatie van vandaag is wel dat ouders zich bewust worden van het feit dat men beter initiatief neemt. Ik zou met mijn geruststellende boodschap niet de indruk willen wekken dat men gewoon niets moet doen. Men kan die gegevens beter doorgeven, dat is het allerbeste. Om u een idee te geven: vandaag alleen al zijn er 1600 attesten afgeleverd, gewoon doordat mensen het initiatief nemen om in te loggen en de aansluiting in orde te maken.

Wij gaan dat kritisch volgen, wees daar maar van overtuigd. Over enkele weken kunnen we daar de evaluatie van maken, om te zien waar we staan. Als die eenmalige operatie achter de rug is, zal het systeem voor velen een bijzonder klantvriendelijk systeem zijn.

Mevrouw Mia De Vits: Mevrouw Van der Borgh, deze problematiek heeft niets te zien met wat vorige week in de commissie op de agenda stond. Als we toen vanuit de meerderheid gezegd hebben dat u de problematiek aan de overkant moest aankaarten, dan is het bewijs geleverd. Minister Geens is erop ingegaan en heeft iets gedaan aan de aftrek en de fiscaliteit. Daar gaat het dus niet over, mevrouw Van der Borgh. *(Opmerkingen van mevrouw Vera Van der Borgh)*

Ik noteer dat de minister zegt dat niemand meer zal moeten betalen. Ik hoop dat in de communicatie van Kind en Gezin – niet alleen op radio en tv, maar ook op de website – die zaken dan ook duidelijk zijn.

De voorzitter: De actuele vraag is afgehandeld.

■

ONTWERP VAN DECREET houdende instemming met het verdrag nr. 189 inzake waardig werk voor het huispersoneel, aangenomen door de Internationale Arbeidsconferentie in haar honderdste zitting in Genève op 16 juni 2011 – 2249 (2013-2014) – Nrs. 1 en 2

Algemene bespreking

De voorzitter: Dames en heren, aan de orde is het ontwerp van decreet houdende instemming met het verdrag nr. 189 inzake waardig werk voor het huispersoneel, aangenomen door de Internationale Arbeidsconferentie in haar honderdste zitting in Genève op 16 juni 2011.

De algemene bespreking is geopend.

Mevrouw Pehlivan, verslaggever, heeft het woord.

Mevrouw Fatma Pehlivan: Voorzitter, minister, collega's, met dit ontwerp van decreet stemt Vlaanderen in met het verdrag nr. 189 inzake waardig werk van het huispersoneel, aangenomen door de Internationale Arbeidsconferentie in haar honderdste zitting in Genève op 16 juni 2011.

Het ontwerp van decreet werd besproken in de commissie op 10 januari jongstleden. Tijdens zijn toelichting gaf minister Muylers aan dat de situatie van huispersoneel dringend verbeterd moet worden. Dit werk wordt voornamelijk uitgevoerd door vrouwen en jonge meisjes, onder wie vele migranten of personen die deel uitmaken van kansarme gemeenschappen, en vaak ook illegaal tewerkgesteld. Zij worden blootgesteld aan discriminatie die te maken heeft met arbeidsomstandigheden en andere schendingen van de mensenrechten. Voor Vlaanderen is specifiek artikel 15 van belang, omdat het daar gaat om de rechten van het huispersoneel in de context van arbeidsbemiddeling, wat een Vlaamse bevoegdheid is.

Het huispersoneel levert een grote bijdrage aan de wereldeconomie. Wereldwijd zijn er naar schatting honderd miljoen mensen actief in deze sector. Ook in België besteden steeds meer tweeverdienersgezinnen hun huishoudelijke taken uit. In het verleden zijn er voor die categorie van werknemers reeds heel wat inspanningen geleverd. Toch zijn er nog heel wat hiaten in de Belgische wetgeving. Zo heeft niet iedereen recht op sociale zekerheid.

Het doel van het verdrag is het waarborgen van behoorlijke arbeidsomstandigheden voor het huispersoneel en het bestrijden van misbruik en uitbuiting. Het verdrag is volgens minister Muylers een krachtig signaal dat stelt welke minimumnormen in acht moeten worden genomen bij de tewerkstelling van huispersoneel. Het verdrag betekent voor het huispersoneel dus een volwaardige erkenning als werknemer met rechten.

Vervolgens hebben ook nog een aantal leden het woord genomen. Het ontwerp van decreet werd aangenomen met eenparigheid van tien stemmen.

De voorzitter: Mevrouw Poleyn heeft het woord.

Mevrouw Sabine Poleyn: Mijn fractie heeft het verdrag natuurlijk goedgekeurd. Het is een belangrijk verdrag. Ik geef twee bijkomende opmerkingen.

Jeanne Devos is met de National Domestic Workers Movement in India een van de stuwende krachten geweest om vanuit India voor een dergelijk verdrag te pleiten binnen de Internationale Arbeidsorganisatie. België heeft dus zeker een voortrekkersrol te spelen. Het is goed dat Vlaanderen dit ratificeert en die rol verder kan spelen.

Onze collega's van CD&V in de Kamer hebben ook al een wetsvoorstel ingediend voor een beter statuut voor huispersoneel in ons eigen land.

Mevrouw Fatma Pehlivan: Door de instemming met dit verdrag wordt een duidelijk signaal gegeven aan de buitenwereld. Er zijn immers nogal wat landen die dit nog niet hebben gedaan en dat ook niet meteen van plan zijn.

Ik wil ook benadrukken dat het dankzij de inspanningen van de federale minister van Werk Monica De Coninck is dat het verdrag al op 5 december 2013 in het federaal parlement werd geratificeerd, waarna het bij ons kwam. België is het derde land. Enkel in Duitsland en Italië werd het verdrag al geratificeerd.

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

De algemene bespreking is gesloten.

Artikelsgewijze bespreking

De voorzitter: Dames en heren, aan de orde is de artikelsgewijze bespreking van het ontwerp van decreet. *(Zie Parl.St. VI.Parl. 2013-14, nr. 2249/1)*

– *De artikelen 1 en 2 worden zonder opmerkingen aangenomen.*

De artikelsgewijze bespreking is gesloten.

We zullen straks de hoofdelijke stemming over het ontwerp van decreet houden.

■

ONTWERP VAN DECREET betreffende opdracht van de bevoegdheid inzake het voeren van een specifiek grond- en woonbeleid voor Vlaams-Brabant aan de Provincie Vlaams-Brabant

– 2303 (2013-2014) – Nrs. 1 tot en met 3

Algemene bespreking

De voorzitter: Dames en heren, aan de orde is het ontwerp van decreet betreffende opdracht van de bevoegdheid inzake het voeren van een specifiek grond- en woonbeleid voor Vlaams-Brabant aan de Provincie Vlaams-Brabant.

De algemene bespreking is geopend.

De heer de Kort, verslaggever, heeft het woord.

De heer Dirk de Kort: Minister, collega's, het voorliggende ontwerp van decreet werd op 9 januari laatstleden besproken door de Commissie voor Woonbeleid, Stedelijk Beleid en Energie. De minister heeft verduidelijkt dat dit ontwerp voortvloeit uit de afspraken die werden gemaakt in het kader van de interne staatshervorming, waarbij besloten werd om het Investeringsfonds voor Grond- en Woonbeleid voor Vlaams-Brabant (Vlabinvest) over te dragen aan de provincie Vlaams-Brabant. Die overdracht gaat gepaard met een blijvend financieel engagement vanwege het Vlaamse Gewest.

Het ontwerp van decreet regelt de overheveling van de opdrachten van Vlabinvest naar een autonoom provinciebedrijf dat het bestuur van Vlaams-Brabant heeft opgericht, namelijk Vlabinvest APB (autonoom provinciebedrijf). Alle onroerende goederen, participaties, niet-projectgebonden rechten en verplichtingen die op 1 december 2013 het vermogen van Vlabinvest uitmaakten, gaan mee over naar dat APB.

Tegelijkertijd regelt het ontwerp van decreet de omvorming van het huidige Vlabinvest naar het Vlaamse Financieringsfonds voor Grond- en Woonbeleid voor Vlaams-Brabant. De bevoegdheid van het huidige Vlabinvest wordt beperkt tot de financiering van Vlabinvest APB onder de naam 'Vlaams Financieringsfonds'. Met andere woorden, er komt een opsplitsing tussen de beleidsbevoegdheid, die nu bij het provinciebestuur terechtkomt, en de financiering vanuit het gewest via kredietverstrekking en werkingsubsidies.

