



Vlaams
Parlement

vergadering **C18**
zittingsjaar 2018-2019

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 18 oktober 2018

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Dirk de Kort aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over emissieloze bussen, ook buiten de steden en voor pachters – 30 (2018-2019)	3
VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over zelfrijdende shuttlebusjes van De Lijn in Antwerpen vanaf 2021 – 76 (2018-2019)	6

VRAAG OM UITLEG van Dirk de Kort aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over emissieloze bussen, ook buiten de steden en voor pachters – 30 (2018-2019)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

Dirk de Kort (CD&V): Minister, de roep om een betere luchtkwaliteit klinkt steeds luider. Jaarlijks sterven 13.000 Belgen een vroegtijdige dood door fijn stof. Onze mobiliteit is een belangrijke bron van vervuiling, vooral door dieselmotoren. Luchtverontreiniging komt niet alleen voor in onze steden, maar ook in kleinere gemeenten.

Aangezien de uitstoot van ons wagenpark een van de grootste boosdoeners is, moet vooral daar snel winst worden geboekt. De overheid heeft daarin een voorbeeldrol, vooral op het vlak van openbaar vervoer. Vandaag rijden er te weinig groene bussen in Vlaanderen. De technologie is er nochtans. Ze is Vlaams en ze is rijp. We hebben meermaals gepleit om sterker in te zetten op de aankoop van emissieloze bussen. We waren dan ook zeer verheugd dat de minister-president in de Septemберverklaring de aankoop van 277 hybride en 925 volelektrische bussen aankondigde. Tegen 2025 rijdt De Lijn in de Vlaamse stadskernen puur elektrisch.

Naast de stadskernen is er de rest van Vlaanderen en naast de bussen van De Lijn zijn er de bussen van de pachters. Heel Vlaanderen heeft recht op gezonde lucht en een emissieloos openbaar vervoer. Dieselhybridebussen rijden nog altijd deels fossiel. Waterstofbussen zouden zeer geschikt zijn om ook op langere afstanden emissieloos te rijden.

De Lijn laat in Vlaanderen jaarlijks zowat 45 procent van haar kilometers afleggen door private busbedrijven. Deze leggen jaarlijks 95 miljoen kilometer af in opdracht van De Lijn, goed voor ongeveer 110.000 ton CO₂ op jaarbasis. Ze gebruiken daarvoor bussen die vooral op traditionele brandstof rijden. De sector wil tegen 2022 de achterstand wegwerken maar er is nood aan een ondersteunend kader en infrastructuur. Het zou bijvoorbeeld mogelijk moeten worden gemaakt om 's nachts meerdere bussen te kunnen laden of bussen onderweg snel bij te laden.

Minister, welke ambitie hebt u om buiten de steden emissieloos te rijden? Plant u de aankoop van waterstofbussen?

Hoe zal de vergroening bij de pachters in goede banen worden geleid? Zal er een aangepast kader voor openbare aanbestedingen ter beschikking worden gesteld? Zal er ondersteuning worden geboden door De Lijn? En wat met de plannen voor de laadinfrastructuur: hoe en waar zal men kunnen opladen? Zullen de private pachters worden betrokken bij het uittekenen van de plannen?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Ik heb bij de start van deze legislatuur moeten vaststellen dat we een budget hadden van 175 miljoen euro, dat ontoereikend was. We zijn dan ook onmiddellijk aan de slag gegaan met een inhaaloperatie. In 2014 zijn we gestart met een investeringsbudget van 175 miljoen euro, dit jaar zitten we aan 257 miljoen euro en volgend jaar stijgt dat bedrag tot 267 miljoen euro. Het budget is dus met 50 procent gestegen.

Dat was een noodzakelijke inhaaloperatie en we hebben dan ook besloten om specifieke doelstellingen dienaangaande op te nemen in de beheersovereenkomst.

