

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 371
van **ANNICK DE RIDDER**
datum: 7 december 2016

aan **BEN WEYTS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, VLAAMSE RAND, TOERISME EN DIERENWELZIJN

Project I-Bus Antwerpse haven - Stand van zaken

Zes chemische bedrijven uit de Antwerpse haven organiseren samen busvervoer naar de Haven van Antwerpen, onder de noemer van I-Bus (of Industrie-bus). Met dit project stimuleren ze duurzaam woon-werkverkeer en geven ze havenwerknemers de kans om zich elke werkdag zonder filestress te verplaatsen. In de beleidsbrief Mobiliteit 2016-2017 verklaart de minister dat hij blijft investeren in duurzaam woon-werkverkeer zoals de I-Bus, mits voldoende interesse en engagementen.

1. Welk bedrag wordt er voorzien ter ondersteuning van de I-Bus? En wat is de financiële verdeelsleutel tussen de private sector en de Vlaamse overheid?
2. Kan de minister een evolutie van de reizigersaantallen, met onderverdeling van werknemers per bedrijf, per opstapplaats en per buslijn sinds de oprichting tot op heden verschaffen?
3. Welke redenen geven gebruikers (werknemers en bedrijven) op om de I-Bus niet of juist wel te gebruiken? Welke verbeterpunten (doorstroming) zijn er?
4. Hoe kan de complementariteit met de waterbus, die in de nabije toekomst zal worden opgestart, bewaakt worden? Wordt deze als aanvulling op de I-Bus gezien? Kan de minister meer informatie geven betreffende zowel het gehanteerde financieringsmodel (subsidies verschillende overheden vs. aandeel bedrijven) als de aangerekende tarieven?

ANTWOORD

op vraag nr. 371 van 7 december 2016

van **ANNICK DE RIDDER**

1. Er werd in de begrotingen 2015, 2016 en 2017 telkens een bedrag van 488.000 euro voorzien. Dit is 10% van de globale kost om het bedrijfsvervoer van het I-busproject te organiseren.
2. Deze gegevens werden opgevraagd en zullen ter beschikking worden gesteld.
3. De voornaamste reden die reizigers opgeven om geen gebruik (meer) te maken van collectief vervoer, is tijd. Zolang het collectief vervoer geen tijdsvoordeel kan bieden t.o.v. eigen vervoer (voornamelijk wagen), haken meer en meer reizigers af. Inzake de verbeterpunten kan het volgende worden gesteld.
Er is een hoge nood om collectief vervoer filevrij te kunnen organiseren. Dat kan op drie manieren worden bekomen:
 - 1) Het mogelijk maken om op meer plaatsen gebruik te kunnen maken van bestaande infrastructuur, momenteel enkel toegankelijk voor het openbaar vervoer.
 - 2) Het creëren van bijkomende vrije busbanen.
 - 3) Het aanpassen en/of beïnvloeden van lichtenregeling.

I-BUS staat in nauw contact met o.a. de bereikbaarheidsmanager van Voka om mogelijke problemen en verbeterpunten aan te kaarten en indien mogelijk uit te voeren.

Hierover kan het volgende worden gesteld. Na overleg met betrokken ondernemingen is op initiatief van Kamer van Koophandel Antwerpen-Waasland via de Bereikbaarheidsmanager op 02 september 2016 de nota "Potentieel vrije busbanen Scheldelaan – A12" neergelegd bij de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM). Om de bereikbaarheid van de haven te verbeteren, onderzoekt de BAM de mogelijkheden om vrije busbanen te creëren of andere initiatieven te nemen om het collectief vervoer vlotter te laten verlopen op twee specifieke trajecten: van Scheldelaan (vanaf Monsanto) tot aan de R2 (complex Lillo) en vanaf het knooppunt R2 en de Havenweg (A12) tot aan afrit Leugenberg. In de nota verduidelijkte de Kamer van Koophandel Antwerpen-Waasland het (potentiële) volume van collectief vervoer op die assen op basis van input van bedrijven en initiatieven die collectief vervoer in de haven organiseren. Op basis van deze nota heeft BAM in samenspraak met het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) alvast beslist om op de Scheldelaan tijdens de werkzaamheden die eind februari 2017 starten, een aparte busbaan voor collectief vervoer te voorzien.

Bijkomend onderzoek op het andere traject is nog lopende.

De BAM maakte ook duidelijk dat het in het kader van impactmanagement en minder hinder bereid was om buiten deze twee assen na te gaan welke initiatieven mogelijk zijn om collectief vervoer betere doorgang te verlenen op filegevoelige trajecten. Op basis van deze doorbraak, verzamelde Kamer van Koophandel Antwerpen-Waasland bijkomende informatie bij de bedrijven die collectief vervoer inzetten om werknemers dagelijks naar bedrijven in de buurt van de haven te brengen. Op 18 november 2016 legde de bereikbaarheidsmanager de "Oplossingsgerichte knelpuntennota collectief vervoer" neer bij de BAM. Deze nota kwam tot stand op basis van input van

ondernemingen en vervoerders die in hun opdracht de verplaatsingen uitvoeren. In deze nota werden de belangrijkste bekommernissen opgelijst, alsook drie concrete vragen gesteld om het collectief vervoer beter te laten vlotten. De Kamer van Koophandel Antwerpen-Waasland vroeg expliciet aan BAM om in het kader van de organisatie van Impact Management al het mogelijke te doen om collectief vervoer kansen te geven. BAM beloofde in de loop van januari 2017 een antwoord op deze vraag te formuleren.

4. Er wordt zeker bekeken of er een samenwerking tussen de waterbus en I-BUS mogelijk is. Momenteel is er echter nog geen duidelijkheid i.v.m. de concrete aanlegsteigers, maar dit wordt zeker opgevolgd.