De heer Van Eyken stelde dat Vlabinvest en de doelstellingen ervan hem nooit na aan het hart gelegen hebben. Hij heeft de indruk dat de Vlaamse Regering met dit ontwerp datgene wat het Grondwettelijk Hof in het Grond- en Pandendecreet geschrapt heeft, opnieuw ingang wil doen vinden.

De heer Van Hauthem vroeg zich eerder af waarom de opdracht van Vlabinvest van het gewest naar de provincie zou moeten gaan. Volgens hem verliest de Vlaamse Regering daarmee die bevoegdheid en kan het Vlaams Parlement er geen controle meer op uitoefenen.

De minister verduidelijkte dienaangaande dat het Vlaamse niveau zijn bevoegdheid ter zake niet kan en ook niet zal afstaan. Het gaat hier enkel om een opdracht aan het provinciebestuur. Die opdracht komt er onder andere op neer dat de provincie gronden detecteert en kiest op welke opportuniteit ze inspeelt. De regelgeving blijft een Vlaamse bevoegdheid en aan de wetgevende en controlerende bevoegdheden van het Vlaams Parlement doet dit ontwerp van decreet op geen enkele manier afbreuk.

Mevrouw Van Volcem constateerde dat naast het Vlabinvest-gebied nog meer gemeenten waren gevat door het wonen in eigen streek en te maken kunnen hebben met sociale verdringing. Zij deelde dan ook mee dat Open Vld het voorbehoud dat de Raad van State in zijn advies formuleerde, ondanks de conclusie dat het ontwerp van decreet de toets van het gelijkheidsbeginsel lijkt te doorstaan, mede bijtreedt.

De minister merkte op zeker niet uit te sluiten dat er ook voor andere provincies een soortgelijk systeem kan komen als zich daar gelijkaardige problemen voordoen. Eveneens

werden vragen gesteld naar de wijze van samenstelling van de raad van bestuur van het autonoom provinciebedrijf en werd de vrees uitgedrukt dat er louter politieke mandaten zullen worden uitgedeeld.

Op de vraag van mevrouw Van Volcem beklemtoonde de minister dat de samenstelling van de raad van bestuur een bevoegdheid is van de provincie Vlaams-Brabant. Mevrouw Vogels betreurt dat het ontwerp werd ingediend zonder dat er ten gronde werd nagedacht over de toekomst van het wonen in eigen streek. Ze acht het ook niet meer van deze tijd om via het woonbeleid mensen aan te moedigen om onder de kerktoren te blijven wonen. Ze is de mening toegedaan dat de overheid haar schaarse middelen beter anders zou besteden en zij pleit voor een beleid dat inspeelt op de internationalisering van de rand rond Brussel.

De minister beklemtoont nogmaals dat dit ontwerp de concrete uitvoering regelt in het kader van de interne staatshervorming en dat er niet moet worden getwijfeld of de provincie zich wel aan de wensen van de Vlaamse Regering zal houden. De desbetreffende besluiten van de Vlaamse Regering blijven gehandhaafd en de afdeling Toezicht zal blijven nagaan of de regelgeving correct wordt toegepast. Het ontwerp wordt uiteindelijk aangenomen met zeven stemmen tegen drie bij één onthouding.

Voorzitter, minister, na het verslag wil ik kort mijn persoonlijke bekommernissen naar voren brengen. Vlabinvest werd in de jaren 90 in het leven geroepen om een oplossing te kunnen aanreiken voor de hoge grond- en woonprijzen in de gemeenten in de rand rond Brussel en de daarmee gepaard gaande sociale verdringing. Vanuit CD&V is het belang van de werking van Vlabinvest altijd ondersteund en beklemtoond. In een gebied dat wordt geconfronteerd met een heel specifieke woonproblematiek is men er via Vlabinvest in geslaagd om – volgens de cijfers terug te vinden in het laatste jaarverslag – over de jaren heen 534 woongelegenheden te realiseren. Dat zijn evenveel gezinnen die in hun eigen streek een betaalbare woning hebben kunnen huren of kopen.

Maar ik wil mij ook aansluiten bij de opmerkingen die in de commissie gemaakt werden, door onder andere mevrouw Van Volcem, met betrekking tot het feit dat de problematiek van hoge prijzen en sociale verdringing zich ook in andere provincies niet alleen kan voordoen, maar dat ook effectief doet. Wanneer ik de evoluties in de Antwerpse rand bekijk, dan kan ik niet anders dan vaststellen dat het voor heel wat mensen – en dan vooral voor jonge mensen – een steeds moeilijkere opgave wordt om een betaalbare woning te kunnen vinden. Ik wil er hier dan ook voor pleiten om de evolutie in de andere provincies van dichtbij op te volgen en in die gebieden waar zich gelijkaardige problemen voordoen, in samenwerking met de provinciebesturen, de nodige initiatieven te nemen.

De voorzitter: Minister Van den Bossche heeft het woord.

Minister Freya Van den Bossche: Ik wens de leden van de commissie te bedanken voor het constructieve gesprek. We geven gewoon uitvoering aan een stukje van de interne staatshervorming. Het zou op het terrein mogelijk moeten maken dat Vlabinvest nog korter op de bal kan spelen, nu het dichterbij de provincie zelf zit.

De voorzitter: De heer Van Eyken heeft het woord.

De heer Christian Van Eyken: Voorzitter, collega's, ik wil mijn amendement toelichten. De heer de Kort heeft nog gezegd dat het de bedoeling is dat Vlabinvest een beleid voert ten voordele van het 'Wonen in eigen streek'. Dat vind ik een schending van het arrest van het Grondwettelijk Hof. Dus vraag ik u nog één maal om dit deel van het ontwerp van decreet te schrappen.

De voorzitter: Mevrouw Van Volcem heeft het woord.

Mevrouw Mercedes Van Volcem: Ik wens de heer de Kort te danken voor het zeer uitvoerige en juiste verslag.

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

De algemene bespreking is gesloten.

Artikelsgewijze bespreking

De voorzitter: Dames en heren, aan de orde is de artikelsgewijze bespreking van het ontwerp van decreet. (*Zie Parl.St. VI.Parl. 2013-14, nr. 2303/1*)

– *De artikelen 1 en 2 worden zonder opmerkingen aangenomen.*

Er is een amendement op artikel 3. (*Zie Parl.St. VI.Parl. 2013-14, nr. 2303/3*)

De stemmingen over het amendement en over het artikel worden aangehouden.

– *De artikelen 4 tot en met 31 worden zonder opmerkingen aangenomen.*

De artikelsgewijze bespreking is gesloten.

We zullen straks de hoofdelijke stemming over het ontwerp van decreet houden.

■

ONTWERP VAN DECREET houdende instemming met de overeenkomst tussen de Belgische regering en de Macedonische regering tot het vermijden van dubbele belasting inzake belastingen naar het inkomen en naar het vermogen en tot het voorkomen van het ontduiken van belasting, ondertekend te Brussel op 6 juli 2010 – 2310 (2013-2014) – Nrs. 1 en 2

Algemene bespreking

De voorzitter: Dames en heren, aan de orde is het ontwerp van decreet houdende instemming met de overeenkomst tussen de Belgische regering en de Macedonische regering tot het vermijden van dubbele belasting inzake belastingen naar het inkomen en naar het vermogen en tot het voorkomen van het ontduiken van belasting, ondertekend te Brussel op 6 juli 2010.

De algemene bespreking is geopend.

Mevrouw Poleyn, verslaggever, heeft het woord.

Mevrouw Sabine Poleyn: Voorzitter, op 6 januari hebben we dit verdrag in de commissie Buitenlands Beleid behandeld. Het gaat over een klassiek dubbelbelastingverdrag. Het vervangt een overeenkomst die nog met de voormalige Socialistische Federale Republiek Joegoslavië werd gesloten. Na de onafhankelijkheid van Macedonië moest dit worden vervangen. Voor Vlaanderen is het vooral van belang wat betreft de onroerende voorheffing.

Minister Muylers heeft de toelichting gegeven. Er zijn een aantal bedenkingen gemaakt door collega's. Collega Kennes is ingegaan op het aspect van het uitwisselen van inlichtingen op het voorstel om een intrafederaal samenwerkingsakkoord te sluiten. Collega Van Overmeire had vragen bij de gevolgde procedure, waarbij blijkt dat de federale overheid laat het gemengd karakter heeft vastgesteld, waardoor dit verdrag wat vertraagd is. Collega Moerman heeft een aantal voorstellen gedaan om dat in het vervolg beter te doen.

Minister Muylers heeft gezegd dat hij de suggesties zal meenemen en doorgeven aan de minister-president. Hij heeft, wat betreft de eerste vraag van collega Kennes, bevestigd dat er twee samenwerkingsakkoorden komen. Daarna werd het ontwerp van decreet eenparig aangenomen met tien stemmen.