Er zou een grote investeringsgolf worden doorgevoerd op basis van een gedegen analyse. Die opdracht is meegegeven in het kader van de beheersovereenkomst en de analyse is gefinaliseerd in de zomer van 2016. We hebben dat vervolgens omgezet in concrete doelstellingen.

Samengevat wil dat zeggen dat we nu enkel nog bussen aankopen met alternatieve aandrijving: hybride, elektrisch, waterstof. De ambitieuze doelstelling is om stedelijke omgevingen tegen 2025 enkel nog met groene bussen te exploiteren, waarbij er in de stadskernen louter elektrisch wordt gereden. Een tweede doelstelling is dat we de gemiddelde leeftijd van de bussen drastisch naar beneden willen halen.

Deze doelstellingen zijn opgenomen in de beheersovereenkomst van De Lijn en we hebben daar onmiddellijk de nodige praxis aan gekoppeld. Dat betekent dat we een serieuze investeringsgolf hebben gepland in nieuw rollend materieel. Wat de bussen betreft, gaat het in deze regeerperiode over 860 nieuwe bussen. Tijdens de vorige regeerperiode ging het over 615 bussen en in de regeerperiode daarvoor over 559 bussen. We kopen dus 54 meer nieuwe bussen aan dan twee legislaturen geleden en 40 procent meer dan vorige legislatuur.

De gemiddelde leeftijd van de busvloot van De Lijn bedroeg 10 jaar in 2014. We hebben dat in een korte tijdspanne naar beneden kunnen halen tot 8,5 jaar.

Wat de trams betreft, zijn de cijfers nog indrukwekkender. Tijdens de vorige regeerperiode waren er 61 nieuwe trams besteld, in de regeerperiode voordien, tussen 2004 en 2009, zijn er 42 nieuwe trams besteld. Deze regeerperiode zijn dat er 110, dat is bijna een drievoud.

Hiermee zakt de gemiddelde leeftijd van de trams van 33 jaar in 2014 naar 26 jaar in 2019. Ook dat is een positieve evolutie.

Als extraatje bestelden we ook nog veertien trambussen van Vlaamse top-technologie. Deze zullen in het voorjaar van 2019 rondrijden. Door die investeringsoperatie zijn bijna alle euronorm 2-bussen uit roulatie en worden ook de euronorm 3-bussen vervangen.

Maar daarmee is het werk niet af. Ik wil dat mijn opvolger niet met een achterstand, maar met een voorsprong kan starten. Vandaar dat we in het kader van de recente begrotingsonderhandelingen extra middelen hebben toegewezen. Dat wil zeggen dat we nog eens in 35 miljoen euro extra inschrijven voor de elektrificatie van de busvloot binnen het Vlaams Infrastructuur Fonds (VIF). Al deze extra middelen moeten De Lijn toelaten om in 2019 en 2020 nog 277 hybride bussen te bestellen. Daarnaast zullen er tegen 2024 925 elektrische bussen in dienst komen.

Er is een specifieke directie opgericht rond Strategie om ervoor te zorgen dat de investeringsoperatie gedegen wordt begeleid. Ik heb daarbij nadrukkelijk gevraagd te komen tot een mechanisme waarbij de private exploitanten mee worden aangemoedigd hun busvloot te vergroenen. Een van de voorbeelden die ik kan geven is dat de oplaadinfrastructuur door alle partners van De Lijn zal kunnen worden gebruikt. Ook zal het inzetten van bussen met groene aandrijving een doorslaggevend criterium worden bij volgende aanbestedingen. Ik kan natuurlijk de huidige contracten niet openbreken, maar het zal wel een doorslaggevend criterium worden bij nieuwe pachtovereenkomsten. Tot slot zal de exacte locatie van de laadpunten mee deel uitmaken van de opmaak van de mobiliteitsplannen binnen elke vervoerregio.

