



Vlaams
Parlement

vergadering **C59**
zittingsjaar 2018-2019

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 13 december 2018

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Dirk de Kort aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het vrachttransport per spoor in de Antwerpse haven – 383 (2018-2019)	3
VRAAG OM UITLEG van Dirk de Kort aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over carpoolstroken – 386 (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 het Nederlandse deelfietssysteem OpenBike en de mogelijke toepassing in Vlaanderen – 387 (2018-2019)	7

VRAAG OM UITLEG van Dirk de Kort aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het vrachttransport per spoor in de Antwerpse haven – 383 (2018-2019)

Voorzitter: de heer Mathias De Clercq

De voorzitter: De heer De Kort heeft het woord.

Dirk de Kort (CD&V): Minister, onze wegen slibben dicht. Dat is deels te wijten aan het groeiende vrachtverkeer. Daarom is het belangrijk om niet alleen voor personenvervoer, maar ook voor vrachtvervoer in goede alternatieven te voorzien. Een van die alternatieven is het spoor, maar hier zijn er heel wat obstakels in Vlaanderen en meer specifiek in de haven van Antwerpen. Nu wordt voor slechts 8 procent van de containers het spoor gebruikt. Men wil – zeer terecht – dit percentage verhogen.

Momenteel kunnen in de Antwerpse haven, een van de belangrijkste economische hubs van Vlaanderen, geen treinen rijden over de bruggen van de Kieldrechtsluis. De Kieldrechtsluis ligt vlakbij de grote terminals aan het Deurganckdok, dus de spoorverbinding heeft hier heel wat potentieel. De sporen bij de sluis liggen er nochtans al twee jaar, maar zouden niet stevig genoeg zijn voor treintransport. Niet alleen zorgt dit voor problemen bij de containerreuzen Dubai Ports World, PSA en MSC, het weerhoudt ook andere partners om hier in zee te gaan. Zo was er ook een Duitse spooroperator die een rechtstreekse spoordienst tussen de terminals wou organiseren. Door deze missing link heeft die echter afgehaakt. Bij Infrabel zegt men dat de spoorbruggen niet van hen zijn maar onder beheer staan van het Antwerpse Havenbedrijf en Maritieme Toegang.

In uw beleidsbrief zei u dat uw departement de haalbaarheid zal onderzoeken van maatregelen voor een versnelde 'modal shift' in de spoorvervoersector. In november zou die opdracht starten. U zei in uw beleidsbrief ook nog dat u Infrabel zou aanzetten om mee te werken aan de studie van de Haven van Antwerpen om meer goederenvervoer per spoor te realiseren. Daarnaast werkt u aan een onderhandelingskader voor het afsluiten van een nieuwe algemene overeenkomst met Infrabel en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (NMBS).

Dit is belangrijk want jaarlijks worden er miljoenen containers op Linkeroever aan- en afgevoerd. Het ontbreken van deze specifieke schakel in de spoorverbinding bij de Kieldrechtsluis is dan ook problematisch. Als we weten dat de oplossing zo'n 1,8 miljoen euro zou kosten, dan heb ik daar toch wel wat vragen bij.

Minister, we hebben ooit de kans gehad om met de commissie een werkbezoek te brengen aan de Liefkenshoektunnel. Ik denk dat we daarna heel sterk de verwachting hadden dat er ook daadwerkelijk meer via het spoor vervoerd zou worden.

Waarom wordt er nog niet ingegrepen op de problemen van de spoorbruggen bij de Kieldrechtsluis? Hoe ziet u eigenlijk die noodzakelijke ingrepen? Hoe gaat u die ondersteunen en hoe ziet u de timing?

Wat is de stand van zaken van het onderzoek naar de maatregelen voor een versnelde modal shift in de spoorvervoersector?

Hoe verloopt de voorbereiding van de onderhandelingen voor de nieuwe overeenkomst met Infrabel en de NMBS?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: De problematiek ligt me na aan het hart. We stellen vast dat we heel wat trafiek genereren vanuit de Antwerpse haven, maar nog al te

weinig gebruik maken van alternatieven voor het wegvervoer, met name de spoor- en waterwegen.