De voorzitter: Minister Muylers heeft het woord.

Minister Philippe Muylers: Ondertussen zijn de afspraken gemaakt, zodat we nu uitgenodigd worden op de weekgroep Gemengde Verdragen, waarbij in overleg met het kabinet telkens de houding van Vlaanderen wordt aangegeven. Vlaanderen neemt ook een

actieve rol op bij die onderhandelingen. Na de commissievergadering heb ik nog contact gehad met het kabinet van de minister-president om de problematiek toch nog eens door te geven aan het Departement internationaal Vlaanderen met de duiding van de huidige afspraken met de FOD Financiën zodat we in de toekomst Macedonische toestanden kunnen vermijden.

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

De algemene bespreking is gesloten.

Artikelsgewijze bespreking

De voorzitter: Dames en heren, aan de orde is de artikelsgewijze bespreking van het ontwerp van decreet. (Zie *Parl.St.* VI.Parl. 2013-14, nr. 2310/1)

– *De artikelen 1 en 2 worden zonder opmerkingen aangenomen.*

De artikelsgewijze bespreking is gesloten.

We zullen straks de hoofdelijke stemming over het ontwerp van decreet houden.

■

VOORSTEL VAN RESOLUTIE van de dames Fatma Pehlivan en Sabine Poleyn, de heer Karim Van Overmeire, de dames Fientje Moerman en Elisabeth Meuleman en de heer Boudewijn Bouckaert betreffende de inspanningen van de Vlaamse ontwikkelingsamenwerking met betrekking tot het recht op onderwijs voor meisjes – 2284 (2013-2014) – Nrs. 1 en 2

Bespreking

De voorzitter: Dames en heren, aan de orde is het voorstel van resolutie van de dames Fatma Pehlivan en Sabine Poleyn, de heer Karim Van Overmeire, de dames Fientje Moerman en Elisabeth Meuleman en de heer Boudewijn Bouckaert betreffende de inspanningen van de Vlaamse ontwikkelingsamenwerking met betrekking tot het recht op onderwijs voor meisjes.

De bespreking is geopend.

Mevrouw Pehlivan heeft het woord.

Mevrouw Fatma Pehlivan: Voorzitter, collega's, met dit voorstel van resolutie wijzen wij op het belang van onderwijs voor meisjes in de partnerlanden van de Vlaamse ontwikkelingsamenwerking. We weten allemaal dat basisonderwijs heel fundamenteel is. Het is de basis voor een succesvolle schoolcarrière. Maar in vele landen in het Zuiden kunnen meisjes het basisonderwijs niet eens afmaken. Vooral in noodsituaties is het onderwijs voor meisjes vaak het eerste dat wegvalt. Er zijn ook andere redenen waardoor meisjes vroegtijdig moeten afhaken, zoals huwelijk of zwangerschap op jonge leeftijd en gevaar voor geweld op weg naar school.

Onderzoek heeft aangetoond dat scholing van meisjes een uitstekende investering is om armoede in te dijken. Meisjes die naar school gaan, maken immers hun eigen keuzes, ze krijgen op een later moment kinderen, kunnen zichzelf beter beschermen tegen geweld en ze hebben later een hoger inkomen.

Collega's, we hebben in Vlaanderen de nodige expertise op onderwijsgebied en specifiek in gelijke onderwijskansen. We vragen dan ook om deze expertise in te zetten in de partnerlanden van de Vlaamse ontwikkelingsamenwerking en zo bij te dragen aan het recht op onderwijs voor meisjes. Hierbij kan de Vlaamse Vereniging voor Ontwikkelingsamenwerking en Technische Bijstand (VVOB) gezien worden als belangrijke partner vanwege haar ervaring bij het begeleiden van landen in het Zuiden om een sterk kwalitatief onderwijsbeleid te ontwikkelen.

Daarnaast vragen we aan de Vlaamse Regering om haar positie ten opzichte van de steun aan het onderwijs in het Zuiden te herbekijken en bij te dragen aan het lager en middelbaar onderwijs in de partnerlanden. Het is immers cruciaal voor de toekomst van de kinderen en de volgende generaties.

Ik wil dan ook alle collega's die de resolutie mee hebben ondertekend, bedanken, want we geven hiermee vanuit Vlaanderen toch wel een krachtig signaal dat we daarop willen inzetten.

De voorzitter: De heer Van Overmeire heeft het woord.

De heer Karim Van Overmeire: Voorzitter, collega's, ik wil enkele woorden zeggen ter ondersteuning van de inhoud van deze resolutie. Het is natuurlijk een belangrijke problematiek, die zowat de helft van de wereldbevolking rechtstreeks aangaat omdat het hier onmiskenbaar om een individueel recht gaat. Tegelijk gaat het alle samenlevingen aan. Men moet geen bijzonder ingewikkelde redeneringen opbouwen om tot de vaststelling te komen dat een samenleving zonder onderwijs voor meisjes een samenleving is die de helft van haar potentieel onbenut laat. Zoals mevrouw Pehlivan al heeft gezegd, is er duidelijk vastgesteld dat er een rechtstreeks verband is met economische groei en met het afremmen van de bevolkingsgroei.

Daarnaast vragen wij in de tekst ook aandacht, niet alleen voor onderwijs als dusdanig, maar ook voor de kwaliteit van het onderwijs, want dat is natuurlijk heel belangrijk.

Tegelijk en tot slot, collega's, blijven wij voorstander van concentratie inzake internationale samenwerking. Ten eerste op geografisch vlak, wat het aantal landen betreft, Zuidelijk Afrika, waar toch nog wel wat werk te verzetten is. Verder pleiten we ook voor thematische concentratie. Dat pleidooi voor concentratie belet niet dat onderwijs, waar Vlaanderen inderdaad heel veel expertise te bieden heeft, binnen die concentratie zeker een plaats kan vinden.

Ik uit dus woorden van steun voor deze tekst.

De voorzitter: Mevrouw Poleyne heeft het woord.

Mevrouw Sabine Poleyne: Voorzitter, aanvullend wil ik drie bedenkingen maken. Wij zijn er natuurlijk ook van overtuigd dat onderwijs een belangrijke actor is in het creëren van ontwikkeling.

We moeten de Vlaamse ontwikkelingssamenwerking breed interpreteren. Ontwikkelingssamenwerking vandaag is veel breder dan het pure ontwikkelingsbeleid dat we tot voor kort bekeken. De wereld verandert ook sterk. Het is een opdracht aan de hele Vlaamse Regering, aan alle beleidsdomeinen. In deze Vlaamse Regering is het nu al zo dat alle ministers hun eigen internationale beleid of ontwikkelingsbeleid kunnen ontwikkelen.

We hopen dat de Vlaamse Vereniging voor Ontwikkelingssamenwerking en Technische Bijstand (VVOB) een centrale actor kan worden, bijvoorbeeld in samenwerking met het onderwijsdepartement.

Net zoals mijn collega, wil ik verwijzen naar de belangrijke principes van het kaderdecreet: coherentie, concentratie en ownership. Die blijven overeind bij het goedkeuren van deze resolutie.

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

De bespreking is gesloten.

We zullen straks de hoofdelijke stemming over het voorstel van resolutie houden.

■

**VERZOEKSCHRIFT over de wijziging eind oktober 2009 van de voorwaarden voor de renovatiepremie. Verslag namens de Commissie voor Woonbeleid, Stedelijk Beleid en Energie uitgebracht door de heer Marc Hendrickx
– 2355 (2013-2014) – Nr. 1**

Verslag

De voorzitter: Dames en heren, aan de orde is het verslag namens de Commissie voor Woonbeleid, Stedelijk Beleid en Energie over het verzoekschrift over de wijziging eind oktober 2009 van de voorwaarden voor de renovatiepremie.

De heer Hendrickx, verslaggever, heeft het woord.

De heer Marc Hendrickx: Voorzitter, op 18 september 2013 ontving u als voorzitter van het Vlaams Parlement een verzoekschrift over de wijziging eind oktober 2009 van de voorwaarden voor de renovatiepremie. Dat verzoekschrift handelt over de verstrenging van de premievoorwaarden voor renovatiepremies voor woningen die werd doorgevoerd in 2009.

Volgens de verzoekers hadden vele aanvragers hun indiening pas voltooid toen het al te laat was voor het oude premiestelsel omdat niets erop wees dat de voorwaarden op een zo korte termijn zouden veranderen. Gezien onder meer het redelijkheids- en zorgvuldigheidsbeginsel hadden ze geen reden om zich daaraan te verwachten, argumenteren deze verzoekers.