Wat betreft de technologieën naast elektrisch rijden, denk ik heel specifiek aan waterstof. Uit de analyse die we in de zomer van 2016 hebben gemaakt, is duidelijk gebleken dat waterstof wel degelijk een optie is voor de toekomst, maar

niet voor de zeer nabije toekomst. We kunnen niet wachten op de ontwikkeling van de technologie om al groene investeringen te gaan doen. Vandaar dat we dat ook niet hebben gedaan en we ons resoluut gericht hebben op hybride en elektrische bussen. Bussen met waterstof als energiebron zijn in volle ontwikkeling, maar commercieel nog niet in vloten beschikbaar. Tank- en opslaginstallaties moeten ook worden ontworpen en gebouwd. Tevens vormt de aanmaak van voldoende waterstof een uitdaging, wat niet voor de hand liggend is, meer bepaald op een energetisch interessante en CO₂-arme manier. Op langere termijn zullen er wel bussen met waterstof kunnen worden ingezet.

Er is een concreet proefproject in Antwerpen met vijf waterstofbussen. Het kende aanvankelijk heel wat kinderziektes maar die zijn vandaag allemaal weggewerkt. We gaan daarmee verder en we gaan ervoor zorgen dat het lopende project High V.LO-City, met vijf waterstofbussen, nauwgezet wordt opgevolgd voor eventuele toekomstige ontwikkelingen. Zoals gezegd konden we daarop niet wachten en zijn we toch al gestart met een zeer grote groene investeringsgolf.

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

Dirk de Kort (CD&V): Minister, ik dank u voor uw uitvoerige antwoord en zeker en vast ook voor de kredieten die u hebt vrijgemaakt voor de vergroening van het openbaar vervoer. Dat is heel positief. De inhaalbeweging is ingezet. U hebt zeker en vast gebruikgemaakt van de bijkomende budgettaire mogelijkheden met de begrotingsbesprekingen om extra in te zetten op de vergroening van het openbaar vervoer.

Met de toelichting die u mij nu hebt gegeven, is voor mij een zaak nog niet duidelijk. Welke bussen worden ingezet voor het streekvervoer? Er is vroeger al heel wat discussie over geweest. Wordt er enkel in de steden met elektrische bussen en trams gereden? Wat wordt er effectief ingezet in het streekvervoer?

Ik vind de inspanningen die u doet heel goed. Zijn er nog inspanningen die kunnen gebeuren door een verdere samenwerking met andere ministers, zowel met minister van Leefmilieu Schauvliege als met minister van Energie Tommelein?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Wat dat laatste betreft, hebben we ook in het kader van het Klimaatfonds extra middelen gekregen. Die zijn al in een vorige investeringsgolf ingekanteld. Ik denk dat we toen 22 miljoen euro hebben geput uit het Klimaatfonds om versneld werk te maken van een vergroeningsgolf.

Waarom zetten we eerst in op de stedelijke centra en stedelijke omgevingen? Eenvoudigweg omdat het rendement van elektrische bussen veel groter is in stedelijke centra. Hoe meer je moet remmen en starten op zulke tracés, hoe groter het rendement van een elektrische en hybride bus is. Op tracés waar je een lang stuk kunt rijden, zijn waterstofbussen wel veel geschikter. Vandaar dat we dat ook blijven opvolgen.

Gelet op de grote getallen die ik daarnet heb genoemd, namelijk dat we tegen 2024 nog eens zo'n 900 elektrische bussen laten rijden en dan ook nog eens 227 hybride bussen, maakt dat ook voor het streekvervoer elektrische en hybride bussen zullen worden ingezet, want die bussen zijn natuurlijk niet allemaal voor de steden. Maar wegens het grotere rendement gaan we in de eerste plaats kijken naar de stedelijke centra. Op het vlak van de uitstoot tref je in stedelijke centra ook minder mensen door de inzet van groene bussen.