Ik som de belangrijkste bezwaren op met betrekking tot de organisatie van het spoorvervoer in het Antwerpse havengebied. Ten eerste is er de bezorgdheid rond de al te grote regelnevel van Infrabel. Ten tweede is de haven in het weekend gesloten voor het spoorvervoer. Ten derde mag er slechts een goederentrein rijden in een rangeerbundel. Ten vierde moet men voor elke treinbeweging, hoe klein ook, maanden op voorhand een rijpad reserveren. Daartegenover staat dat eigenlijk iedereen mag reserveren, dat daar ook overvloedig gebruik van wordt gemaakt en dat verschillende sporen als een soort parking gebruikt worden. De facto fungeert de Antwerpse haven daardoor als een grote treinparking. Het is met enige overdrijving dat ik dat zeg, om aan te duiden dat er problemen zijn. Er is een totaal gebrek aan coördinatie en sturing van dat goederenspoorvervoer.

Gelet op die problematiek en anderzijds in de wetenschap dat we lijdend voorwerp zijn, heeft de nieuwe CEO van de haven pogingen ondernomen om een gesprek aan te gaan met de CEO van Infrabel. Dat lukte blijkbaar niet en dan heb ik mezelf als bemiddelaar opgeworpen en dat gesprek georganiseerd bij mij op het kabinet. Ik denk dat dit gesprek goed verlopen is en een stapsteen geweest is voor een beter verhaal. We hebben hierrond ook overleg gepleegd in mei 2018.

We hebben een afspraak gemaakt om echt uit te kijken naar mogelijkheden tot samenwerking en zelfs naar een taakverdeling, in die zin dat Railport, het dochterbedrijf van de Haven van Antwerpen, zou instaan voor de coördinatie van de logistieke keten; dat Railport en Infrabel gezamenlijk zouden zorgen voor het verkeersmanagement, dus het management van het treinverkeer en de naleving van de veiligheid; en dat Infrabel zou instaan voor het onderhoud van de fysieke spoorinfrastructuur. Dat was grosso modo de taakverdeling die we toen overeengekomen zijn.

Concreet werd het vervolgtraject van het proces tussen de haven en Infrabel uitgetekend met de oprichting van een werkgroep en een stuurgroep. Die werkgroep is intussen samengekomen in juni van dit jaar met de Haven van Antwerpen, Infrabel, mijn kabinet en een vertegenwoordiger van het kabinet van minister Bellot. Er zijn diverse themawerkgroepen opgericht waarvan ik u de namen bespaar.

Er heeft ook een gezamenlijk bezoek plaatsgevonden aan de haven van Hamburg, die inzake spoorontsluiting fungeert als een voorbeeld.

De stuurgroep is samengekomen in september 2018 met de CEO's van de Haven van Antwerpen en Infrabel, en in aanwezigheid van vertegenwoordigers van mijn kabinet en van het kabinet van federaal minister Bellot. Tijdens deze stuurgroep werd het proces verder geconcretiseerd met de analyse van een toekomstig concept van beheer van de spoorweginfrastructuur in de havengebieden. Er is een tijdspad afgesproken om te landen in het voorjaar van volgend jaar, en er is afgestemd met de stakeholders. In de loop van 2019 wordt de conceptnota in detail uitgewerkt.

Belangrijk voor de toekomst is dat men zicht moet krijgen op de omvang en de kwaliteit van het toekomstig spoorwegnet, en dit zowel voor het goederen- als voor het reizigersvervoer per spoor.

Er is ook nood aan een hervorming van de rijpadvergoeding die vandaag veel te hoog is. Als we meer goederen op het spoor willen krijgen, moet die vergoeding naar beneden. Daar is nog discussie over tussen Infrabel en de NMBS, maar op dat vlak staan we dus aan de kant van de NMBS. We moeten misschien eens

bekijken in welke mate het de moeite is om nog meer andere gedifferentieerde tarieven te hanteren voor het goederenvervoer.

Tot slot moet het beheerscontract van Infrabel, dat in 2012 afliep, worden hernieuwd.

