

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 284

van **ANNICK DE RIDDER**

datum: 19 december 2019

aan **LYDIA PEETERS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

DeWaterbus - Financiering

Vlaanderen vaart wel bij DeWaterbus. Met meer dan 800.000 passagiers sinds de opstart in juli 2017 is DeWaterbus een schot in de roos gebleken. Met DeWaterbus nam het Havenbedrijf Antwerpen de voortrekkersrol op zich om een duurzame oplossing voor het mobiliteitsprobleem in en rond Antwerpen op te zetten. Het Havenbedrijf gaf steeds aan dat DeWaterbus niet onder zijn kerntaken valt en heeft vanaf de opstartfase benadrukt dat de financiering tijdelijk was. DeWaterbus is immers onderdeel van een breder mobiliteitsverhaal dat verder reikt dan enkel de haven en heeft in het kader van woon-werkverkeer en recreatief gebruik haar plaats opgeëist.

Uit het regeerakkoord en de beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken begrijpen we dat Vlaanderen bereid is zijn verantwoordelijkheid op te nemen:

“[...] Daarnaast toont de Waterbus in Antwerpen ook aan dat er nog meer potentieel is. We optimaliseren de personenmobiliteit over water door het beheer ervan in handen te geven van één overheidsentiteit, die hiertoe aanbestedingen zal kunnen uitschrijven. Op die manier kan de personenmobiliteit georganiseerd worden op een eenvormige en kostenefficiënte manier. Daarnaast bekijken de verschillende vervoerregio's welke verbindingen over water kunnen bijdragen tot een betere mobiliteit in de regio [...]”

“[...] Als eerste stap voorziet het Vlaamse Gewest van 2020 tot en met 2024 in de nodige middelen voor de exploitatie van de waterbus in de vervoerregio Antwerpen [...]”

In de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken van 28 november 2019 verklaarde de minister dat er in 2020 5,2 miljoen euro wordt uitgetrokken voor de overname van DeWaterbus. Vanaf 2021 t.e.m. 2024 volgt er dan een jaarlijkse injectie van om en bij 9 miljoen euro.

Op dit moment bedient DeWaterbus drie routes. Twee trajecten op de Schelde en één op het Albertkanaal:

- Zuidelijke traject: Hemiksem-Steenplein
- Noordelijke traject: Steenplein-Lillo
- Oostelijke traject: Havenhuis-Wijnegem (“Albertkanaal”)

Na een grondige evaluatie kondigde het Havenbedrijf op 17 december aan dat het proeftraject Albertkanaal eind 2019 wordt stopgezet, gezien het geringe aantal passagiers in de spitsuren en een beperkt recreatief verkeer in de daluren.

De voorziene inspanningen vanaf 2021 volstaan om het budgettaire plaatje te doen kloppen voor het zuidelijke en noordelijke traject. Onduidelijk is echter waarom men voor 2020 maar 5,2 miljoen euro meent te moeten uittrekken. Omdat men er verkeerdelijk vanuit ging dat de aanbesteding nog zou moeten worden opgestart? Het contract met Aqualiner loopt en er werd afgesproken dat per 1 januari 2020 DeWaterbus zou worden overgenomen. Bovendien - en los van de exploitatiekosten - dient men nog rekening te houden met de kosten voor de respectieve haltes "Droogdokkenpark" en "Van Cauwelaert".

In opvolging daarvan stel ik de minister graag volgende vragen.

1. Is het mogelijk om een meer gedetailleerd overzicht te geven betreffende de financiering van DeWaterbus? Zo ja, graag een overzicht gesteund op actuele cijfers en een uitsplitsing per werkingsjaar en per route.
2. Is er reeds overleg geweest over de financiering van DeWaterbus? Zo ja, met welke betrokken partijen? Op welke manier zal de overname per 1 januari 2020 toch gerealiseerd kunnen worden? Wordt er voor 2020 eveneens in 9 miljoen euro voorzien? Het verminderd bedrag voor 2020 lijkt immers op een misverstand te berusten. Zo ja, op welke manier zal dit worden rechtgezet?
3. Het proeftraject Albertkanaal krijgt voorlopig geen vervolg. Mogelijk kan de verbinding tussen het Havenhuis en Wijnegem wel aanslaan zodra de Oosterweelwerken op kruissnelheid komen.

Overweegt de minister om dit oostelijke traject een nieuwe doorstart te laten maken om de piekende mobiliteitsdruk in en rond Antwerpen mee op te vangen op het ogenblik dat de werken volop van start gaan op rechteroever?

ANTWOORD

op vraag nr. 284 van 19 december 2019

van **ANNICK DE RIDDER**

Enige voorafgaandelijke duiding is nodig. Er zou bij de opstart van de waterbus allerlei besprekingen geweest zijn over een eventuele overname op termijn. Navraag leert echter dat er geen overeenkomst of contract is binnen het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken die dit regelt.

1. Conform de cijfers van het Havenbedrijf Antwerpen bedraagt de kostprijs voor de route Noord + Zuid op de Schelde 640.976 Euro/maand. De kostprijs voor de havenoverzet Liefkenshoek – Lillo bedraagt 153.620 Euro/maand.
2. De gesprekken voor de overname van de contracten van de Waterbus door het agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust (MDK) zijn intussen opgestart. Er wordt uitgegaan van een doorlooptijd van 6 maanden om deze overname juridisch af te ronden. In tussentijd zal er een samenwerkingsovereenkomst afgesloten worden tussen het agentschap MDK en het Havenbedrijf Antwerpen om de financiering vanuit de Vlaamse Gemeenschap te realiseren zoals werd afgesproken: 5.200k EUR in 2020 en jaarlijks 9.000k EUR in 2021 tot en met 2024.
De Waterbus valt onder het Vervoer op Maat zoals ook voorzien in de omzendbrief MOW 2019/01 die als mededeling op de Vlaamse regering van 17/05/2019 werd gebracht. Dit wil zeggen dat voor wat betreft de vervoersregio waar deze Waterbus operationeel is deze middelen een verhoging zijn van het budget van Vervoer op Maat. Zoals voorzien in het decreet basisbereikbaarheid is het aan de vervoersregio om te bepalen hoe zij hun middelen wensen in te zetten en is er de mogelijkheid voorzien dat de vervoersregio zelf bijkomende middelen voorziet indien men een vervoersaanbod wenst te doen dat hoger ligt dan de voorziene subsidiëring.
3. Het havenbedrijf Antwerpen heeft het proefproject inderdaad stopgezet omwille van de lage en verder dalende gebruikscijfers op het traject Albertkanaal. Mocht er in de toekomst een nood zijn aan herevaluatie in het kader van o.a. de Oosterweelwerken, kan dit opgenomen worden door de vervoersregio alsook kan er gekeken worden naar inpasbaarheid binnen het kader van de flankerende maatregelen bij de Oosterweelwerken zoals beslist in de vorige legislatuur.