



Vlaams
Parlement

vergadering **C32**
zittingsjaar 2017-2018

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 12 oktober 2017

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over jaagpaden en speedpedelecs – 2894 (2016-2017)	3
VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de onduidelijkheid betreffende de voortgang van de federale spoorinvesteringen en de Vlaamse spoorstrategie – 1 (2017-2018)	
VRAAG OM UITLEG van Joris Vandenbroucke aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de stand van zaken in verband met de Vlaamse spoorstrategie en het meerjarig investeringsprogramma van de NMBS-groep – 10 (2017-2018)	4
VRAAG OM UITLEG van Bart Caron aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de binnenvaart op het kanaal Oostende-Gent en de Ringvaart van Brugge – 64 (2017-2018)	
VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de implicaties van het voornemen van het Brugse stadsbestuur om de Ringvaart ter hoogte van Fort Lapin niet te verbreden – 110 (2017-2018)	8
VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de intrede van de applicatie 'Mobility as a Service' in Vlaanderen – 101 (2017-2018)	14

VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over jaagpaden en speedpedelecs – 2894 (2016-2017)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Voorzitter, minister, begin juni onthulde u als minister van Mobiliteit de nieuwe verkeersborden voor speedpedelecs op het jaagpad van Beersel. De bedoeling was om ook op het jaagpad de snelle e-bikes te promoten, zodat die wegen voor nog meer mensen een alternatief zouden kunnen zijn voor de auto.

In de berichtgeving van juni lazen we dat er duizend dergelijke borden zouden worden geplaatst, voor een totaal kostenplaatje van ongeveer 300.000 euro.

Halfweg juli las ik echter in de krant dat er een probleem is met het verkeersbord dat de speedpedelecs toelaat op jaagpaden langs kanalen en andere waterwegen. Het vakblad Verkeersspecialist ontdekte dat die specifieke borden juridisch ongeldig zouden zijn. De borden voldoen niet aan de bestaande wetgeving, en volgens de wet mogen speedpedelecs dus niet op de jaagpaden rijden. We betreuren dit uiteraard ten zeerste. Toch was ik vreemd verbaasd dat de minister in de krant liet optekenen dat hij denkt dat de politie tolerant zal zijn bij eventuele ongevallen.

Minister, op welke wijze worden de borden eventueel aangepast aan de huidige wetgeving? Welke gevolgen heeft dit voor het plaatsen van die duizend geplande borden?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Het is goed dat u deze vraag stelt. Ik heb daar destijds kort en tussen de soep en de patatten op moeten reageren.

De informatie is eigenlijk niet correct, in die zin dat er juridisch gezien geen probleem is met de verwijzing naar bromfietsen klasse P in plaats van speedpedelecs.

Net op het ogenblik dat de speedpedelec werd ingevoerd, werden in de wegcode de onderborden M11 en M12 opgenomen, die het symbool van een bromfiets omvatten met daaronder een letter P. De beschrijving van die borden vermeldt dat het om speedpedelecs gaat, dus zijn bromfietsen klasse P speedpedelecs. De stellingname dat de bromfiets klasse P niet bestaat in de wegcode en speedpedelecs niet op de jaagpaden mogen rijden, is dus niet correct. We kunnen voortdoen met het plaatsen van die borden, zoals we nu bezig zijn geweest en bezig zullen blijven tot ongeveer maart van volgend jaar. Het gaat toch om een duizendtal borden die daar moeten worden geplaatst.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Minister, uw antwoord was kort, bondig en heel goed. Ik ben blij dat het juridisch in orde was, want de berichtgeving in de krant kwam nogal raar over.

Bij dezen: bedankt voor uw antwoord.

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 de onduidelijkheid betreffende de voortgang van de federale spoorinvesteringen en de Vlaamse spoorstrategie – 1 (2017-2018)

VRAAG OM UITLEG van Joris Vandenbroucke aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de stand van zaken in verband met de Vlaamse spoorstrategie en het meerjarig investeringsprogramma van de NMBS-groep – 10 (2017-2018)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Voorzitter, minister, goede collega's, ik heb deze vraag om uitleg ingediend als vervolg op een schriftelijke vraag van 12 juli 2017, die handelde over de Vlaamse bijdrage in de spoorinvesteringen. Daarop kreeg ik tekstueel het volgende antwoord: "Door federaal minister van Mobiliteit Bellot werd een voorstel tot invulling van de federale investeringsenveloppe van 368 miljoen euro deugdzame schuld bestemd voor de realisatie van alle 11 bij de federale overheid ingediende Vlaamse spoorinvesteringprojecten uitgewerkt. Daar dit voorstel niet beantwoordde aan de Vlaamse spoorstrategie werd een tegenvoorstel geformuleerd waaromtrent momenteel verdere gesprekken plaatsvinden."

Hieruit concludeer ik dat er een voorstel was van uw federale collega, maar dat dit niet voldoet aan de Vlaamse wensen conform de Vlaamse spoorstrategie uit 2013. Dit verbaast mij, daar ik er altijd van uitging dat deze spoorstrategie vrij duidelijk was en dat zowel u als de minister-president op herhaalde momenten een prioritering toegekend hadden aan bepaalde projecten.

Een tweede element omvatte de pre- en cofinanciering. Hier hebben we reeds eerder over gedebatteerd in het recente verleden. Waar u tijdens de commissievergadering van 22 juni 2017 – vóór het zomerreces dus – een cofinanciering niet langer uitsloot, stelde ik u over de selectiecriteria een vraag in dezelfde schriftelijke vraag. Hierop was uw antwoord: "De onderhandelingen met de federale overheid met het oog op het afsluiten van een ontwerp van samenwerkingsovereenkomst over de cofinanciering van Vlaamse prioritaire spoorprojecten vormen eveneens voorwerp van gesprek."

Kortom, na enkele jaren onderhandelen, blijven we wachten op witte rook.

Via de Franstalige pers vernam ik dat op 20 november uw federale collega Bellot het meerjareninvesteringsplan aan de regionale ministers zal presenteren. Dat duidt erop dat de gesprekken resultaat opleveren, minister. Daarnaast is er het nieuwe Nederlandse regeerakkoord waarin de verbinding Hamont-Weert is opgenomen voor personenvervoer, als aansluiting op de Belgische investering in de elektrificatie van Mol-Hamont. Kortom, collega's, minister, in Nederland zet men in dit dossier stappen vooruit. Nu is het aan ons, aan ons land, aan ons allemaal, om te volgen.

Minister, wat omvatte het voorstel van uw federale collega Bellot? Op welke punten beantwoordde dit voorstel niet aan de Vlaamse spoorstrategie?

Welk tegenvoorstel hebt u gelanceerd? Welke elementen hiervan vormen momenteel onderwerp van gesprekken?

Minister, wat de cofinanciering betreft, wat zijn desbetreffend de pijnpunten? Maakt men vanuit het federale niveau eventuele bedenkingen hieromtrent over het afsluiten van een samenwerkingsovereenkomst?

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

Joris Vandenbroucke (sp.a): Minister, collega's, ik heb mijn vraag om uitleg ingediend naar aanleiding van een interview op Radio 1 met minister van Financiën van de Federale Regering Johan Van Overtveldt. Het gesprek ging over het privatiseren van overheidsbedrijven. Van Overtveldt liet zich ontvallen dat in het kader daarvan ook de rol van de NMBS moet worden bekeken.