Wat uw specifieke vraag over de Kieldrechtssluis betreft, wil ik erop wijzen dat het gaat over spoorbruggen die worden beheerd door het havenbestuur van Antwerpen. In de pers werd verkeerdelijk gesuggereerd dat er een probleem zou zijn met de stevigheid van de bruggen. Het is wel zo dat bij de levering van de bruggen werd vastgesteld dat de sporen onder een verkeerde hoek waren gemonteerd en daardoor niet gebruikt konden worden. Het opnieuw monteren van de sporen bleek echter geen eenvoudige klus omdat ze gekoppeld zijn aan de structuur van de brug. Er zijn verschillende scenario's onderzocht

De timing is in handen van het havenbestuur. Wat de timing betreft, hebben we een koppeling gemaakt met werken die wel door mijn diensten moeten worden uitgevoerd. Het gaat dan over de afdeling Maritieme Toegang, die bijkomende wegbruggen moet aanbrengen. Het is de bedoeling die werken simultaan te laten verlopen, tijdens het eerste en tweede kwartaal van volgend jaar. Die werken zullen wel hinder veroorzaken. Men kijkt momenteel hoe die hinder maximaal kan worden beperkt.

Wat de modal shift betreft, hebben we een overheidsopdracht gegund om het efficiëntste maatregelenpakket naar voren te schuiven dat een versnelling van de modal shift naar het spoorvervoer kan bewerkstelligen, los van de oefening die ik net heb geschetst. De eerste werkvergadering met de opdrachtnemer is ingepland voor binnen enkele dagen.

Wat de overeenkomst betreft, is een werkgroep opgericht met vertegenwoordigers van de verschillende entiteiten: het departement Mobiliteit en Openbare Werken, het Agentschap Wegen en Verkeer, De Lijn, De Werkvennootschap en De Vlaamse Waterweg. Alle entiteiten van het beleidsdomein MOW werken momenteel een onderhandelingskader uit, maar opnieuw: 'it takes two to tango'. We moeten daarvoor terug naar het federale niveau.

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

Dirk de Kort (CD&V): Minister, de aanleiding van deze vraag was inderdaad het bericht in De Financieel-Economische Tijd over de problemen van het spoor in Antwerpen. Tijdens de voorbereiding van mijn vraag heb ik in uw beleidsbrief tot mijn plezier vastgesteld dat u heel veel aandacht besteedt aan het spoor en dat u een aantal trajecten voor studies, ook voor de toekomst, opzet.

We hebben met deze commissie ook een bezoek gebracht aan de haven van Hamburg. We hebben toen vastgesteld dat 50 procent van de afhandeling er gebeurt via het spoor. Dat is immens. In Antwerpen wordt slecht 8 procent via het spoor afgehandeld. We moeten natuurlijk ook de andere modi bekijken, waaronder de binnenvaart en de waterwegen zelf.

Ik ben vooral bezorgd over de afhandeling van Linkeroever. Er is daar een serieuze verzadiging. Er zijn blijkbaar problemen met de Kieldrechtssluis, hoewel er in het verleden serieuze investeringen zijn gebeurd met de Liefkenshoekspoortunnel. Toch werkt dat niet goed en is er duidelijk een knelpunt.

We merken daar eigenlijk veeleer een daling van de cijfers voor de afhandeling langs het spoor.

Minister, wat de daling van de cijfers voor de Liefkenshoekspoortunnel betreft, begrijp ik dat u niet meteen kunt antwoorden op wat ik hier heb gesteld. Hier zijn

echter veel gemeenschapsmiddelen naartoe gegaan. Waarom wordt dat spoor niet optimaal gebruikt? Ik ben blij te horen dat u dit aanstuurt op een manier die effectief in de toekomst werk wil maken van de modal shift waarin in het licht van het toekomstverbond is voorzien. We trachten effectief meer goederenverkeer in de richting van het spoor te bewegen. De mensen die in de regio wonen en werken, voelen aan dat het vrachtverkeer de leefbaarheid in en rond Antwerpen begint te versmachten.

We zeggen graag dat al onze havens belangrijke toegangspoorten zijn voor onze welvaart en onze economie in Vlaanderen. Ik denk echter dat we er zeker en vast voor moeten zorgen dat de hinterlandverbindingen verder worden uitgebouwd. Dit omvat zeker en vast ook het spoor.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Dirk de Kort aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over carpoolstroken – 386 (2018-2019)

Voorzitter: de heer Mathias De Clercq

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

Dirk de Kort (CD&V): Minister, u hebt in uw beleidsbrief veel aandacht aan combimobiliteit geschonken. Deze week hebben heel wat mensen de nieuwsbrief van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken ontvangen, die ook veel aandacht aan gedeelde mobiliteit besteedt.