Het verzoek beoogt een herstel van de rechten van voor 29 oktober 2009, niet alleen voor aanvragen ingediend tussen 29 oktober en 31 december 2009, maar ook voor alle later ingediende aanvragen betreffende werken in 2009.

De indieners vragen aan het Vlaams Parlement een aanpassing van de betreffende besluiten en een herziening van alle betrokken dossiers of een passende compensatie. De verzoekers verwijzen in dat kader ook naar het jaarverslag van de ombudsman in 2009.

Dit verzoekschrift is een eerste maal behandeld op donderdag 5 december 2013 in de commissie Wonen. In die zitting heeft de commissie beslist om een standpunt te vragen aan minister Van den Bossche. De minister van Wonen heeft haar standpunt enkele dagen later bezorgd. Dat standpunt hebben wij dan in de commissie van donderdag 9 januari laatstleden besproken.

De minister verwijst naar het arrest van de Raad van State dat bepaalt dat “het invoeren van een overgangsmaatregel voor degenen die nog geen aanvraag indienden precies zou kunnen leiden tot een schending van het gelijkheidsbeginsel, aangezien het niet duidelijk is waar de grens dan precies dient te worden getrokken.”

Gezien dit oordeel verklaart de minister niet te kunnen ingaan op het verzoek. Volgens mevrouw Vogels heeft de Vlaamse Regering zich duidelijk bezondigd aan contractbreuk ten aanzien van een groot aantal mensen. Mevrouw Hostekint wijst erop dat de Raad van State intussen heeft geoordeeld dat van contractbreuk geen sprake was en dat de standpunten van de Raad van State en de Vlaamse Regering overeenstemmen.

Mevrouw De Waele schaart zich niet achter de strategie van de minister om naar de Raad van State te verwijzen, aangezien het verzoek de mensen betreft die nog geen aanvraag hadden ingediend.

Mevrouw Veerle Heeren stelt dat er inderdaad sprake was van een abrupte maatregel, maar anderzijds heeft de regering steeds duidelijk aangegeven dat ze zich zou neerleggen bij de beslissing van de Raad van State.

De commissie besliste met 7 stemmen tegen 2 om het standpunt van minister Van den Bossche over te nemen.

De voorzitter: Is het parlement het eens met de conclusies van de commissie? (*Instemming*)

Ik zal de verzoeker hiervan in kennis stellen.

■

ONTWERP VAN DECREET houdende instemming met het verdrag nr. 189 inzake waardig werk voor het huispersoneel, aangenomen door de Internationale Arbeidsconferentie in haar honderdste zitting in Genève op 16 juni 2011 – 2249 (2013-2014) – Nrs. 1 en 2

Hoofdelijke stemming

De voorzitter: Dames en heren, aan de orde is de hoofdelijke stemming over het ontwerp van decreet.

Stemming nr. 1

Ziehier het resultaat:

100 leden hebben aan de stemming deelgenomen;
100 leden hebben ja geantwoord.

Dientengevolge neemt het Vlaams Parlement het ontwerp van decreet aan. Het zal aan de Vlaamse Regering ter bekrachtiging worden overgezonden.

■

ONTWERP VAN DECREET betreffende opdracht van de bevoegdheid inzake het voeren van een specifiek grond- en woonbeleid voor Vlaams-Brabant aan de Provincie Vlaams-Brabant – 2303 (2013-2014) – Nrs. 1 tot en met 3

Aangehouden stemmen

De voorzitter: Dames en heren, aan de orde zijn de aangehouden stemmen.

Aan de orde is de stemming over amendement nr. 1, van de heer Van Eyken, op artikel 3.

Stemming nr. 2

Ziehier het resultaat:

100 leden hebben aan de stemming deelgenomen;
1 lid heeft ja geantwoord;
99 leden hebben neen geantwoord.

Het amendement is niet aangenomen.

Aan de orde is de stemming over artikel 3.

Stemming nr. 3

Ziehier het resultaat:

100 leden hebben aan de stemming deelgenomen;
63 leden hebben ja geantwoord;
1 lid heeft neen geantwoord;
36 leden hebben zich onthouden.

Artikel 3 is aangenomen.

Hoofdelijke stemming

De voorzitter: Dames en heren, aan de orde is de hoofdelijke stemming over het ontwerp van decreet.

Stemming nr. 4

Ziehier het resultaat:

- 99 leden hebben aan de stemming deelgenomen;
- 63 leden hebben ja geantwoord;
- 5 leden hebben neen geantwoord;
- 31 leden hebben zich onthouden.

Dientengevolge neemt het Vlaams Parlement het ontwerp van decreet aan. Het zal aan de Vlaamse Regering ter bekrachtiging worden overgezonden.

■

ONTWERP VAN DECREET houdende instemming met de overeenkomst tussen de Belgische regering en de Macedonische regering tot het vermijden van dubbele belasting inzake belastingen naar het inkomen en naar het vermogen en tot het voorkomen van het ontduiken van belasting, ondertekend te Brussel op 6 juli 2010
– 2310 (2013-2014) – Nrs. 1 en 2

Hoofdelijke stemming

De voorzitter: Dames en heren, aan de orde is de hoofdelijke stemming over het ontwerp van decreet.

Stemming nr. 5

Het resultaat wat betreft de gemeenschapsaangelegenheden is als volgt:

- 103 leden hebben aan de stemming deelgenomen;
- 103 leden hebben ja geantwoord.

Het resultaat wat betreft de gewestaangelegenheden is als volgt:

- 99 leden hebben aan de stemming deelgenomen;
- 99 leden hebben ja geantwoord.

Dientengevolge neemt het Vlaams Parlement het ontwerp van decreet aan. Het zal aan de Vlaamse Regering ter bekrachtiging worden overgezonden.

■

VOORSTEL VAN RESOLUTIE van de dames Fatma Pehlivan en Sabine Poleyn, de heer Karim Van Overmeire, de dames Fientje Moerman en Elisabeth Meuleman en de heer Boudewijn Bouckaert betreffende de inspanningen van de Vlaamse ontwikkelings-samenwerking met betrekking tot het recht op onderwijs voor meisjes
– 2284 (2013-2014) – Nrs. 1 en 2

Hoofdelijke stemming

De voorzitter: Dames en heren, aan de orde is de hoofdelijke stemming over het voorstel van resolutie.

Stemming nr. 6

Ziehier het resultaat:

- 103 leden hebben aan de stemming deelgenomen;
- 103 leden hebben ja geantwoord.

Dientengevolge neemt het Vlaams Parlement het voorstel van resolutie aan. De resolutie zal aan de Vlaamse Regering worden overgezonden.

■

MOTIE van de heer Peter Reekmans tot besluit van de op 19 december 2013 door de heren Jan Penris en Peter Reekmans in commissie gehouden interpellaties tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, respectievelijk over de nieuwe uitbatingsstructuur van de regionale luchthavens van Antwerpen en Oostende-Brugge, en over de problematiek van de nieuwe beheersvorm voor de regionale luchthavens

– 2343 (2013-2014) – Nr. 1

Hoofdelijke stemming

De voorzitter: Dames en heren, aan de orde is de hoofdelijke stemming over de motie.

Stemming nr. 7

Ziehier het resultaat:

103 leden hebben aan de stemming deelgenomen;

14 leden hebben ja geantwoord;

66 leden hebben neen geantwoord;

23 leden hebben zich onthouden.

Dientengevolge neemt het Vlaams Parlement de motie niet aan.

■

MOTIE van de heren Egbert Lachaert en Marino Keulen tot besluit van de op 19 december 2013 door de heren Jan Penris en Peter Reekmans in commissie gehouden interpellaties tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, respectievelijk over de nieuwe uitbatingsstructuur van de regionale luchthavens van Antwerpen en Oostende-Brugge, en over de problematiek van de nieuwe beheersvorm voor de regionale luchthavens

– 2342 (2013-2014) – Nr. 1

Hoofdelijke stemming

De voorzitter: Dames en heren, aan de orde is de hoofdelijke stemming over de motie.

Stemming nr. 8

Ziehier het resultaat:

103 leden hebben aan de stemming deelgenomen;

21 leden hebben ja geantwoord;

65 leden hebben neen geantwoord;

17 leden hebben zich onthouden.

Dientengevolge neemt het Vlaams Parlement de motie niet aan.