U kent het vervolg: de ballon werd opgelaten en snel lek geschoten. Maar ik vond het een goede aanleiding om toch nog eens terug te komen op een dossier dat hier regelmatig op tafel komt.

Minister, wat mij betreft, is de rol van de NMBS heel duidelijk in onze mobiliteitsproblematiek. Ik zie de files groeien. We zeggen hier altijd dat het spoor de rug-gengraat is van ons openbaar vervoer. Ik vind dat daarin moet worden geïnvesteerd, maar ik zie dat helaas niet gebeuren. Al drie jaar lang niet. Nadat gewezen minister van Mobiliteit Galant het toen lopende investeringsprogramma in de vuilbak heeft gekieperd, hebben we elkaar daarover al vaak gesproken. Maar er is nog altijd geen nieuw investeringsplan. Ondertussen blijven de files wel toenemen.

Ik wou u dan ook graag polsen naar de stand van zaken in het dossier. Ik verwijs daarvoor naar het actualiteitsdebat van 7 juni 2017. Toen hebben we de laatste informatie gekregen. U hebt toen gezegd dat op het Executief Comité van Ministers van Mobiliteit (ECMM) de beslissing werd geformuleerd om de verdeling van de middelen op basis van de regionale spoorprioriteiten overeen te komen en in het kader daarvan een samenwerkingsakkoord af te sluiten. U hebt daarbij ook de mogelijkheid geopend tot cofinanciering vanuit Vlaanderen. U zei toen – ik citeer: "Ik zal vanaf nu de bilaterale gesprekken tussen mezelf en Infrabel en/of minister Bellot starten. We hebben al concrete afspraken gemaakt". Zo stelde u het in juni.

Minister, wat is de stand van zaken met betrekking tot de samenwerkingsovereenkomst die concrete invulling moet geven aan de financiering van de elf Vlaamse spoorprioriteiten binnen het meerjarig investeringsprogramma van de NMBS-groep? Welke vorderingen zijn gemaakt sinds de laatste vergadering van het Executief Comité?

Tegen wanneer denkt u of durft u nog een timing voorop te stellen wat betreft het voorleggen van een samenwerkingsovereenkomst? Hebt u al enig zicht op de grootte van middelen die Vlaanderen zou kunnen vrijmaken om te co-financieren?

Hebt u eventueel nog informatie voor ons wat betreft de voortgang in andere dossiers, zoals het transportplan en de beheersovereenkomsten? Is dat allemaal aan elkaar gekoppeld?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Ik heb inderdaad een voorstel gekregen van minister Bellot met betrekking tot de concrete besteding van de 368 miljoen euro van die deugdzame schuld die werd uitgetrokken voor spoorinvesteringen. Ik heb daar bezwaar tegen gemaakt.

Ik heb daar bezwaar tegen gemaakt omdat dit in strijd is met wat wij vanuit Vlaanderen al een poos geleden hebben vastgelegd. Wij hebben een moeilijke maar gedurfde selectie gemaakt ten voordele van de elf Vlaamse spoorprioriteiten. De lijst die werd voorgelegd, week daar nogal van af. Sommige voorstellen waren trouwens bijna uitsluitend gericht op interne efficiëntieverbetering bij de NMBS en bij Infrabel, bijvoorbeeld de aansluiting met het Infrabel-spoornet van de tractiewerkplaatsen van de NMBS in Melle en in Hasselt waar het onderhoud van het rollend materieel gebeurt. Dat zat daar ook in vervat, maar dat heeft nu niet bepaald te maken met prioritaire spoorinvesteringen wat Vlaanderen betreft.

Er was ook veel geld uitgetrokken voor het afwerken van investeringen die dateren van het vorige meerjareninvesteringsplan zoals de afwerking van het derde en vierde spoor op de lijn tussen Brugge en Gent.

Wij zijn dan beginnen te onderhandelen in functie van een samenwerkingsakkoord. Dat is trouwens een vereiste in het kader van de bijzondere wet. Er moet een globaal samenwerkingsakkoord worden gesloten en parallel daarmee leggen we ook een apart akkoord vast met elk gewest en met de federale overheid. Bij die onderhandelingen vertrek ik met het mandaat van de Vlaamse Regering om maximaal die elf spoorprioriteiten te realiseren. Het gaat om een bewerkt budget van 368 miljoen euro, ik heb dan ook een constructie inzake cofinanciering opgezet. Dat is een novum.

Het samenwerkingsakkoord moet wat mij betreft ook de modaliteiten inzake de cofinanciering omvatten. Er moet ook worden vastgelegd dat de cofinanciering geen invloed heeft op de budgettaire verdeelsleutel 60/40, maar daar volledig los van staat.

Die onderhandelingen lopen. We hebben vorige vrijdag nog een laatste gesprek gehad op het niveau van het ECMM. Het ging onder meer over het investeringsplan. Minister Bellot schoof het Overlegcomité van eind november als richtdatum naar voren om een akkoord te bereiken. Dit is echter geen eenzijdig initiatief van minister Bellot, het vereist ook de instemming van de gewesten aangezien het gaat om een samenwerkingsakkoord.

Wat de cofinanciering betreft, heb ik aan het departement Mobiliteit en Openbare Werken en aan De Werkvennootschap proactief gevraagd om een projectbureau spoorinvesteringen op te zetten om ervoor te zorgen dat we via dat bureau alvast werk kunnen maken van een constructie met betrekking tot cofinanciering. Ik denk dat dit nodig zal zijn, maar ook die modaliteiten moeten vervat zitten in het samenwerkingsakkoord dat ik sluit met minister Bellot.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Minister, ik dank u voor deze update van de stand van zaken. Het is nog altijd afwachten, want eigenlijk praten we hier over een akkoord dat er al twee jaar geleden moest zijn. Ik vind het belangrijk dat de piste van cofinanciering nu een volwaardige piste is. Ik herinner me dat ik de eerste was die dit hier ooit aankaartte. Omdat de piste toen eenzijdig was gefocust op prefinanciering, kon ik me niet voorstellen dat zij, gezien de financiële toestand van de spoormaatschappij, met prefinanciering geholpen zouden zijn. Ik denk dat dit een belangrijke hefboom is om een aantal zaken in beweging te brengen. Het is ook een teken van goodwill van u en van de Vlaamse Regering om die piste van cofinanciering mee in stelling te brengen om doorbraken te realiseren.

Ik hoop samen met alle collega's in deze commissie dat we nu eindelijk kunnen opschieten. Tot dusver blijven we toch heel erg schaduwboxen. Voor onze eigen geloofwaardigheid en om een sluitend mobiliteitsbeleid kansen te geven, is het spoor heel belangrijk als hefboom om mensen en goederen te verplaatsen.