Een aspect van de deelmobiliteit is carpooling. De vraag om uitleg die ik u over dit aspect wil stellen, houdt verband met de carpoolstroken. U hebt al eerder aangegeven dat u geen voorstander bent van een carpoolstrook op de E411. Blijkbaar zal vanaf maart 2019 tijdens de ochtend- en avondspits toch in die strook worden voorzien tussen Waver en Brussel. Een carpoolstrook houdt in dat een rijstrook wordt voorbehouden voor auto's met minstens drie personen aan boord. Dit stimuleert mensen om meer te carpoolen en zo efficiënter de weg te gebruiken dan wanneer iedereen alleen in de auto zit. Op die manier kunnen we het fileprobleem gedeeltelijk terugdringen, met een betere doorstroming tot gevolg. Het is de bedoeling om met slimme camera's te controleren of in de wagens op de carpoolstrook ook echt minstens drie mensen zitten.

In het buitenland worden carpoolstroken voor wagens met minstens twee, drie of vier personen al jaren gebruikt. Ook Taxisstop heeft zich in Vlaanderen al een voorstander getoond van carpoolstroken voor wagens met minstens twee personen.

Minister, bent u van plan nog te onderzoeken of carpoolstroken ook in Vlaanderen nuttig kunnen zijn voor een betere doorstroming? Zo neen, waarom niet? Zo ja, hoe ziet u dat precies gebeuren? Zijn er plannen voor carpoolstroken in Vlaanderen? Om welke trajecten gaat het dan? Wat is de timing?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Voorzitter, we hebben er in deze commissie al regelmatig over gediscussieerd. Ik krijg regelmatig de vraag rijstroken te laten innemen door of te reserveren voor carpoolers, motorfietsrijders of taxi's. Indien ik aan al die vragen tegemoet moet komen, komen we veel rijstroken te kort.

Daarnaast is er het element van de handhaving. We zouden politiecapaciteit moeten inzetten om na te gaan of er mensen van vlees en bloed en geen kartonnen poppen of zo in die wagens aanwezig zijn.

Naast de handhaving vormt het veiligheidsaspect een ander probleem. Als tragere of stilstaande voertuigen op de normale rijstroken door carpoolers aan een hogere snelheid langs rechts worden voorbijgestoken, is er een probleem, zeker als er op- en afritten mee gemoeid zijn, wat bij ons in Vlaanderen regelmatig het geval is.

Dat zijn de bezwaren, maar de buitenlandse praktijkvoorbeelden zijn ook niet eensluidend. Nederland heeft zich ter zake een pionier getoond, maar is hierop teruggekomen en heeft het afgeschaft. Er zijn andere voorbeelden, onder meer Madrid, waar dit systeem is behouden. Ik ken de concrete casuïstiek niet, maar ik weet dat het daar succesvol wordt gehandhaafd. Ook in de literatuur zijn de meningen niet eensluidend of eenduidig positief.

Mijn belangrijkste probleem is dat er dermate vraag naar capaciteit is dat ik de extra capaciteit die ik kan creëren vooral ten dienste wil stillen van iedereen in plaats van deze of gene aparte doelgroep.

Het algemeen principe van carpooling is an sich natuurlijk zeer aantrekkelijk. Er is een persoonlijk voordeel en een maatschappelijk voordeel. Ik heb me echter laten vertellen dat de slimme kilometerheffing voor personenwagens een absolute stimulans is, die veel efficiënter zal zijn. Dit blijkt ook uit de literatuur. De verwachting is alleszins dat de slimme kilometerheffing de grootste stimulans voor carpooling zal zijn.