■

MOTIE van de heer Boudewijn Bouckaert en mevrouw Patricia De Waele tot besluit van de op 9 januari 2014 door de heer Boudewijn Bouckaert in commissie gehouden interpellatie tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, over het algemeen regeringsbeleid inzake de toetsing van decreten en decreetsontwerpen aan hun grondwettelijkheid en rechtmatigheid, naar aanleiding van het arrest nr. 145/2013 van het Grondwettelijk Hof van 7 november 2013 tot vernietiging ex tunc van de regeling in het Grond- en Pandendecreet in verband met de sociale lasten

– 2346 (2013-2014) – Nr. 1

Hoofdelijke stemming

De voorzitter: Dames en heren, aan de orde is de hoofdelijke stemming over de motie.

Stemming nr. 9

Ziehier het resultaat:

103 leden hebben aan de stemming deelgenomen;

32 leden hebben ja geantwoord;

65 leden hebben neen geantwoord;

6 leden hebben zich onthouden.

Dientengevolge neemt het Vlaams Parlement de motie niet aan.

De heer Diependaele heeft het woord.

De heer Matthias Diependaele: Voorzitter, het gaat hier om een motie die was gekoppeld aan een interpellatie over het Grond- en Pandendecreet. Het is echter zo dat het principe in de door de heer Bouckaert voorgelegde motie de meerderheid de moeite waard lijkt om eens verder over na te denken. Dat stond trouwens ook gedeeltelijk in uw Plenum. We zullen dan ook bekijken of de tekst eventueel kan worden bijgewerkt en veranderd in een voorstel van resolutie.

■

MOTIE van de heren Marino Keulen en Egbert Lachaert, mevrouw Lydia Peeters en de heren Sas van Rouveroij en Bart Tommelein tot besluit van het op 22 januari 2014 in plenaire vergadering gehouden actualiteitsdebat over de Vlaamse Vervoermaatschappij, naar aanleiding van het memorandum van De Lijn en de reacties ter zake

– 2375 (2013-2014) – Nr. 1

Hoofdelijke stemming

De voorzitter: Dames en heren, aan de orde is de hoofdelijke stemming over de motie.

Stemming nr. 10

Ziehier het resultaat:

103 leden hebben aan de stemming deelgenomen;

33 leden hebben ja geantwoord;

65 leden hebben neen geantwoord;

5 leden hebben zich onthouden.

Dientengevolge neemt het Vlaams Parlement de motie niet aan.

■

MOTIE van de dames Marleen Van den Eynde en Agnes Bruyninckx-Vandenhoudt en de heren Jan Penris, Wim Wienen, Chris Janssens en Pieter Huybrechts tot besluit van het op 22 januari 2014 in plenaire vergadering gehouden actualiteitsdebat over de Vlaamse Vervoermaatschappij, naar aanleiding van het memorandum van De Lijn en de reacties ter zake

– 2376 (2013-2014) – Nr. 1

Hoofdelijke stemming

De voorzitter: Dames en heren, aan de orde is de hoofdelijke stemming over de motie.

Stemming nr. 11

Ziehier het resultaat:

103 leden hebben aan de stemming deelgenomen;

12 leden hebben ja geantwoord;

66 leden hebben neen geantwoord;

25 leden hebben zich onthouden.

Dientengevolge neemt het Vlaams Parlement de motie niet aan.

■

REGELING VAN DE WERKZAAMHEDEN

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

We komen opnieuw bijeen op woensdag 29 januari 2014 om 14 uur.

De vergadering is gesloten.

– De vergadering wordt gesloten om 19 uur.

■

BIJLAGEN

Aanwezigheden

Aanwezig

Caroline Bastiaens, Robrecht Bothuyne, Boudewijn Bouckaert, Karin Brouwers, Agnes Bruyninckx-Vandenhoudt, Karlos Callens, Bart Caron, Vera Celis, Patricia Ceysens, Lode Ceysens, Sonja Claes, Griet Coppé, Frank Creyelman, Steve D'Hulster, Piet De Bruyn, Johan Deckmyn, Kathleen Deckx, Philippe De Coene, Jean-Jacques De Gucht, Irina De Knop, Dirk de Kort, Kurt De Loor, Paul Delva, Marnic De Meulemeester, Jos De Meyer, Annick De Ridder, Mia De Vits, Gwenny De Vroe, Else De Wachter, Patricia De Waele, Bart De Wever, Filip Dewinter, Matthias Diependaele, Jan Durnez, Tine Eerlingen, Martine Fournier, Cindy Franssen, Danielle Godderis-T'Jonck, Peter Gysbrechts, Veerle Heeren, Kathleen Helsen, Marc Hendrickx, Liesbeth Homans, Pieter Huybrechts, Yamila Idrissi, Lies Jans, Vera Jans, Chris Janssens, Patrick Janssens, Ward Kennes, Marino Keulen, Els Kindt, Egbert Lachaert, Jan Laurys, Marcel Logist, Chokri Mahassine, Bart Martens, Katleen Martens, Marius Meremans, Elisabeth Meuleman, Fientje Moerman, Dirk Peeters, Lydia Peeters, Fatma Pehlivan, Jan Penris, Jan Peumans, Sabine Poleyn, Joke Quintens, Peter Reekmans, Els Robeyns, Tinne Rombouts, Björn Rzoska, Hermes Sanctorum, Johan Sauwens, Katrien Schryvers, Willy Segers, Griet Smaers, Helga Stevens, Felix Strackx, Valerie Taeldeman, Bart Tommelein, Güler Turan, Wilfried Vandaele, Marc Vanden Bussche, Marleen Van den Eynde, Koen Van den Heuvel, Vera Van der Borght, Marleen Vanderpoorten, Luckas Van Der Taelen, Marc Van de Vijver, Kris Van Dijck, Wim Van Dijck, Christian Van Eyken, Jurgen Vanlerberghe, Bart Van Malderen, Dirk Van Mechelen, Karim Van Overmeire, Eric Van Rompuy, Peter Van Rompuy, Sas van Rouveroij, Gerda Van Steenberge, Mercedes Van Volcem, Lode Vereeck, Jan Verfaillie, Goedele Vermeiren, Christian Verougstraete, Johan Verstreken, Jurgen Verstrepen, Mieke Vogels, Ulla Werbrouck, Wim Wienen, Veli Yüksel, Khadija Zamouri.

Afwezig met kennisgeving

Jo De Ro, Jan Roegiers, Ivan Sabbe: ambtsverplichtingen;

Erik Arckens, Ann Brusseel, Marijke Dillen, Michèle Hostekint, Stefaan Sintobin, Joris Van Hauthem, Linda Vissers: gezondheidsredenen.

Afwezig zonder kennisgeving

Erik Tack

■

Individuele stemmingen Vlaamse Volksvertegenwoordigers

Stemming nr.1:

JA-stemmen:

Caroline Bastiaens, Robrecht Bothuyne, Boudewijn Bouckaert, Karin Brouwers, Agnes Bruyninckx-Vandenhoudt, Karlos Callens, Vera Celis, Patricia Ceysens, Lode Ceysens, Sonja Claes, Griet Coppé, Frank Creyelman, Steve D'Hulster, Piet De Bruyn, Philippe De Coene, Jean-Jacques De Gucht, Irina De Knop, Dirk de Kort, Kurt De Loor, Marnic De Meulemeester, Jos De Meyer, Annick De Ridder, Mia De Vits, Gwenny De Vroe, Else De Wachter, Bart De Wever, Kathleen Deckx, Filip Dewinter, Matthias Diependaele, Jan Durnez, Tine Eerlingen, Martine Fournier, Cindy Franssen, Danielle Godderis-T'Jonck, Peter Gysbrechts, Veerle Heeren, Kathleen Helsen, Marc Hendrickx, Liesbeth Homans, Pieter Huybrechts, Lies Jans, Vera Jans, Chris Janssens, Patrick Janssens, Ward Kennes, Els Kindt, Egbert Lachaert, Jan Laurys, Marcel Logist, Chokri Mahassine, Bart Martens, Katleen Martens, Marius Meremans, Elisabeth Meuleman, Fientje Moerman, Dirk Peeters, Lydia Peeters, Fatma Pehlivan, Jan Penris, Jan Peumans, Sabine Poleyn, Joke Quintens, Els

Robeyns, Tinne Rombouts, Björn Rzoska, Hermes Sanctorum, Johan Sauwens, Katrien Schryvers, Willy Segers, Griet Smaers, Helga Stevens, Felix Strackx, Valerie Taeldeman, Bart Tommelein, Güler Turan, Marc Van de Vijver, Marleen Van den Eynde, Koen Van den Heuvel, Vera Van der Borght, Kris Van Dijck, Wim Van Dijck, Christian Van Eyken, Bart Van Malderen, Dirk Van Mechelen, Karim Van Overmeire, Eric Van Rompuy, Sas van Rouveroij, Mercedes Van Volcem, Wilfried Vandaele, Marc Vanden Bussche, Marleen Vanderpoorten, Jurgen Vanlerberghe, Lode Vereeck, Jan Verfaillie, Goedele Vermeiren, Christian Verougstraete, Johan Verstreken, Ulla Werbrouck, Wim Wienen, Veli Yüksel