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

Joris Vandenbroucke (sp.a): Minister, ik dank u voor uw antwoord. Als ik u hoor vertellen op welke punten bij wijze van voorbeeld, het voorstel van minister Bellot afwijkt van de elf spoorprioriteiten die we in Vlaanderen intussen vier jaar geleden hebben vastgelegd onder de vorige Vlaamse Regering, dan ben ik eerlijk gezegd niet zo optimistisch wat betreft het halen van de deadline van eind november om tot een samenwerkingsakkoord te komen. Ik hoop dat uw onderhandelingscapaciteiten en die van de volledige Vlaamse Regering in die mate effectief kunnen zijn, dat die lijst maximaal zal kunnen overeenkomen met die spoorprioriteiten, want

die zijn heel hard nodig. We moeten maar kijken naar de evolutie van de files en dergelijke meer. Het kan dus niet snel genoeg gaan.

Ik wil u nog een concrete bijkomende vraag stellen. Ik had ze u eigenlijk al gesteld, maar u hebt er niet op geantwoord, misschien hebt u daar wel een goede reden voor. Kunt u ons enige contouren van grootteorde geven waarbinnen wordt gedacht wanneer u het hebt over cofinanciering en het opzetten van een constructie daarvoor? Over welke bedragen gaat het dan?

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

Dirk de Kort (CD&V): Vanuit mijn fractie heeft de heer Ceyssens er net als de heer Keulen altijd op aangedrongen dat we voor het spoor gebruik zouden maken van de bevoegdheden die we hebben en dat we zouden zorgen voor cofinanciering.

Vorige week hadden we een werkbezoek aan de haven van Hamburg. We waren allemaal zwaar onder de indruk van de omslag die daar gebeurt op het vlak van het spoor: 50 procent wordt daar afgevoerd via het spoor. Dat is indrukwekkend. Bij onze havens is dat vrij beperkt. In de toekomst moet ook bij ons de transitie, de omslag, de modal shift worden gerealiseerd van het wegvervoer naar het spoorvervoer.

Minister, hebt u een idee van de grootteorde van de bedragen wanneer u het hebt over cofinanciering? Waar zult u die middelen halen?

De voorzitter: De heer De Clercq heeft het woord.

Mathias De Clercq (Open Vld): Het is goed dat die piste van en die opening naar cofinanciering er is vanuit Vlaamse zijde. Dat is een goede zaak. Ik dring ook aan op duidelijkheid. We zijn daar nu al een aantal jaren over aan het praten, en ik denk dat menig collega terecht heeft onderstreept dat investeren in collectief en openbaar vervoer investeren is in maatschappelijke winst, maatschappelijke leefbaarheid. We kunnen dat niet genoeg benadrukken.

Minister, u weet welke prioriteit ik voorsta. Er wordt hier veel gesproken over spoorlijnen. Welnu, spoorlijn 204 is ready to go.

Lies Jans (N-VA): Mijnheer De Clercq, het was nu voor een keer een zitting waarbij niet elke provincie haar prioriteiten naar voren schoof.

Minister, ik ben meestal optimist maar in dezen, als we de geschiedenis bekijken, ben ik wel pessimistisch geworden. Ik hoop alleszins dat we tijdens die onderhandelingen die nu naar een eindfase gaan, onze elf spoorprioriteiten kunnen terugvinden. Daarvoor vertrouw ik op u, maar niet zozeer op de overkant. Dat wachten we af.

Wat principieel de cofinanciering betreft, ben ik daar niet tevreden over. Dat weet u ook wel. Ik denk dat u daar ook niet de grote believer van bent. Het feit dat wij vanuit Vlaanderen de federale problemen moeten oplossen, is natuurlijk een bizarre zaak. Maar wij nemen op zijn minst onze verantwoordelijkheid. U hebt de stap gezet naar cofinanciering, wij zullen u daarin volgen en bekijken hoe dat zo snel mogelijk kan worden gerealiseerd.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Het positieve aan een cofinanciering is dat wij voor het eerst vanuit Vlaanderen rechtstreeks financieren in het spoor en zeggenschap kunnen verwerven op het vlak van het spoor. Wij kunnen tonen dat we het misschien beter doen als we het zelf mogen doen en zelf keuzes mogen maken.

Wat de vraag over het bedrag betreft, moet ik u op uw honger laten. Dat is afhankelijk van de investeringen die we selecteren. Bovendien zou het mijn

onderhandelingsmandaat niet ten goede komen als ik nu publiek zou zeggen welk bedrag ik voor ogen heb.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

**VRAAG OM UITLEG van Bart Caron aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de binnenvaart op het kanaal Oostende-Gent en de Ringvaart van Brugge
– 64 (2017-2018)**

**VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de implicaties van het voornemen van het Brugse stadsbestuur om de Ringvaart ter hoogte van Fort Lapin niet te verbreden
– 110 (2017-2018)**

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer Caron heeft het woord.

Bart Caron (Groen): Mijn vraag gaat over de kanaalverbinding tussen Zeebrugge en het hinterland, het Boudewijnkanaal tot Brugge, het kanaal Gent-Oostende en daartussen de Ringvaart rond Brugge. Er is ook nog een kanaal Brugge-Oostende, maar dat is in dezen iets minder belangrijk omdat daar veel minder verkeer op is dan op de andere waterwegen.

De aansluiting van de haven van Zeebrugge met het hinterland gebeurt vandaag vooral over de weg, en dat is een probleem. We moeten ook hier in deze haven andere verkeersmodi maximaal aanspreken. Overdag is het in Zeebrugge onleefbaar: kilometers lang staan de vrachtwagens er aan te schuiven voor de haven.

Het spoor en de estuaire vaart bieden veel kansen voor die haven van Zeebrugge. Het punt is hier echter dat het derde spoor wat hapert. De aanleg van dat derde spoor is een essentiële kwestie voor de havenontsluiting in Zeebrugge. Ik heb daar vroeger al vragen over gesteld, zeker ook over de estuaire vaart. Ik verwijs naar een schriftelijke vraag ter zake, minister, omdat u toen al juridische problemen – bemanning, beloodsing en dergelijke meer – aangaf.

Ik wil me concentreren op het kanaal naar Gent en op dat cruciale punt, de Brugse Ringvaart. De heer Maertens zal dat ook doen. Wat willen we in Brugge en wat gaan we daar doen?

De oude stadskern van Brugge is voor iets meer dan de helft omcirkeld door de Ringvaart. Ik heb er jaren gewerkt en ik ken de problematiek goed. Vandaag zijn er dagelijks 15 à 17 professionele binnenschepen, dat is ongeveer 1 per uur. Als dat naar gemiddeld 2,3 per uur wordt gebracht, de wens van uw dienst, Waterwegen en Zeekanaal, dan betekent dat dat op piekuren driemaal per uur de bruggen moeten worden opengehouden, gedurende 6 à 9 minuten per brug. Dat betekent dat die bruggen tussen de binnenstad en de rand, Assebroek, Sint-Kruis enzovoort, heel veel uren per dag gesloten zullen zijn. Heel veel mensen zullen voor een open brug staan, met alle problemen van dien voor het fietsverkeer, de wagens, het openbaar vervoer, de diensten en de administratie in de binnenstad zoals het onderwijs.

Ik denk dat we er alle belang bij hebben om de binnenstad van Brugge niet leger te maken. U bent ook minister van Toerisme. Toerisme floreert het best in een stad waar geleefd wordt, waar gewerkt en gewoond wordt, en waar niet alleen gerecreëerd wordt. Dat is een belangrijk punt bij onze denkoefening over de soort ringvaart rond Brugge.