Dirk de Kort (CD&V): Ik neem aan dat in verband met het verder uitrollen, zeker als er zo veel elektrische bussen worden aangekocht, er zeker en vast ook

nog met de Eandissen en de Infraxen van deze wereld nader overleg zal worden gepleegd. Ik merk immers dat, als men naar hun toelichtingen luistert, men een zeer mooi plaatje krijgt van elke mogelijke vergroening op het gebied van het uitrollen van elektrische laadpalen, maar dan krijgt men in een envelop mee wat dat eigenlijk maar betekent voor een lokaal bestuur op het vlak van het aantal laadpalen dat er kan worden geïmplementeerd. Dan merk ik ook nog eens op het terrein dat het uitrollen daarvan ook nog eens gespreid is over jaren en hoe bijzonder moeilijk dat eigenlijk is.

Ik neem aan dat voor het verder uitrollen van het plan dat u hebt op het gebied van mobiliteit en bussen, er een heel belangrijke partner zal zijn. Het zal zeker en vast aangewezen zijn om verder met hen te overleggen, om de ambitie die u hebt voor de vergroening van het openbaar vervoer en voor het elektrisch openbaar vervoer daadwerkelijk te kunnen realiseren.

Minister Ben Weyts: Ik wil daar nog even op inpikken. Wat de laadinfrastructuur betreft, zijn we wel met een serieuze uitrol bezig. Vergelijk eens met Wallonië. Op dat vlak is de kloof enorm. Alles is communautair in dit land, ook de laadpalen.

Ten tweede moet ik meegeven dat de Scandinavische voorbeelden ons leren dat men wel een laadinfrastructuur moet hebben, maar dat het gros van de elektrische rijders thuis laadt of op het werk, eerder dan onderweg. Dat heeft natuurlijk te maken met de laadtijd. Men zal dus veelal thuis of op het werk zorgen voor het laden van de wagens, eerder dan dat men dat onderweg gaat doen. Even uit het hoofd: ik denk dat in de Scandinavische landen zowat 90 procent thuis of op het werk wordt geladen en maar 10 procent op de route.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over zelfrijdende shuttlebusjes van De Lijn in Antwerpen vanaf 2021

– 76 (2018-2019)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Ik verwijs naar Gazet van Antwerpen van 10 oktober van dit jaar. Daarin kondigden De Lijn en het stadsbestuur van Antwerpen aan dat er vanaf 2021 op twee trajecten zelfrijdende shuttlebusjes zullen rondrijden. Dat kadert in gesprekken die al enige tijd lopen tussen De Lijn enerzijds en enkele Vlaamse steden waaronder Genk, Mechelen en Leuven anderzijds om zelfrijdende bussen in stedelijke centra in te zetten. Ik stelde u hierover een aantal schriftelijke vragen. Daaruit bleek dat er voor elke stad een haalbaarheidsstudie werd gedaan.

Specifiek voor Antwerpen gaat het om een traject op Linkeroever, waar 25 shuttles in gemengd verkeer zullen worden ingezet, en om een traject van het Museum aan de Schelde (MAS) naar de Bolivarplaats, waar 10 shuttles zullen worden ingezet via de Scheldekaaien. De haltes van deze shuttles sluiten aan op bestaande haltes en het is de bedoeling dat er elke paar minuten een shuttle passeert.

Vandaag zijn er reeds stappen gezet voor een proefproject met zelfrijdende shuttlebusjes aan de luchthaven in Zaventem, dat is dan op privaat domein, vanaf 2020. Een Nederlandse firma is de komende twee jaar bezig met het uitvoeren

van testen vooraleer er passagiers met de shuttlebus zullen worden vervoerd. Dit zijn de eerste voorzichtige stappen die we zetten in de wereld van zelfrijdende voertuigen en zelfrijdend openbaar vervoer, waar we als Open Vld uiteraard heel erg voor te vinden zijn.