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

Dirk de Kort (CD&V): Minister, dank u wel voor uw toelichting. Waarom heb ik toch nog die vraag in verband met carpooling gesteld? Omdat ik ook wel merk dat u het thema carpooling ook zelf wel genegen bent. U hebt recent ook nog een actie daaromtrent gesteund in het kader van de Rode Neuzen Dag. Ook blijkt uit contacten met het bedrijfsleven, met mensen van het Verbond van Belgische Ondernemingen (VBO) dat carpooling er eigenlijk sterker op achteruitgaat, in plaats van dat het toeneemt. Dat heeft ook te maken met het feit dat steeds meer mensen flexibiliteit op de werkvloer krijgen en dat het blijkbaar moeilijker is om verder afspraken te maken. Daarom, denk ik, moet verder worden onderzocht hoe carpooling verder kan worden gestimuleerd, want voor de wegcapaciteit is het natuurlijk veel beter dat mensen meer samen de wagen gebruiken indien dat de enige modus is die kan worden gebruikt, indien de alternatieven niet onmiddellijk voorhanden zijn. Vandaar mijn vraag.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Dirk de Kort aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het Nederlandse deelfietsstelsel OpenBike en de mogelijke toepassing in Vlaanderen – 387 (2018-2019)

Voorzitter: de heer Mathias De Clercq

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

Dirk de Kort (CD&V): Voorzitter, minister, in uw beleidsbrief zegt u dat de fiets een belangrijke plaats zal krijgen binnen het concept van basisbereikbaarheid, meer bepaald het vervoer op maat. U hebt hier ook al de overname door De Lijn van de aandelen van de NMBS bij Blue-bike toegelicht. Dat toont aan dat we het belangrijk vinden dat mensen een deelfiets kunnen nemen in combinatie met het openbaar vervoer.

Verder zegt u in uw beleidsbrief dat u de komende maanden zult onderzoeken hoe de samenwerking tussen de deelsystemen voor fietsen en wagens kan leiden tot synergieën, in functie van een geïntegreerd aanbod voor de reizigers en in functie van een efficiënt management en gezamenlijke onderliggende hard- en software.

In Nederland hebben elf deelfietsaanbieders nu het convenant OpenBike getekend, in aanwezigheid van de staatssecretaris. Ze zullen meer samenwerken om het gebruik van deelfietsen gemakkelijker te maken. Nu is het voor de gebruiker niet evident om zijn weg te zoeken in het aanbod van deelfietsen. Dat is ook het geval hier in Vlaanderen. Een gelijkaardig convenant zou dan ook heel interessant kunnen zijn. Met OpenBike willen de bedrijven ervoor zorgen dat je met één account elke deelfiets in het land kunt huren. Daarvoor gaan ze de data delen over de lokale beschikbaarheid van deelfietsen. Die data kunnen dan worden opgenomen in de bestaande routeplanners/apps.

Die interoperabiliteit wordt ook ondersteund door de overheid in Nederland, door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. De gemeenten Amsterdam, Rotterdam, Utrecht, Den Haag en Eindhoven zullen die interoperabiliteit als voorwaarde stellen voor het toelaten van deelfietsen in de stad. De gemeenten helpen om de deelfietsaanbieders op één lijn te krijgen en de intentieverklaring om te zetten naar een convenant.

Hoe gemakkelijker je het systeem van deelfietsen maakt, hoe meer mensen er gebruik van zullen maken, dus hoe meer mensen gebruik zullen maken van het openbaar vervoer in Vlaanderen, in combinatie met die deelfiets.

Minister, ik heb dan ook de volgende vragen voor u. Hoe ver staat uw onderzoek naar de mogelijkheid van een samenwerking tussen de deelsystemen voor fietsen en wagens, in functie van een geïntegreerd aanbod aan de reizigers en in functie van een efficiënt management en gezamenlijke onderliggende hard- en software? Zijn er in Vlaanderen plannen om een dergelijk convenant af te sluiten? Zo ja, in welke fase zit dat? Hoe wordt dat verder door u ondersteund? Ondersteunt u verder zo'n mogelijke ontwikkeling van interoperabiliteit bij deelfietsaanbieders?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: U weet natuurlijk van onze plannen, die ondertussen werkelijkheid zijn geworden, met betrekking tot de overname van Blue-bike door De Lijn, of alleszins het meerderheidsaandeelhouder zijn daarin. Daardoor kunnen we niet alleen het Blue-bikeaanbod uitbreiden, maar ook gestalte geven aan combimobiliteit door een integratie van het deelfietssysteem in het abonnement van De Lijn, ook nog eens in de wetenschap dat we bovendien via De Lijn aandeelhouder zijn van Cambio. Dat biedt vanuit de idee van combimobiliteit toch heel wat perspectieven: je kunt een combinatie maken van fiets, tram en bus en deelwagens.