We leven niet meer in de tijd van de aanleg van de Dampoortsluis, dat was in 1855, toen er van het Boudewijnkanaal en van Zeebrugge zelfs geen sprake was en toen de binnenstad nog 55.000 inwoners telde en de randgemeenten zo'n 1000. Nu is dat bijna omgekeerd. De verhoudingen zijn totaal veranderd.

Het is een dilemma, minister, dat weet ik ook wel, we hebben hier al veel gediscussieerd over het Schipdonkkanaal, die andere potentiële verbinding met Gent of met het brede hinterland. Het is een soort gedwongen keuze tussen de pest en de cholera: ofwel de bouw van het Schipdonkkanaal, ofwel grote infrastructuurwerken op het kanaal Gent-Brugge inclusief de Ringvaart.

De pest kreeg in deze commissie in het verleden al een uitgebreide vivisectie die ze niet doorstond. Ik stel voor dat we dat niet herhalen. Nu is het de beurt aan de cholera, aan die andere oplossing. Hoe zinvol is het de doortocht van Brugge aan te passen voor klasse V-schepen in plaats van de huidige klasse IV-schepen? Ze zijn 25 meter langer, en daarvoor moeten om te beginnen alle acht bruggen in Brugge vervangen worden. Er zijn nog heel wat andere knelpunten, ik denk aan de Pakhuizen, de gistfabriek en de Zwaaihoek. Ik zal dat niet in detail op ingaan.

Wat zijn de alternatieven? Moeten we de huidige locatie aan de Dampoort, de Handelshoek en de Zwaaihoek aanpassen? Er zijn verschillende opties, ik heb ze uitgebreid beschreven in mijn tekst, ik zal dat niet allemaal herhalen, het wordt dan te technisch en ingewikkeld. Welke locatie moeten we in Brugge kiezen? Welke gevolgen zal dat hebben? Wat men ook kiest, er is de problematiek van het water uit de reien. Er is een problematiek van de hoogte van de waterstand en vooral van de bescherming van het historische erfgoed, de Vesten in dit geval. Dit dreigt te ernstig te worden beschadigd door de aanpassing van een sluis die dan schepen van klasse V toelaat.

Ik geef een paar basisopties voor ik tot mijn vragen kom. De echte optie voor een grootschalige ontsluiting van Zeebrugge over het water is er een via de estuaire vaart. Hoe kan het makkelijker? Dat is een reusachtig kanaal tussen de haven van Zeebrugge en de Schelde. Daar komt het op neer, zeker als we straks nog een project van Vlaamse Baaien realiseren. Dat is het vormen van eilanden en dus de bescherming van waterwegen voor die halve binnenvaart.

In Brugge kan er naar mijn mening enkel sprake zijn van klasse IV-vaartuigen. Welke rechtgeaarde burger, minister, zou toestaan dat de Vesten, beschermd erfgoed, ernstig zouden worden aangetast voor klasse V-schepen? Ik heb het al over de leefbaarheid van de binnenstad gehad.

De twee alternatieven voor de Dampoortsluis, namelijk de Krakelesluis en de Kruisvestsluis, de een op het kanaal naar Oostende, de andere wat verderaf van de huidige optie, moeten nog verder worden onderzocht en tot in de uitvoeringsfase met elkaar worden vergeleken. Met uitvoeringsfase bedoel ik ook tijdens de werken en de gevolgen die daar allemaal aan verbonden zijn.

Het kanaal naar Gent is vandaag bevaarbaar voor klasse V-schepen van de Ringvaart Gent tot Schipdonk, en voor klasse IV-schepen van daar tot in Brugge. Aan beide zijden van het kanaal liggen overigens, in dat laatste deel, een aantal zeer waardevolle natuurgebieden en ook oude meanders van de historische Zuidleie. Als men daar gaat ingrijpen, heeft dat op dat terrein grote gevolgen.

Minister, hoe kan men al een definitieve locatiekeuze maken voor de Dampoortsluis, als de beide resterende opties nog niet tot in detail en tot in de uitvoeringsfase uitgetekend zijn? Ik vraag dit ook omdat uw diensten, verneem ik, op allerlei technische en werkvergaderingen aandringen op een snelle beslissing van u, van het politieke niveau, geadviseerd door de stad en door de minister genomen.

Bent u bereid om de voorbereidende studies aan een tegensprekelijk en publiek debat te onderwerpen, niet alleen over de technische kant, maar vooral over de globale opties, over de randvoorwaarden zoals het probleem van de zoutintrusie, water dat via het Boudewijnkanaal tot daar komt? Dat probleem wordt door specialisten van het Schipdonkkanaal weerlegd, maar is niettemin belangrijk om te onderzoeken.

Moet er geen bijkomend onderzoek komen naar de gevolgen voor blijvende bereikbaarheid van de Brugse binnenstad en voor vlotte doorstroming van agglomeratieverkeer op Brugse ring?

Kan het kanaal Oostende-Gent aangepast worden voor klasse V-schepen zonder schade te berokkenen aan de aangrenzende natuurgebieden?

Is er in het kader van de estuaire vaart vooruitgang geboekt met betrekking tot de aanpassing van het KB van 8 maart 2007?

Wordt er vooruitgang gemaakt – dat is niet echt uw bevoegdheid, maar toch – met de aanleg van het derde spoor?

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Voorzitter, minister, mijn vraag zal korter zijn, ze gaat over een specifiek onderdeel van het onderwerp. Het is belangrijk dat we vertrekken van het hoofddoel, het project Stadsvaart, of een betere ontsluiting van de haven van Zeebrugge.

We moeten dat absoluut doen via het spoor, zeker en vast, maar ook via de estuaire vaart. In dat kader moet het KB worden versoepeld, en hopelijk komen er ooit die Vlaamse Baaien. Het is een en-en-en-verhaal wat ons betreft.

Het project Stadsvaart moet grotere schepen op de Ringvaart in Brugge toelaten en via een ander project ook op het kanaal Gent-Oostende. Door de ontsluiting van de haven van Zeebrugge zouden drie keer zoveel schepen als vandaag het traject afvaren met vijf keer de lading die vandaag verscheept wordt, via de Ringvaart in Brugge. Het is dus een zeer belangrijk investeringsproject.

Ik zal het specifiek hebben over een beslissing door de stad Brugge. Ik heb geen ambitie om mij te mengen in de Brugse keuken, mijnheer Landuyt, ik zal dat zeker niet doen. Omdat het een Vlaams project affecteert, moeten we daar wel bij stilstaan.

Recent besloot de stad Brugge het RUP Fort Lapin, dat sinds 2014 wegens het project Stadsvaart on hold stond, nieuw leven in te blazen. Ik heb gelezen dat uw schepen van Wonen Demon spreekt over heel wat nieuwe woningen, over een mooi potentieel. Dat is altijd goed, stadsvernieuwing is belangrijk. Hij spreekt ook over het behoud, en dat is hier belangrijk, van alle bestaande woningen. U zegt heel duidelijk, als burgemeester, dat een verbreding van de Ringvaart niet aan de orde is op deze locatie, aan de kant van Fort Lapin. U zult niet toestaan dat eigenaars onteigend worden. Dat is een legitiem principe uiteraard, maar dat beperkt wel de keuzemogelijkheden om het project Stadsvaart uit te voeren en de Ringvaart aan te passen voor die grotere schepen.