Uit het antwoord op de eerder aangehaalde schriftelijke vragen bleek dat er voor elke stad een haalbaarheidsstudie gedaan werd. Aangezien Antwerpen dat nu communiceert, ga ik ervan uit dat de haalbaarheidsstudie voor deze stad positief was. Wel spreekt het bewuste krantenartikel niet over een mogelijke kostprijs voor De Lijn. Wat was de conclusie van de haalbaarheidsstudie voor Antwerpen? Wat is de voorziene investeringskost die De Lijn zal moeten dragen? Zijn de haalbaarheidsstudies van de andere steden, waaronder Genk, Leuven en Mechelen, ondertussen ook afgerond? Zo ja, wat zijn daarvan de conclusies?

Op Linkeroever zal de zelfrijdende shuttle zich in gemengd verkeer begeven. Zijn de juridische en verzekeringstechnische obstakels van de baan, zodat deze shuttles deel kunnen nemen aan het verkeer? Of rekent De Lijn erop dat dit tegen 2021 al het geval zal zijn?

Tot slot, kan een reiziger de shuttles gebruiken met zijn regulier abonnement of dient men hier een apart abonnement voor aan te schaffen?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: De projecten in Mechelen, Leuven, Genk en Antwerpen zijn eigenlijk een opvolging van het proefproject waar we mee bezig zijn in Zaventem. In Zaventem hebben we een proefproject op poten gezet met een bestaande shuttle, zeg maar een busje, dat rijdt met passagiers, maar vooral met personeel, op het domein van de luchthaven. Dat is privaat domein. Daar gelden de regels die gelden op de openbare weg, de wegcode, niet.

Aan de andere kant hebben we wel het voordeel dat het bijna een reële verkeersomgeving is. Er zijn op dat terrein verschillende straten en wegen aangelegd en er is daar allerlei verkeer. Daar zijn zowel voetgangers als fietsers en gewone wagens. Het voordeel van deze private omgeving is dat de wegcode niet van toepassing is, maar dat het wel om een reële verkeersomgeving gaat.

Het pilootproject is afgelopen zomer van start gegaan. Na een aanbestedingsprocedure is de onderneming 2getthere tot systeemconstructeur aangeduid. Voor het vervolgtraject hebben we twee fases afgebakend. Tijdens de pilootfase wordt de omgeving nog beter in beeld gebracht en worden vooral veel tests uitgevoerd. Volgend voorjaar zouden we beginnen rijden voor een eerste test met een voertuig op het terrein. Indien die pilootfase positief verloopt, gaan we naar de implementatiefase. Tijdens die fase wordt effectief autonoom gereden met passagiers aan boord. We starten aanvankelijk zonder passagiers.

Ik wil natuurlijk vermijden dat we enkel en alleen op Zaventem zouden inzetten. Om die reden hebben we al verder gedacht en bekijken wel al dergelijke projecten in een stedelijke context, meer bepaald in Mechelen, Leuven, Genk en Antwerpen. We hebben per stad een haalbaarheidsstudie uitgevoerd om de verschillende deelaspecten in kaart te brengen. Het gaat dan om mogelijke trajecten en verkeersmaatregelen die het een en ander zouden kunnen faciliteren, om het potentiële aantal reizigers, om de mogelijke commerciële snelheid, om het lokaal draagvlak en om het aantal stakeholders die dit zouden kunnen dragen. Het gaat ook om de business case, in de vorm van de vermeden ritten in het bestaande aanbod.

Op basis van deze studie zijn voor Antwerpen twee potentiële trajecten geselecteerd, namelijk op Linkeroever en op de kaaien. De volgende stap bestaat erin de technische en commerciële haalbaarheid daarvan te onderzoeken en in de markt

af te toetsen. We moeten door middel van een open aanbestedingsprocedure naar de private partners kijken. Zodra we daar vanuit de technologiemarkt antwoorden op krijgen, kunnen we beslissen hoe we het een en het ander concreet zouden kunnen uitrollen.

We starten met een pilootfase. Tijdens die pilootfase moet de constructeur natuurlijk kunnen aantonen dat het voertuig zich in alle omstandigheden veilig in het verkeer kan begeven. Indien die fase positief verloopt, kunnen De Lijn en het stadsbestuur van Antwerpen beslissen dit verder uit te rollen.