■

Stemming nr.2:

JA-stemmen:

Christian Van Eyken

NEEN-stemmen:

Caroline Bastiaens, Robrecht Bothuyne, Boudewijn Bouckaert, Karin Brouwers, Agnes Bruyninckx-Vandenhoudt, Karlos Callens, Vera Celis, Patricia Ceysens, Lode Ceysens, Sonja Claes, Griet Coppé, Frank Creyelman, Steve D'Hulster, Piet De Bruyn, Philippe De Coene, Jean-Jacques De Gucht, Irina De Knop, Dirk de Kort, Kurt De Loor, Marnic De Meulemeester, Jos De Meyer, Annick De Ridder, Mia De Vits, Gwenny De Vroe, Else De Wachter, Bart De Wever, Kathleen Deckx, Filip Dewinter, Matthias Diependaele, Jan Durnez, Tine Eerlingen, Martine Fournier, Cindy Franssen, Danielle Godderis-T'Jonck, Peter Gysbrechts, Veerle Heeren, Kathleen Helsen, Marc Hendrickx, Liesbeth Homans, Pieter Huybrechts, Lies Jans, Vera Jans, Chris Janssens, Patrick Janssens, Ward Kennes, Els Kindt, Egbert Lachaert, Jan Laurys, Marcel Logist, Chokri Mahassine, Bart Martens, Katleen Martens, Marius Meremans, Elisabeth Meuleman, Fientje Moerman, Dirk Peeters, Lydia Peeters, Fatma Pehlivan, Jan Penris, Jan Peumans, Sabine Poleyn, Joke Quintens, Els Robeyns, Tinne Rombouts, Björn Rzoska, Hermes Sanctorum, Johan Sauwens, Katrien Schryvers, Willy Segers, Griet Smaers, Helga Stevens, Felix Strackx, Valerie Taeldeman, Bart Tommelein, Güler Turan, Marc Van de Vijver, Marleen Van den Eynde, Koen Van den Heuvel, Vera Van der Borght, Kris Van Dijck, Wim Van Dijck, Bart Van Malderen, Dirk Van Mechelen, Karim Van Overmeire, Eric Van Rompuy, Sas van Rouveroij, Mercedes Van Volcem, Wilfried Vandaele, Marc Vanden Bussche, Marleen Vanderpoorten, Jurgen Vanlerberghe, Lode Vereeck, Jan Verfaillie, Goedele Vermeiren, Christian Verougstraete, Johan Verstreken, Ulla Werbrouck, Wim Wienen, Veli Yüksel

■

Stemming nr.3:

JA-stemmen:

Caroline Bastiaens, Robrecht Bothuyne, Karin Brouwers, Vera Celis, Lode Ceysens, Sonja Claes, Griet Coppé, Steve D'Hulster, Piet De Bruyn, Philippe De Coene, Dirk de Kort, Kurt De Loor, Jos De Meyer, Annick De Ridder, Mia De Vits, Else De Wachter, Bart De Wever, Kathleen Deckx, Matthias Diependaele, Jan Durnez, Tine Eerlingen, Martine Fournier, Cindy Franssen, Danielle Godderis-T'Jonck, Veerle Heeren, Kathleen Helsen, Marc Hendrickx, Liesbeth Homans, Lies Jans, Vera Jans, Patrick Janssens, Ward Kennes, Els Kindt, Jan Laurys, Marcel Logist, Chokri Mahassine, Bart Martens, Marius Meremans, Fatma Pehlivan, Jan Peumans, Sabine Poleyn, Joke Quintens, Els Robeyns, Tinne Rombouts, Johan Sauwens, Katrien Schryvers, Willy Segers, Griet Smaers, Helga Stevens, Valerie Taeldeman, Güler Turan, Marc Van de Vijver, Koen Van den Heuvel, Kris Van Dijck, Bart Van Malderen,

Karim Van Overmeire, Eric Van Rompuy, Wilfried Vandaele, Jurgen Vanlerberghe, Jan Verfaillie, Goedele Vermeiren, Johan Verstreken, Veli Yüksel

NEEN-stemmen:

Christian Van Eyken

ONTHOUDINGEN:

Boudewijn Bouckaert, Agnes Bruyninckx-Vandenhoudt, Karlos Callens, Patricia Ceysens, Frank Creyelman, Jean-Jacques De Gucht, Irina De Knop, Marnic De Meulemeester, Gwenny De Vroe, Filip Dewinter, Peter Gysbrechts, Pieter Huybrechts, Chris Janssens, Egbert Lachaert, Katleen Martens, Elisabeth Meuleman, Fientje Moerman, Dirk Peeters, Lydia Peeters, Jan Penris, Björn Rzoska, Hermes Sanctorum, Felix Strackx, Bart Tommelein, Marleen Van den Eynde, Vera Van der Borght, Wim Van Dijck, Dirk Van Mechelen, Sas van Rouveroij, Mercedes Van Volcem, Marc Vanden Bussche, Marleen Vanderpoorten, Lode Vereeck, Christian Verougstraete, Ulla Werbrouck, Wim Wienen

■

Stemming nr.4:

JA-stemmen:

Caroline Bastiaens, Robrecht Bothuyne, Karin Brouwers, Vera Celis, Lode Ceysens, Sonja Claes, Griet Coppé, Steve D'Hulster, Piet De Bruyn, Philippe De Coene, Dirk de Kort, Kurt De Loor, Jos De Meyer, Annick De Ridder, Mia De Vits, Else De Wachter, Bart De Wever, Kathleen Deckx, Matthias Diependaele, Jan Durnez, Tine Eerlingen, Martine Fournier, Cindy Franssen, Danielle Godderis-T'Jonck, Veerle Heeren, Kathleen Helsen, Marc Hendrickx, Liesbeth Homans, Lies Jans, Vera Jans, Patrick Janssens, Ward Kennes, Els Kindt, Jan Laurys, Marcel Logist, Chokri Mahassine, Bart Martens, Marius Meremans, Fatma Pehlivan, Jan Peumans, Sabine Poleyn, Joke Quintens, Els Robeyns, Tinne Rombouts, Johan Sauwens, Katrien Schryvers, Willy Segers, Griet Smaers, Helga Stevens, Valerie Taeldeman, Güler Turan, Marc Van de Vijver, Koen Van den Heuvel, Kris Van Dijck, Bart Van Malderen, Karim Van Overmeire, Eric Van Rompuy, Wilfried Vandaele, Jurgen Vanlerberghe, Jan Verfaillie, Goedele Vermeiren, Johan Verstreken, Veli Yüksel

NEEN-stemmen:

Elisabeth Meuleman, Dirk Peeters, Björn Rzoska, Hermes Sanctorum, Christian Van Eyken

ONTHOUDINGEN:

Boudewijn Bouckaert, Agnes Bruyninckx-Vandenhoudt, Patricia Ceysens, Frank Creyelman, Jean-Jacques De Gucht, Irina De Knop, Marnic De Meulemeester, Gwenny De Vroe, Filip Dewinter, Peter Gysbrechts, Pieter Huybrechts, Chris Janssens, Egbert Lachaert, Katleen Martens, Fientje Moerman, Lydia Peeters, Jan Penris, Felix Strackx, Bart Tommelein, Marleen Van den Eynde, Vera Van der Borght, Wim Van Dijck, Dirk Van Mechelen, Sas van Rouveroij, Mercedes Van Volcem, Marc Vanden Bussche, Marleen Vanderpoorten, Lode Vereeck, Christian Verougstraete, Ulla Werbrouck, Wim Wienen

■

Stemming nr.5:

JA-stemmen:

Caroline Bastiaens, Robrecht Bothuyne, Boudewijn Bouckaert, Karin Brouwers, Agnes Bruyninckx-Vandenhoudt, Vera Celis, Patricia Ceysens, Lode Ceysens, Sonja Claes, Griet Coppé, Frank Creyelman, Steve D'Hulster, Piet De Bruyn, Philippe De Coene, Jean-Jacques