Minister, wat is uw reactie op de beslissing van de stad Brugge dat een verbreding van de Ringvaart ter hoogte van Fort Lapin niet aan de orde is? Wat zijn de implicaties van het hervatten van dit RUP en de stellingname van het stadsbestuur tegen de verbreding van de Ringvaart ter hoogte van Fort Lapin?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Voorafgaand, ik ben een groot voorstander van investeringen ten voordele van het verhogen van de capaciteit van de waterweg, eenvoudigweg omdat dat een goede ingreep is, vriendelijk voor het milieu en onvriendelijk voor de file. We kunnen zo veel vrachtwagens van de weg halen en op het water zetten. We hebben nood aan zulke investeringen. Dat gebeurt al op het Albertkanaal waar we 68 bruggen verhogen tot een doorvaarthoogte van 1,9 meter. We moeten natuurlijk ook de capaciteit kunnen verhogen op de verbinding tussen onze Vlaamse havens en Brugge en verderop, zodat ook grotere schepen daar kunnen varen en we ook daar wagens van de weg halen. Dat is een algemeen uitgangspunt.

Het is wel degelijk de bedoeling om binnen het project Stadsvaart nog de twee alternatieven voor de locatie van de nieuwe Dampoortsluis verder te onderzoeken. Dit werd beslist in de laatste stuurgroep Stadsvaart van juni 2017.

Een bijkomend onderzoek gaat onder meer over het volgende: de impact van die beide alternatieven op het grondwater; de impact op het erfgoed, inclusief een adviesvraag aan de UNESCO; de impact van het alternatief afwaarts de Krakelebrug op het rioleringsstelsel, op de afwatering van de reien, op de benodigde waterkeringen door de stijging van het kanaalpeil. Dan is er nog de impact op linkeroever; op de voorgestelde milderende maatregelen op en tegen zoutintrusie vanuit het Boudewijnkanaal; en de opmaak van een gedetailleerde waterbalans voor locatiealternatief afwaarts de Krakelebrug.

Wat het RUP Fort Lapin betreft, zullen we als onderdeel van de uit te voeren bijkomende onderzoeken bekijken in welke mate dat inpasbaar is in onze plannen. We hebben in het kader van de Stadsvaart een goed participatief proces opgezet. Ik zie niet in waarom we dat in het kader van voorbereidende studies nog eens zouden herhalen.

Naast het nautische is de betere bereikbaarheid van de Brugse binnenstad en omgeving een van de doelstellingen van het project Stadsvaart. Bijvoorbeeld, een combinatie is niet onmogelijk. We kunnen winst maken op beide vlakken. Dat kan, als we werken met hoge vaste bruggen die niet open moeten. Dat is winst zowel inzake doorstroming op het water als inzake een betere doorstroming op de weg. Dat is winst voor schepen, automobilisten, voetgangers en fietsers.

Tijdens het vervolgtraject van de uit te voeren onderzoeken zal de impact op mobiliteit en bereikbaarheid van de Brugse binnenstad vanzelfsprekend aan de orde blijven en aandacht krijgen. Het onderzoek naar de impact van de opwaardering van het kanaal van Gent naar Oostende op aangrenzende natuurgebieden, moet nog starten. De studies hiervoor zijn gepland vanaf 2020.

Aangaande de estuaire vaart is ons werk rond. We hebben overlegd met de federale overheid en een ontwerp van wijzigingsvoorstel uitgewerkt. Aangezien het traject door Nederlandse wateren gaat, hebben we dit voorgelegd aan Nederland. Ze bekijken dat. Dan zullen eventueel tekstwijzigingen plaatsvinden. We hebben dat nu geagendeerd. Ze zijn wel bezorgd, ze buigen zich daarover. Ik vermoed dat ze wel wat wijzigingen zullen suggereren. Het staat geagendeerd op de vergadering van de Permanente Commissie van Toezicht op de Scheldevaart eind oktober. Afhankelijk van de reactie van Nederland zullen de voorstellen worden bijgestuurd om ten slotte aan de Vlaamse Regering ter goedkeuring te worden voorgelegd.

Wat de vraag aangaande de aanleg van het derde spoor betreft, moet ik u doorverwijzen naar de overkant.

De voorzitter: De heer Caron heeft het woord.

Bart Caron (Groen): Ik zal mijn vrienden aan de overkant aan het werk zetten.

Ik dank u voor uw antwoord, minister. Ik zal de discussie vandaag niet helemaal opentrekken. U laat veel dingen open.

Ik heb twee opmerkingen. We hebben al een participatieproces gehad. Ik weet niet of veel mensen dat vandaag voldoende vinden. Of het nu klasse IV of klasse V wordt, in beide gevallen zijn de werken hoe dan ook zo ingrijpend voor het weefsel van de stad dat ik denk dat burgerparticipatie in elk traject aangewezen is.

Ik herhaal dat dit te maken heeft met de impact en met de leefbaarheid. Het draagvlak voor de werken kan groter worden indien de bevolking daar nauwer bij wordt betrokken. Er leeft immers veel onzekerheid.

Een tweede punt is dat we absoluut aandacht moeten hebben voor de bereikbaarheid van en de verbinding tussen de binnenstad en de randgemeenten. We kunnen daar niet veel grote bruggen leggen. Er wordt gesproken over grote bruggen over de stadsvaart. De heer Landuyt zal de situatie in de binnenstad en langs de vesten beter kunnen uitleggen. Zo eenvoudig is het niet. Om langs dat gedeelte van de vesten tot een aansluiting te komen, moet bijna zeker met ophaalbruggen worden gewerkt. Dat moet technisch worden onderzocht. Volgens mij komt de keuze tussen de doorvaart en de leefbaarheid hier in het gedrang.

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik zal nog even kort reageren. Indien ik het goed heb begrepen, wilt u verder bestuderen hoe de verbreding van de Ringvaart past in het opnieuw opgestarte RUP. Ik neem aan dat dit in wederzijds vertrouwen en in overleg met het stadsbestuur zal gebeuren. Wat de participatie en het tegensprekelijk debat betreft, heb ik begrip voor uw mededeling dat die studies voorlopig in alle discretie worden uitgevoerd. Dit zal het succes van het dossier zeker ten goede komen.

De voorzitter: De heer Landuyt heeft het woord.

Renaat Landuyt (sp.a): Voorzitter, ik wil me aansluiten bij de stelling dat het project Stadsvaart een goed participatieproject is. Er zijn niet enkel geleerde studies, maar er zijn ook zeer veel originele inspraakmomenten. Dit is zelfs een tamelijk dure operatie. Niemand kan stellen dat er tijdens de verschillende fases geen inspraak is geweest. Ik denk dan ook dat de werkwijze van een gedeelte van de Vlaamse administratie met betrekking tot het project Stadsvaart voor anderen een voorbeeld kan zijn.