Ik sprak op dat vlak al over het integreren in het vervoersbewijs en het abonnement van De Lijn. Dat geeft natuurlijk de mogelijkheid om een efficiëntieoefening te doen wat het management en gezamenlijke onderliggende hard- en software-systemen betreft. We willen nu eerst wel die overname ordentelijk afronden. Dat heeft wel wat voeten in de aarde gehad. Daar zijn we nog wel mee bezig, maar we bekijken nu alleszins samen met het management van De Lijn hoe we meer synergieën tot stand kunnen brengen.

U verwees naar de Nederlandse case. Die is interessant voor ons. Hij toont wel aan dat men daar ook wel zoekende is. Er was uw vraag of we in Vlaanderen ook zo'n convenant tot stand willen brengen. Eigenlijk hebben we dat gedaan, misschien in veeleer embryonale vorm, in het kader van de Green Deal Gedeelde

Mobiliteit, waarbij we heel breed, met het bedrijfsleven, maar ook met diverse spelers uit de fietssector, enkele engagementen zijn aangegaan, trouwens met minister Schauvliege en minister Tommelein. Heel wat spelers uit de fietssector hebben die overeenkomst mee ondertekend. Daar zitten heel wat acties in, onder andere in het kader van het promoten van gedeelde mobiliteit.

Als het over interoperabiliteit gaat, kan ik in eerste instantie naar het voorontwerp van decreet betreffende de basisbereikbaarheid verwijzen, waarin er ook een speciaal artikel is opgenomen dat toelaat dat de Vlaamse Regering de regels vastlegt voor interoperabiliteit, open data, real time data en de standaarden voor de informatie over het personenvervoer. Dat maakt het ook mogelijk dat we dat ruimer bekijken, en niet enkel ten aanzien van de vervoersmodus fiets, maar ook ten aanzien van de andere vervoersmodi.

Tegelijk ben ik natuurlijk van mening dat wat we momenteel in Amsterdam, Rotterdam, Utrecht en in andere gemeenten in Nederland zien, namelijk dat interoperabiliteit wordt meegenomen als voorwaarde voor het toelaten van deelfietsen in de stad, ook perfect bij ons kan. In het kader van de vervoerregiowerking denk ik dat dat perfect mogelijk is. Het is dan wel op een hoger niveau, maar het lijkt me interessant om dat in eerste instantie op dat niveau te bekijken. Dus dat we binnen de vervoerregio's bekijken of dat daar vanuit de idee van interoperabiliteit het een en ander inzake het deelfietsensysteem kan worden opgenomen en dat daarbij bepaalde voorwaarden worden geformuleerd.

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

Dirk de Kort (CD&V): Ik vind het uiteraard al heel goed wat u voor de overname van Blue-bike door De Lijn hebt gedaan, en om op die manier verder voor een goede samenwerking en integratie te zorgen.

Buiten de green deal die u al effectief hebt ondertekend, denk ik, minister, dat u hieraan nog een belangrijke duw kunt geven. De aanbieders van bijvoorbeeld deelfietsen denken heel gemakkelijk dat hun dienstverlening alleen maar een rol kan spelen in steden. Als er echter meer samenwerking zou kunnen komen tussen alle vervoersmodi, dan kun je dat veel gemakkelijker uitrollen in heel Vlaanderen.

Ik denk dat het dan voor heel wat lokale besturen toch wel interessant gaat kunnen zijn om in het kader van vervoer op maat op dergelijke initiatieven mee te kunnen inspelen. Ik ben er eigenlijk van overtuigd dat je dan meer mensen zult hebben die gebruikmaken van die deelfiets en de trein of van die deelfiets en de bus. Ze zullen meer die combinaties maken, want als je je verplaatst, is dat niet alleen vanaf je thuis belangrijk, maar het is zeker en vast ook belangrijk dat je weet dat er voor die laatste kilometer van de plek waar je aankomt een deelfiets of dergelijke ter beschikking staat.

Ik denk dat u op dat vlak nog een belangrijke rol kunt vervullen. Op die manier kunnen er bij de vervoersregio's of bij de lokale besturen heel wat meer initiatieven worden genomen in het kader van vervoer op maat.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.