De Gucht, Irina De Knop, Dirk de Kort, Kurt De Loor, Marnic De Meulemeester, Jos De Meyer, Annick De Ridder, Mia De Vits, Gwenny De Vroe, Else De Wachter, Bart De Wever, Kathleen Deckx, Paul Delva, Filip Dewinter, Matthias Diependaele, Jan Durnez, Tine Eerlingen, Martine Fournier, Cindy Franssen, Danielle Godderis-T'Jonck, Peter Gysbrechts, Veerle Heeren, Kathleen Helsen, Marc Hendrickx, Liesbeth Homans, Pieter Huybrechts, Yamila Idrissi, Lies Jans, Vera Jans, Chris Janssens, Patrick Janssens, Ward Kennes, Els Kindt, Egbert Lachaert, Jan Laurys, Marcel Logist, Chokri Mahassine, Bart Martens, Katleen Martens, Marius Meremans, Elisabeth Meuleman, Fientje Moerman, Dirk Peeters, Lydia Peeters, Fatma Pehlivan, Jan Penris, Jan Peumans, Sabine Poleyn, Joke Quintens, Els Robeyns, Tinne Rombouts, Björn Rzoska, Hermes Sanctorum, Johan Sauwens, Katrien Schryvers, Willy Segers, Griet Smaers, Helga Stevens, Felix Strackx, Valerie Taeldeman, Bart Tommelein, Güler Turan, Marc Van de Vijver, Marleen Van den Eynde, Koen Van den Heuvel, Vera Van der Borgh, Luckas Van Der Taelen, Kris Van Dijck, Wim Van Dijck, Christian Van Eyken, Bart Van Malderen, Dirk Van Mechelen, Karim Van Overmeire, Eric Van Rompuy, Sas van Rouveroj, Mercedes Van Volcem, Wilfried Vandaele, Marc Vanden Bussche, Marleen Vanderpoorten, Jurgan Vanlerberghe, Lode Vereeck, Jan Verfaillie, Goedele Vermeiren, Christian Verougstraete, Johan Verstreken, Ulla Werbrouck, Wim Wienen, Veli Yüksel, Khadija Zamouri

■

Stemming nr.6:

JA-stemmen:

Caroline Bastiaens, Robrecht Bothuyne, Boudewijn Bouckaert, Karin Brouwers, Agnes Bruyninckx-Vandenhoudt, Vera Celis, Patricia Ceysens, Lode Ceysens, Sonja Claes, Griet Coppé, Frank Creyelman, Steve D'Hulster, Piet De Bruyn, Philippe De Coene, Jean-Jacques De Gucht, Irina De Knop, Dirk de Kort, Kurt De Loor, Marnic De Meulemeester, Jos De Meyer, Annick De Ridder, Mia De Vits, Gwenny De Vroe, Else De Wachter, Bart De Wever, Kathleen Deckx, Paul Delva, Filip Dewinter, Matthias Diependaele, Jan Durnez, Tine Eerlingen, Martine Fournier, Cindy Franssen, Danielle Godderis-T'Jonck, Peter Gysbrechts, Veerle Heeren, Kathleen Helsen, Marc Hendrickx, Liesbeth Homans, Pieter Huybrechts, Yamila Idrissi, Lies Jans, Vera Jans, Chris Janssens, Patrick Janssens, Ward Kennes, Els Kindt, Egbert Lachaert, Jan Laurys, Marcel Logist, Chokri Mahassine, Bart Martens, Katleen Martens, Marius Meremans, Elisabeth Meuleman, Fientje Moerman, Dirk Peeters, Lydia Peeters, Fatma Pehlivan, Jan Penris, Jan Peumans, Sabine Poleyn, Joke Quintens, Els Robeyns, Tinne Rombouts, Björn Rzoska, Hermes Sanctorum, Johan Sauwens, Katrien Schryvers, Willy Segers, Griet Smaers, Helga Stevens, Felix Strackx, Valerie Taeldeman, Bart Tommelein, Güler Turan, Marc Van de Vijver, Marleen Van den Eynde, Koen Van den Heuvel, Vera Van der Borgh, Luckas Van Der Taelen, Kris Van Dijck, Wim Van Dijck, Christian Van Eyken, Bart Van Malderen, Dirk Van Mechelen, Karim Van Overmeire, Eric Van Rompuy, Sas van Rouveroj, Mercedes Van Volcem, Wilfried Vandaele, Marc Vanden Bussche, Marleen Vanderpoorten, Jurgan Vanlerberghe, Lode Vereeck, Jan Verfaillie, Goedele Vermeiren, Christian Verougstraete, Johan Verstreken, Ulla Werbrouck, Wim Wienen, Veli Yüksel, Khadija Zamouri

■

Stemming nr.7:

JA-stemmen:

Boudewijn Bouckaert, Agnes Bruyninckx-Vandenhoudt, Filip Dewinter, Pieter Huybrechts, Chris Janssens, Katleen Martens, Jan Penris, Felix Strackx, Marleen Van den Eynde, Wim Van Dijck, Lode Vereeck, Christian Verougstraete, Ulla Werbrouck, Wim Wienen

NEEN-stemmen:

Caroline Bastiaens, Robrecht Bothuyne, Karin Brouwers, Vera Celis, Lode Ceyskens, Sonja Claes, Griet Coppé, Steve D'Hulster, Piet De Bruyn, Philippe De Coene, Dirk de Kort, Kurt De Loor, Jos De Meyer, Annick De Ridder, Mia De Vits, Else De Wachter, Bart De Wever, Kathleen Deckx, Paul Delva, Matthias Diependaele, Jan Durnez, Tine Eerlingen, Martine Fournier, Cindy Franssen, Danielle Godderis-T'Jonck, Veerle Heeren, Kathleen Helsen, Marc Hendrickx, Liesbeth Homans, Yamila Idrissi, Lies Jans, Vera Jans, Patrick Janssens, Ward Kennes, Els Kindt, Jan Laurys, Marcel Logist, Chokri Mahassine, Bart Martens, Marius Meremans, Fatma Pehlivan, Jan Peumans, Sabine Poleyn, Joke Quintens, Els Robeyns, Tinne Rombouts, Johan Sauwens, Katrien Schryvers, Willy Segers, Griet Smaers, Helga Stevens, Valerie Taeldeman, Güler Turan, Marc Van de Vijver, Koen Van den Heuvel, Kris Van Dijck, Christian Van Eyken, Bart Van Malderen, Karim Van Overmeire, Eric Van Rompuy, Wilfried Vandaele, Jurgen Vanlerberghe, Jan Verfaillie, Goedele Vermeiren, Johan Verstreken, Veli Yüksel

ONTHOUDINGEN:

Patricia Ceyskens, Frank Creyelman, Jean-Jacques De Gucht, Irina De Knop, Marnic De Meulemeester, Gwenny De Vroe, Peter Gysbrechts, Egbert Lachaert, Elisabeth Meuleman, Fientje Moerman, Dirk Peeters, Lydia Peeters, Björn Rzoska, Hermes Sanctorum, Bart Tommelein, Vera Van der Borght, Luckas Van Der Taelen, Dirk Van Mechelen, Sas van Rouveroi, Mercedes Van Volcem, Marc Vanden Bussche, Marleen Vanderpoorten, Khadija Zamouri

■

Stemming nr.8:

JA-stemmen:

Boudewijn Bouckaert, Patricia Ceyskens, Jean-Jacques De Gucht, Irina De Knop, Marnic De Meulemeester, Gwenny De Vroe, Peter Gysbrechts, Egbert Lachaert, Fientje Moerman, Lydia Peeters, Bart Tommelein, Vera Van der Borght, Christian Van Eyken, Dirk Van Mechelen, Sas van Rouveroi, Mercedes Van Volcem, Marc Vanden Bussche, Marleen Vanderpoorten, Lode Vereeck, Ulla Werbrouck, Khadija Zamouri

NEEN-stemmen:

Caroline Bastiaens, Robrecht Bothuyne, Karin Brouwers, Vera Celis, Lode Ceyskens, Sonja Claes, Griet Coppé, Steve D'Hulster, Piet De Bruyn, Philippe De Coene, Dirk de Kort, Kurt De Loor, Jos De Meyer, Annick De Ridder, Mia De Vits, Else De Wachter, Bart De Wever, Kathleen Deckx, Paul Delva, Matthias Diependaele, Jan Durnez, Tine Eerlingen, Martine Fournier, Cindy Franssen, Danielle Godderis-T'Jonck, Veerle Heeren, Kathleen Helsen, Marc Hendrickx, Liesbeth Homans, Yamila Idrissi, Lies Jans, Vera Jans, Patrick Janssens, Ward Kennes, Els Kindt, Jan Laurys, Marcel Logist, Chokri Mahassine, Bart Martens, Marius Meremans, Fatma Pehlivan, Jan Peumans, Sabine Poleyn, Joke Quintens, Els Robeyns, Tinne Rombouts, Johan Sauwens, Katrien Schryvers, Willy Segers, Griet Smaers, Helga Stevens, Valerie Taeldeman, Güler Turan, Marc Van de Vijver, Koen Van den Heuvel, Kris Van Dijck, Bart Van Malderen, Karim Van Overmeire, Eric Van Rompuy, Wilfried Vandaele, Jurgen Vanlerberghe, Jan Verfaillie, Goedele Vermeiren, Johan Verstreken, Veli Yüksel