Er is een studie over de ringweg. Die studie is op een andere manier uitgevoerd dan de studie over de Stadsvaart, die eigenlijk in zuivere samenwerking is opgesteld. Het proces loopt nog en heeft drie doelstellingen. Net om die reden hebben we het over de Stadsvaart. We noemen de Ringvaart de Stadsvaart omdat het de bedoeling is het verkeer op de weg te verbeteren en het verkeer op het water te verbeteren. Dat is niet de enige doelstelling. Daarnaast is er ook het element van de stadsontwikkeling. We willen een deel van de Ringvaart mooier maken dan nu het geval is. Dit staat uitdrukkelijk in de basisovereenkomst tussen de stad en de Vlaamse administratie.

Dit is de wijze waarop we werken. In dit licht moeten we ook het GRUP voor de andere kant van de stad in het oog houden. Het is niet de bedoeling de stad lelijker te maken om de haven beter te laten functioneren. De stad en de haven zitten op dezelfde golflengte. Aangezien het dezelfde eigenaar is, gaat het trouwens om dezelfde personen.

Er is echter iets wat ons wel zorgen baart. Ik geef meteen een voorbeeld. Er is een mogelijkheid om met hogere bruggen tot een vlotter waterverkeer en een vlotter wegverkeer te komen. Dat is mijn vraag. We staan letterlijk aan de voor-

avond van een belangrijke beslissing van de Vlaamse Regering over een gedeelte van het project Stadsvaart. Heel precies gaat het om het gedeelte van het project dat betrekking heeft op de Steenbruggebrug. Dat is de eerste brug op de weg tussen Oostkamp en Brugge. Er zijn opties om in een hogere brug te voorzien. Hierdoor zouden er minder files op de weg en op het water zijn. Als ik het goed heb begrepen en de geruchten een beetje kan volgen, zou de Vlaamse Regering daarover morgen eventueel een uitspraak doen.

Minister, ik pleit er vandaag in alle vertrouwen voor het ene element niet door het andere element te laten afremmen. Zoals u zelf hebt opgesomd, valt er nog veel te bestuderen in verband met de Dampoortsluis en de specifieke Ringvaartsluis. Er kan echter al veel worden beslist. Wat de eerste brug betreft, kan al worden gehandeld.

Maatschappelijk is dit enorm belangrijk. We moeten alle bewoners van de hele regio ervan overtuigen dat een vlotter waterverkeer ook een vlotter wegverkeer betekent. We mogen niet onderschatten wat de waarde is van die eerste concrete stap voor het draagvlak en de geloofwaardigheid van het hele project.

Ik wil van dit forum gebruik maken om op te merken dat we al een jaar met een enorm groot probleem zitten. Er is een brug weg. Ten gevolge van een gebrek aan onderhoud of zo is de Kruispoortbrug volledig vernield. De herstellingen blijven maar duren. Voor ons is dit een echt drama dat heel het project ondermijnt. De mensen staan voortdurend in de file en ergeren zich aan het feit dat de bootjes wel en de auto's niet door kunnen. We hebben er alle belang bij dat hiervoor zo snel mogelijk een voorlopige oplossing kan komen.

Het is goed de binnenvaart te ondersteunen, maar als er in de haven geen zeesluis meer is, hebben we ook geen reden meer om verder de binnenvaart te gebruiken.

De voorzitter: De heer De Clercq heeft het woord.

Mathias De Clercq (Open Vld): Voorzitter, op 3 mei 2017 heeft het Vlaams Parlement unaniem een resolutie goedgekeurd waarin staat dat de binnenvaart een belangrijke duurzame speler in de logistieke sector is. Dat is een goede zaak.

We zijn het eens over de doelstellingen. Hoe meer vracht we van de weg kunnen halen, hoe beter voor het milieu, de economie en de maatschappelijke verkeersellende. Dit betekent echter dat we in de bestaande infrastructuur moeten investeren. De infrastructuur moet zo goed mogelijk worden gebruikt. De knelpunten moeten worden weggewerkt. Dit moet uiteraard altijd gebeuren met het oog op duurzaamheid en proportionaliteit.

Wat de bestaande verbinding tussen Zeebrugge en Gent betreft, zijn verbeteringen nodig en mogelijk. Het project Stadsvaart is al aangehaald. Dit moet effectief worden aangepakt. Dit betekent dat we keuzes moeten maken, onder meer over de locatie van een nieuwe grotere sluis. Dit is een van de onderwerpen van de hier gestelde vragen om uitleg.

We moeten de nodige onderzoeken uitvoeren om tot gedragen oplossingen te komen voor economie, mens en omgeving. Ik spreek vaak met heel wat mensen op het terrein die ter zake technisch meer onderlegd zijn dan ik. Een van de aangehaalde scenario's voor de Stadsvaart betreft de Krakelesluis. Ten opzichte van de andere alternatieven zou deze sluis enorme voordelen bieden. De verbinding tussen Gent en Zeebrugge zou een sluis minder tellen. Dit zou tot een vermindering van de vaartijd met een uur kunnen leiden. Volgens mij zou dit de scheepvaart een boost kunnen geven.

Mijnheer Caron, u hebt het tegenargument aangehaald dat de Krakelesluis tot zoutintrusie zou leiden. Naar het schijnt, kan dit echt in twijfel worden getrokken. Ik heb vernomen dat dit remediebaar zou zijn. Bovendien zou die sluis in een

omgeving met een betere aansluiting liggen dan een sluis op de Kruisvest. Ik wil me echter niet inlaten in zeer belangrijke lokale aangelegenheden.

Ik heb altijd gesteld dat we ervoor moeten zorgen dat Zeebrugge op een verstandige manier kan groeien. Ondertussen ligt de A11 er. Er wordt gewerkt aan de ontubbing van de spoorverbinding tussen Gent en Brugge. Ik ben voor de estuaire vaart, ook wel short sea shipping genoemd. Ik ben voor een opwaardering van het kanaal Gent-Brugge. Ik wil echter duidelijk zijn: ik ben tegen een verbreding van het Schipdonkkanaal. Daar mag geen misverstand over bestaan.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Ik dank de heer Maertens en de heer Caron voor de vragen en de heer Landuyt voor de antwoorden. (*Gelach*)

Mijnheer Landuyt, een van uw puntjes was niet helemaal correct. Ik probeer het dossier van de Steenbruggebrug nog in oktober 2017 te agenderen. Morgen staat dat echter niet op de agenda.

De voorzitter: De heer Caron heeft het woord.

Bart Caron (Groen): Mijnheer De Clercq, ik wil nog een paar elementen aanhalen in verband met de Krakelesluis. We hebben deels dezelfde bronnen. Er zijn technische problemen, waarover ik me niet zal uitlaten. Er moet een oplossing komen. Het kan gaan om schepen van klasse IV of klasse V. Dimensies als de leefbaarheid, de erfgoedzorg en het van de weg halen van vracht moeten met elkaar worden gecombineerd. Dat is niet zo eenvoudig.

Overigens, mijnheer Landuyt – hij heeft ook geantwoord, dus ik mag ook iets aan hem zeggen – zijn wij absoluut blij dat er voor de Steenbruggebrug een hoge oplossing komt. Daar kan er een hoge oplossing komen, maar dat is natuurlijk niet overal zo. Als je verder voorbij de Katelijnepoort komt of daar in de buurt, wordt het heel wat moeilijker om hoge bruggen te maken.