Wat de kostprijs betreft, is het moeilijk nu al een kostenraming op te stellen. Die technologie evolueert eenvoudigweg zo snel dat de prijzen ongelooflijk snel in positieve zin veranderen. Het prijskaartje daalt almaar. Er is een groot verschil tussen de verschillende constructeurs met betrekking tot prijs en performantie. Die markt is zich nog aan het zetten. De uiteindelijke kostprijs is natuurlijk afhankelijk van de schaalgrootte, van het aantal dergelijke busjes dat zouden rijden en van het aantal trajecten. Dat spreekt vanzelfsprekend allemaal een rol. Ik kan meedelen dat we met betrekking tot het project in Zaventem uitgaan van een terugverdieneffect na tien jaar. Dat heeft natuurlijk te maken met de uitgespaarde loonkosten.

Wat de timing betreft, voert het studiebureau Bureau voor urbanisme (BUUR) nu een haalbaarheidsstudie uit. Die studie zou tegen de tweede helft van volgend jaar klaar moeten zijn. De juridische en technische obstakels zijn natuurlijk ook belangrijk. Hetzelfde geldt voor de verzekeringstechnische obstakels. In de marge van het pilootproject in Zaventem hebben we hierover veelvuldig met de andere overheden overlegd. Dit is België. Een gedeelte van de bevoegdheden bevindt zich bij de federale overheid en we zijn daar dan ook afhankelijk van.

Een andere vraag is welke mogelijkheden er zijn. Het betreft een nieuw experiment dat wij hebben goedgekeurd. Hierdoor kan dat autonoom rijden op basis van de federale wetgeving. Federaal minister van Mobiliteit Bellot kan pilootprojecten aanduiden waarop de wegcode niet van toepassing is. Daarnaast kan het statuut van prototype worden gehanteerd als een uitzondering op de klassieke homologatievereiste. Dat is trouwens al het geval voor de trambussen. Aangezien ze als prototypes zijn aangeduid, zijn ze vrijgesteld van de bestaande klassieke vereisten inzake homologatie voor dergelijke voertuigen. We hebben verschillende verzekeringsmaatschappijen bij het pilootproject betrokken. Ze zitten mee aan tafel en dat is een goede zaak.

Wat, tot slot, de tarieven betreft, gaat het voor het project op de luchthaven van Zaventem om een derde-betalerssysteem in samenwerking met de luchthaven. Dit betekent dat de reiziger gratis van deze diensten gebruik kan maken.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Minister, daar zit alleszins muziek in. Het krantenartikel was natuurlijk iets offensiever. Het leek bijna alsof het al een feitelijke realiteit is. Ik denk dat de stappen die nu worden gezet een goede zaak zijn. Ik heb de indruk dat we nu een richting inslaan die echt de 21^e eeuw vertegenwoordigt. U moet nu door een aantal fases heen. Ik ben heel benieuwd naar het vervolg. Ik vind dit positief.

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

Orry Van de Wauwer (CD&V): Voorzitter, vorige week vond een congres over mobiele intelligente transportsystemen (ITS) plaats. Daar was heel veel belangstelling voor en dat is begrijpelijk, want die intelligente transportsystemen bieden veel mogelijkheden met betrekking tot mobiliteitsoplossingen. Ik denk dan aan

de combinatie van data, aan de communicatie tussen voertuigen onderling, aan de communicatie tussen voertuigen en infrastructuur en aan de zelfrijdende voertuigen. Dat zijn allemaal technologische toepassingen die de mobiliteit de komende jaren sterk zullen veranderen.

Met het proefproject dat zij hier opstart, toont De Lijn aan dat zij de trein of bus om die verandering mee te volgen, niet mist. Het is belangrijk dat die providers zelf ook heel positief zijn over de samenwerking met De Lijn.