ONTHOUDINGEN:

Agnes Bruyninckx-Vandenhoudt, Frank Creyelman, Filip Dewinter, Pieter Huybrechts, Chris Janssens, Kathleen Martens, Elisabeth Meuleman, Dirk Peeters, Jan Penris, Björn Rzoska, Hermes Sanctorum, Felix Strackx, Marleen Van den Eynde, Luckas Van Der Taelen, Wim Van Dijck, Christian Verougstraete, Wim Wienen

■

Stemming nr.9:

JA-stemmen:

Boudewijn Bouckaert, Agnes Bruyninckx-Vandenhoutd, Patricia Ceysens, Frank Creyelman, Jean-Jacques De Gucht, Irina De Knop, Marnic De Meulemeester, Gwenny De Vroe, Filip Dewinter, Peter Gysbrechts, Pieter Huybrechts, Chris Janssens, Egbert Lachaert, Katleen Martens, Fientje Moerman, Lydia Peeters, Jan Penris, Felix Strackx, Bart Tommelein, Marleen Van den Eynde, Vera Van der Borght, Wim Van Dijck, Dirk Van Mechelen, Sas van Rouveroij, Mercedes Van Volcem, Marc Vanden Bussche, Marleen Vanderpoorten, Lode Vereeck, Christian Verougstraete, Ulla Werbrouck, Wim Wienen, Khadija Zamouri

NEEN-stemmen:

Caroline Bastiaens, Robrecht Bothuyne, Karin Brouwers, Vera Celis, Lode Ceysens, Sonja Claes, Griet Coppé, Steve D'Hulster, Piet De Bruyn, Philippe De Coene, Dirk de Kort, Kurt De Loor, Jos De Meyer, Annick De Ridder, Mia De Vits, Else De Wachter, Bart De Wever, Kathleen Deckx, Paul Delva, Jan Durnez, Tine Eerlingen, Martine Fournier, Cindy Franssen, Danielle Godderis-T'Jonck, Veerle Heeren, Kathleen Helsen, Marc Hendrickx, Liesbeth Homans, Yamila Idrissi, Lies Jans, Vera Jans, Patrick Janssens, Ward Kennes, Els Kindt, Jan Laurys, Marcel Logist, Chokri Mahassine, Bart Martens, Marius Meremans, Fatma Pehlivan, Jan Peumans, Sabine Poleyn, Joke Quintens, Els Robeyns, Tinne Rombouts, Johan Sauwens, Katrien Schryvers, Willy Segers, Griet Smaers, Helga Stevens, Valerie Taeldeman, Güler Turan, Marc Van de Vijver, Koen Van den Heuvel, Kris Van Dijck, Christian Van Eyken, Bart Van Malderen, Karim Van Overmeire, Eric Van Rompuy, Wilfried Vandaele, Jurgen Vanlerberghe, Jan Verfaillie, Goedele Vermeiren, Johan Verstreken, Veli Yüksel

ONTHOUDINGEN:

Matthias Diependaele, Elisabeth Meuleman, Dirk Peeters, Björn Rzoska, Hermes Sanctorum, Lukas Van Der Taelen

■

Stemming nr.10:

JA-stemmen:

Boudewijn Bouckaert, Agnes Bruyninckx-Vandenhoutd, Patricia Ceysens, Frank Creyelman, Jean-Jacques De Gucht, Irina De Knop, Marnic De Meulemeester, Gwenny De Vroe, Filip Dewinter, Peter Gysbrechts, Pieter Huybrechts, Chris Janssens, Egbert Lachaert, Katleen Martens, Fientje Moerman, Lydia Peeters, Jan Penris, Felix Strackx, Bart Tommelein, Marleen Van den Eynde, Vera Van der Borght, Wim Van Dijck, Christian Van Eyken, Dirk Van Mechelen, Sas van Rouveroij, Mercedes Van Volcem, Marc Vanden Bussche, Marleen Vanderpoorten, Lode Vereeck, Christian Verougstraete, Ulla Werbrouck, Wim Wienen, Khadija Zamouri

NEEN-stemmen:

Caroline Bastiaens, Robrecht Bothuyne, Karin Brouwers, Vera Celis, Lode Ceysens, Sonja Claes, Griet Coppé, Steve D'Hulster, Piet De Bruyn, Philippe De Coene, Dirk de Kort, Kurt De Loor, Jos De Meyer, Annick De Ridder, Mia De Vits, Else De Wachter, Bart De Wever, Kathleen Deckx, Paul Delva, Matthias Diependaele, Jan Durnez, Tine Eerlingen, Martine Fournier, Cindy Franssen, Danielle Godderis-T'Jonck, Veerle Heeren, Kathleen Helsen, Marc Hendrickx, Liesbeth Homans, Yamila Idrissi, Lies Jans, Vera Jans, Patrick Janssens, Ward Kennes, Els Kindt, Jan Laurys, Marcel Logist, Chokri Mahassine, Bart Martens, Marius Meremans, Fatma Pehlivan, Jan Peumans, Sabine Poleyn, Joke Quintens, Els Robeyns, Tinne

Rombouts, Johan Sauwens, Katrien Schryvers, Willy Segers, Griet Smaers, Helga Stevens, Valerie Taeldeman, Güler Turan, Marc Van de Vijver, Koen Van den Heuvel, Kris Van Dijck, Bart Van Malderen, Karim Van Overmeire, Eric Van Rompuy, Wilfried Vandaele, Jurgen Vanlerberghe, Jan Verfaillie, Goedele Vermeiren, Johan Verstreken, Veli Yüksel

ONTHOUDINGEN:

Elisabeth Meuleman, Dirk Peeters, Björn Rzoska, Hermes Sanctorum, Luckas Van Der Taelen

■

Stemming nr.11:

JA-stemmen:

Agnes Bruyninckx-Vandenhoudt, Frank Creyelman, Filip Dewinter, Pieter Huybrechts, Chris Janssens, Katleen Martens, Jan Penris, Felix Strackx, Marleen Van den Eynde, Wim Van Dijck, Christian Verougstraete, Wim Wienen

NEEN-stemmen:

Caroline Bastiaens, Robrecht Bothuyne, Karin Brouwers, Vera Celis, Lode Ceysens, Sonja Claes, Griet Coppé, Steve D'Hulster, Piet De Bruyn, Philippe De Coene, Dirk de Kort, Kurt De Loor, Jos De Meyer, Annick De Ridder, Mia De Vits, Else De Wachter, Bart De Wever, Kathleen Deckx, Paul Delva, Matthias Diependaele, Jan Durnez, Tine Eerlingen, Martine Fournier, Cindy Franssen, Danielle Godderis-T'Jonck, Veerle Heeren, Kathleen Helsen, Marc Hendrickx, Liesbeth Homans, Yamila Idrissi, Lies Jans, Vera Jans, Patrick Janssens, Ward Kennes, Els Kindt, Jan Laurys, Marcel Logist, Chokri Mahassine, Bart Martens, Marius Meremans, Fatma Pehlivan, Jan Peumans, Sabine Poleyn, Joke Quintens, Els Robeyns, Tinne Rombouts, Johan Sauwens, Katrien Schryvers, Willy Segers, Griet Smaers, Helga Stevens, Valerie Taeldeman, Güler Turan, Marc Van de Vijver, Koen Van den Heuvel, Kris Van Dijck, Christian Van Eyken, Bart Van Malderen, Karim Van Overmeire, Eric Van Rompuy, Wilfried Vandaele, Jurgen Vanlerberghe, Jan Verfaillie, Goedele Vermeiren, Johan Verstreken, Veli Yüksel

ONTHOUDINGEN:

Boudewijn Bouckaert, Patricia Ceysens, Jean-Jacques De Gucht, Irina De Knop, Marnic De Meulemeester, Gwenny De Vroe, Peter Gysbrechts, Egbert Lachaert, Elisabeth Meuleman, Fientje Moerman, Dirk Peeters, Lydia Peeters, Björn Rzoska, Hermes Sanctorum, Bart Tommelein, Vera Van der Borght, Luckas Van Der Taelen, Dirk Van Mechelen, Sas van Rouveroij, Mercedes Van Volcem, Marc Vanden Bussche, Marleen Vanderpoorten, Lode Vereeck, Ulla Werbrouck, Khadija Zamouri

■