Minister, die zorgzaamheid, bij die drie dimensies, moet u in de gaten houden. Voor de rest volgen we het dossier verder op.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de intrede van de applicatie 'Mobility as a Service' in Vlaanderen – 101 (2017-2018)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Voorzitter, collega's, in De Morgen van 2 oktober valt te lezen dat "het netflix van het openbaar vervoer naar Antwerpen komt". Deze prikkelende titel slaat op de app Whim van het Finse MaaS Global. Maar belangrijker is het principe 'Mobility as a Service' dat het uitgangspunt van hun app vormt. Het komt erop neer dat men één abonnement neemt en hiermee verschillende vervoersmodi kan gebruiken. We hebben het dan over trein, bus, tram, metro, deelfiets, deelauto, taxi enzovoort. Zo kan men zich van punt A naar B verplaatsen.

In Helsinki heeft men hier reeds heel wat ervaring mee opgedaan en ook voor Vlaanderen is dit een interessante piste. Enkele jonge Vlaamse ondernemers zijn met dit principe trouwens ook aan de slag gegaan in een start-up.

Het is positief om vast te stellen dat meerdere aanbieders nu met de Finnen van MaaS Global in zee willen gaan om Whim te lanceren in Antwerpen. Het is een gebruiksvriendelijk systeem dat zijn deugdzaamheid reeds heeft bewezen in Helsinki en binnenkort ook in de West Midlands. De komende weken en maanden wordt het systeem getest en, indien bevredigend voor elke partner, wil men begin 2018 de applicatie voor Antwerpen lanceren.

Minister, om slimme mobiliteitskeuzes te maken is een dergelijke applicatie een positieve stap. Hoe kijkt u naar de test en mogelijk de latere commercialisering in Antwerpen?

De samenwerking tussen MaaS Global en een aantal door Vlaanderen ondersteunde spelers is positief. Hoe wordt het departement MOW betrokken bij deze plannen? Levert De Lijn behalve data nog bijkomende diensten aan deze app? Hoe worden andere spelers zoals Cambio en Blue-bike hierbij betrokken?

In het kader van de uitrol van basisbereikbaarheid is Mobility as a Service een interessant concept om de reiziger maximaal te ondersteunen. Is het, vanuit de regierol die het departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) toegewezen krijgt, een optie om een volledig Vlaamse applicatie te ontwikkelen of laat u dit liever gebeuren door private spelers?

Ondertussen zijn De Lijn en de NMBS bezig met het invoeren van een Citypass voor Antwerpen en Gent. Zou het niet beter zijn om de krachten te bundelen en samen met private partners een app of systeem voor heel Vlaanderen uit te rollen, dus ruimer dan enkel voor Antwerpen en Gent?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Ik juich initiatieven zoals Whim in Antwerpen uiteraard toe. Ze zorgen namelijk voor een stimulans voor heel onze visie en ons beleid omtrent combimobiliteit. Het is dus positief dat er testen worden uitgevoerd voor 'Mobility as a Service'-applicaties.

Wat ze nu doen, is de reiziger de mogelijkheid bieden om verschillende diensten, los van de achterliggende uitvoerder van die diensten, aan te kopen, zodat de reiziger het voordeel kan krijgen om geen aparte vervoersbewijzen te moeten aanschaffen en ook niet allerlei accounts te moeten aanschaffen.

Waar de applicatie bovendien toe tracht te komen, is dat men een reistijdvoorspelling zou kunnen doen en een optimale routeplanning kan suggereren.

Cruciaal is de bereidheid van de onderliggende uitvoerders om voluit mee in te stappen in de ontwikkeling van die apps. De Lijn doet dat alvast via open data voor routeplanning en ticketing. Dit is trouwens conform de beheersovereenkomst, waarbij we die doelstelling expliciet hebben ingeschreven, als aparte operationele doelstelling 7, in de beheersovereenkomst.

Het is die open ingesteldheid die sinds kort heeft geleid tot het gegeven dat een aantal startende bedrijven De Lijn in hun aanbod hebben kunnen meenemen aan de hand van het M-ticket: Olympus Mobility, XXImo en Be-Mobile. Anderen private partners zitten bovendien in de pijplijn. Die apps zijn beschikbaar in heel Vlaanderen.

Specifiek voor het project rond Whim, het pilootproject in Antwerpen, waren Cambio en Blue-bike niet aanwezig bij de intentieverklaring. Cloudbike, Mobit en Clear Channel waren wel aanwezig met betrekking tot fietsdeelsystemen. Het is natuurlijk alleen maar een voordeel dat zoveel mogelijk spelers mee aanschuiven. De markt van vervoersdeelsystemen is groter dan enkel cambio en Blue-bike.

Het departement Mobiliteit en Openbare Werken is zelf niet betrokken bij de concrete overeenkomsten die gericht zijn op de reiziger. Zij voeren als beleidsentiteit niet zelf een bepaald type vervoer uit. Wel volgen zij de evoluties als beleidscel en regisseur mee op. Binnen de stuurgroep basisbereikbaarheid komen zulke initiatieven ook aan bod.

De markt is het best geplaatst om dergelijke innovatieve applicaties te ontwikkelen. Wij moeten dat niet doen. We moeten dat enkel stimuleren. De markt kan het best kort op de bal spelen en zeer dicht bij de eindgebruiker.

Het is in die optiek dat er binnen de lopende proefprojecten basisbereikbaarheid verder wordt nagegaan of en hoe we kunnen komen tot een onderliggende mobiliteitscentrale voor heel Vlaanderen en welke organisatiestructuur daaraan dan moet worden gegeven. Het uitgangspunt is daarbij dat we vertrekken van de eenvoud en het gemak voor de reiziger, ongeacht of die gebruikmaakt van het kernnet, het aanvullend net of het vervoer op maat. Daarbij zien we zo'n mobiliteitscentrale als een centraal ondersteunend platform tussen de uitvoerders van vervoer enerzijds en de eindgebruiker van al die mobiliteitsdata – de reiziger en de ontwikkelaar van die apps – anderzijds.

Zo kan een mobiliteitscentrale in de vorm van een zelfstandig opererend orgaan worden georganiseerd dat vervoeraanvragen voor ritten verzamelt – die al dan niet binnenkomen via die apps –, efficiënt plant en vervolgens uitzet bij een of meerdere vervoerders. Als ik me niet vergis, buigen we ons in de schoot van de commissie binnen twee weken over het concept basisbereikbaarheid. We kunnen daar dan misschien dieper ingaan op de idee, de piste van de mobiliteitscentrale. Van overheidswege kunnen wij alvast regulerend sturen. Zo pleit ik bijvoorbeeld voor voldoende grote gebieden waar dergelijke apps aangeboden worden. Het zou ook aangewezen zijn om ervoor te zorgen dat minimaal het gebied van de vervoersregio's wordt gebruikt als dekkinggebied van zulke apps.