De Lijn heeft eerder een principeakkoord gesloten met Brussels Airport Company om proefprojecten op te zetten met zelfrijdende shuttlebussen tussen de bus- en treinstations enerzijds en de luchthaven en de bedrijventoneelzone anderzijds. Het gaat over heel korte, vaste trajecten waarbij er aan een lage snelheid wordt gereden.

Binnen die trajecten is gekeken naar een veiligheidstest gedurende twee jaar om de veiligheid volledig te garanderen. U hebt al verwezen naar het belang van de veiligheid en ik wil daar nog een beetje dieper op ingaan en nog twee andere vragen stellen. Als de voorzitter het toelaat, zou ik die vragen graag laten stellen door mijn twee YOUCA-medewerkers.

Lotte Van den Eynden: Het Antwerps project lijkt veel complexer aangezien het zich in gemengd verkeer begeeft en de snelheid hoger zal liggen. Hoe zullen de testen worden georganiseerd? Zal er een periode zijn waarin de shuttles rijden zonder reizigers? Hoeveel tijd zal dit in beslag nemen?

Arthur Bouillon: Op federaal niveau lanceerden minister Bellot en minister De Croo een zogeheten smart mobility call waarbij ze 4 miljoen euro uittrokken voor projecten die via digitalisering en open data een positieve impact hebben op de mobiliteit in België. Minister, bent u eventueel samen met minister van Innovatie Muyters van plan in Vlaanderen een gelijkaardig initiatief te lanceren?

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Annick De Ridder (N-VA): Ik steun alternatieve mobiliteitsoplossingen. We zetten in Antwerpen met de aankondiging – samen met De Lijn – van een dergelijk proefproject of project voor de toekomst, in op die co-modaliteit. Het lijkt me ideaal om dat op dergelijke trajecten te doen want wat hier gebeurt, is echt wel heel specifiek.

Wat de situatie op Linkeroever of op de kaaien betreft, is het de bedoeling om verbindingen te maken die minder goed te maken zijn met reguliere, grote bussen. In het verleden zou ik gesproken hebben van grote dieselbussen maar dat sluiten we in toekomst uit. Die grote capaciteit is daar misschien niet echt nodig, men zou dat perfect met zelfrijdende busjes kunnen oplossen.

Ik ben ook benieuwd naar de uitrol, vooral in het Antwerpse maar uiteraard ook elders van de andere proefprojecten die nog kunnen worden bekeken. Ik vraag aandacht voor de veiligheid maar daar houden we voortdurend rekening mee. Ik lees in de randvoorwaarden dat daar wel degelijk rekening mee wordt gehouden.

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

Dirk de Kort (CD&V): Minister, ik ben uiteraard zeer tevreden dat in het kader van De Lijn wordt gekeken naar zelfrijdende shuttlebusjes.

U bent ook bezig met de modernisering van de taxisector. Zijn er in de toekomst mogelijkheden voor een uitbreiding van de proefprojecten naar de taxisector in het kader van het vervoer op maat? Ik denk dat er op dat vlak wel mogelijkheden bestaan.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (CD&V): Voorzitter, ik heb nog een vraag die ik door mijn YOUCA-stagiair zal laten stellen.

Joris Nitelet: Zijn de haalbaarheidsstudies van de andere steden Genk, Mechelen en in het bijzonder Leuven ook al afgerond?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Wat Antwerpen betreft, is de studiefase afgerond waarbij de diverse trajecten zijn onderzocht. Daar zijn Linkeroever en de kaaien uitgekomen als potentiële trajecten. De volgende stap is het zoeken van private partners via een aanbestedingsprocedure.

Wat innovatie betreft, heeft minister Muyters in het kader van zijn innovatiebudget wel projecten lopen inzake smart mobility. U kunt hem daar misschien best zelf in detail over bevragen.

Tot slot is het zeer goed dat vervoerregio's de mogelijkheid hebben om al dan niet in samenwerking met private of publieke partners, proefprojecten op te zetten.

Ik weet niet uit het hoofd waar de studies over Mechelen, Leuven en Genk zich bevinden, dat zal ik nog eens moeten navragen.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.