De City Pass voor Antwerpen en Gent maakt gebruik van de beschikbare, bewezen technologie. Die pass kan nu al voor iedereen op de MOBIB-kaart worden aangeboden en is dus relatief laagdrempelig. De inwerkingtreding van de City Pass staat daarenboven allerhande MaaS-applicaties niet in de weg, integendeel. Het is een product dat evengoed door de app-ontwikkelaars kan worden aangeboden en eventueel worden uitgebreid met andere vervoersdiensten door die app-ontwikkelaars. Dat kan dus een versterkende relatie zijn.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Minister, ik vind dat uw antwoord duidelijk spreekt van een positieve instelling, een constructieve opstelling ten opzichte van dergelijke apps. Dat is ook een kernopdracht van elke overheid. Je moet dat niet allemaal zelf willen doen, want dan kom je ook altijd tekorten van budgetten tegen. Je moet altijd keuzes maken.

Maar er zijn vandaag genoeg creatieve krachten in de samenleving die zich met dergelijke dingen willen bezighouden. En dus moet je dat faciliteren door je constructief op te stellen en je organisatorisch in die modus op te stellen dat je data aanlevert en dat je probeert te doen wat de reizigers vooral verwachten en wat je vaak hoort. Kan dat inderdaad niet allemaal gebundeld worden? Waarom moet ik dat allemaal zelf uitzoeken? Enzovoort.

Ik denk dus dat het absoluut beantwoordt aan een behoefte van deze tijd, aan wat de reiziger vandaag wil: een globaal aanbod van de verschillende collectieve vervoeraanbieders. Mensen zetten op die manier gemakkelijker de stap naar dat collectief vervoer en laten mogelijkerwijze de auto aan de kant staan. Het feit dat we ons daarin faciliterend opstellen, vind ik de juiste houding. Ik kan die alleen

maar bijtreden. Daar waar wij zelf een dikke vinger in de pap hebben als een soort inrichtende macht – ik denk aan De Lijn – moeten we altijd de signalen geven dat we dergelijke toepassingen altijd moeten ondersteunen en ten slotte – wat u zelf heel uitvoerig hebt benadrukt – in een voldoende ruim gebied. Het moet inderdaad in die mate klantvriendelijk zijn dat het ook beantwoordt aan reële verplaatsingen die mensen maken.

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

Dirk de Kort (CD&V): Voorzitter, minister, het onderwerp dat de heer Keulen heeft aangesneden, is belangrijk. Ik dank u voor het antwoord dat u daarop hebt gegeven.

Minister, Mobility as a Service zal bijzonder belangrijk zijn als we de mensen in de toekomst meer willen verleiden om gebruik te maken van het openbaar vervoer, het collectief vervoer. U hebt het daar dikwijls over. Er moet een goed, degelijk overzicht zijn van alle middelen die er op dat vlak zijn, met mogelijkheden, zowel van kostprijs als binnen welke tijd het effectief ter beschikking wordt gesteld.

U hebt het over de rol van de privé. U zegt dat dergelijke initiatieven door de privé moeten worden genomen en dat de overheid daar niet in moet tussenkomen. Ik kan u daarin volledig bijtreden.

Maar, minister, ik denk wel dat het ook van belang is dat wij er mee voor zorgen dat bepaalde data effectief verder mee zullen worden aangeleverd ten aanzien van die platformen. We moeten er mee op toezien dat dat gebeurt vanuit de NMBS, vanuit De Lijn, dat er contacten worden opgenomen met het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest en dat ook van daaruit informatie over het openbaar vervoer, de bussen vanuit Brussel, mee wordt aangeboden.

Ten slotte, minister, denk ik dat we als overheid mee een rol moeten spelen. Als op den duur verschillende mogelijkheden en modellen naast elkaar zullen worden ontwikkeld, is het dan eigenlijk niet van belang dat we als overheid een stuk faciliterend optreden, omdat op den duur de gebruiker zelf door het bos de bomen niet meer ziet en we op dat vlak dan misschien een stukje faciliterend moeten optreden?

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Annick De Ridder (N-VA): Voorzitter, minister, collega's, eerst en vooral is het een zeer goede zaak dat de Antwerpenaar met deze app zal kunnen werken, zelfs vóór prachtige steden als Wenen, Kopenhagen, Amsterdam, Toronto, Singapore. *(Opmerkingen)*

En Gent, hoor ik op de bank achter mij. Een prachtige stad, daarin kan ik u bijtreden.

Maar goed, in Antwerpen zal die app van start gaan. Dat is natuurlijk een goede zaak, omdat dat een van de sleutels is voor die – door u, minister, aangehaalde – combimobiliteit. Die zal pas echt uit de startblokken kunnen schieten als we ook op de gebruiksvriendelijkheid werken voor de gebruiker en de reiziger die wil gaan combineren. En daarop zijn zulke apps natuurlijk een mooi antwoord.

Het is positief dat u zegt dat we vooral naar de privé kijken voor het ontwikkelen van dergelijke apps en dat we niet alles zelf moeten doen.

Wat wél de uitdaging wordt in de toekomst – en ik sluit wat dat betreft aan bij de heer de Kort – is de compatibiliteit en het bewaken van het principe van de open data. Want het is belangrijk dat De Lijn daar heeft ingeschreven en die data ter beschikking stelt, maar wat mij betreft, moet dat ook vice versa werken. Ik ga er dus ook van uit dat zulke apps of zulke private spelers de data dan ook opnieuw ter beschikking kunnen stellen van de overheid.

Daar speelt natuurlijk de vrije markt, het is misschien niet evident om daarin in te grijpen maar wanneer zij gebruik maken van data en wanneer zij samenwerken met De Lijn, lijkt het me evident dat de overheid nadien vraagt om gebruik te kunnen maken van de data die zijn verzameld.

Ik kijk uit naar de opstart. Ik denk dat er nadien ook zeker een mogelijkheid bestaat voor een verdere uitrol in Vlaanderen. En waarom niet inderdaad de link naar de overheid maken via een mobiliteitscentrale waarmee dan perfect kan worden ingespeeld op de vraag en het aanbod en het vervoer op maat dat wordt uitgerold? Ik denk dat dit een goede suggestie is en dat dit ook de manier van werken is. Maar ik kijk nu vooral uit naar de uitrol en naar een eventuele uitbreiding van dergelijke apps in de rest van Vlaanderen.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Het gebruiksgemak is cruciaal in het proberen te verleiden van de reiziger om de wagen wat meer te laten staan en gebruik te maken van alternatieven, en dan vooral vanuit een ratio van combimobiliteit.

Wat de open data betreft, levert De Lijn vandaag goed werk. We hebben dat expliciet in de beheersovereenkomst ingeschreven, en daar wordt naar gehandeld, blijkens ook de medewerking aan dit project.

Het is een ontluikende sector, met als gevolg dat er heel veel nieuwe apps het licht zien. Het nadeel is dat men soms door de bomen het bos niet meer ziet. Maar ik veronderstel dat de markt zijn werk zal doen en dat er enkel dominante toepassingen over zullen blijven. Het voordeel is wel dat men vaststelt dat men van elkaar leert. Zelfs kleine spelers hebben soms een specifiek aanbod of een specifiek voordeel inzake gebruiksgemak dat later wordt geïntegreerd in of overgenomen door andere spelers. Het is een ontluikende sector die heel snel evolueert en waarbij de spelers elkaar heel sterk beïnvloeden. De reiziger kan daar alleen maar wel bij varen.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.