Vlaams Parlement

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1380
van **MARIUS MEREMANS**
datum: 1 juli 2016

---

aan **BEN WEYTS**
VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, VLAAMSE RAND, TOERISME EN DIERENWELZIJN

Waterbussen op de Schelde - Stand van zaken

In oktober 2015 maakten de stad Antwerpen en het Antwerpse Havenbedrijf hun intentie bekend om te starten met een waterbusverbinding op de Schelde, voor woon- en werkverkeer van en naar de haven. Naast het woon- en werkverkeer zouden de waterbussen ook voor recreatief gebruik worden ingezet.

De Schelde gebruiken als middel voor personentransport wordt voorgesteld als een duurzaam alternatief om mensen snel en efficiënt hun werkplek te laten bereiken. Het spreekt voor zich dat waterbussen een belangrijke bijdrage kunnen leveren aan de ontlasting van het wegennetwerk.

De initiatiefnemers hopen dat er een samenwerking kan ontstaan met partners als De Lijn en/of de NMBS maar zelfs als er geen samenwerking met dergelijke partner komt, gaat het project door.

Ondertussen zit het project van de Antwerpse waterbussen volop in de studiefase. Het Havenbedrijf is gestart met een internationale marktverkenning waarmee het informatie wil verzamelen over de mogelijke exploitanten en courante schepen. Op basis van de informatie die nu verzameld wordt, zal er in een volgende fase een aanbesteding worden uitgeschreven waarmee het Havenbedrijf op zoek gaat naar een uitbater voor de waterbuslijnen. De ambitie blijft om de eerste waterbuslijn in Antwerpen tegen de zomer van 2017 te laten uitvaren.

Op basis van uitgebreide contacten en analyses de voorbije maanden, heeft het Havenbedrijf drie lijnen voor de waterbus uitgetekend. De eerste lijn of havenlijn loopt van Antwerpen-Centrum (Steenplein) tot aan Fort Liefkenshoek in Beveren en kan de verzadigde Scheldekruisingen in Antwerpen (Waasland- en Kennedytunnel) helpen ontlasten. De tweede lijn is een fietsveer op het Kanaaldok ter hoogte van de Lillobrug. Voor fietsers is de Lillobrug nu immers een onbetrouwbare verbinding, wat ofwel lange wachttijden oplevert, ofwel een omweg van ruim 10 kilometer. De derde lijn of regiolijn gaat van Temse tot Antwerpen-Centrum (Steenplein) en zal voornamelijk passagiers stroomafwaarts richting Antwerpen vervoeren.

Deze routes zijn nog niet definitief en zullen, in samenspraak met de bedrijven in de haven en met de uiteindelijke exploitant, verder verfijnd worden. Aangezien een aantal voorziene halteplaatsen nog niet gerealiseerd zijn, zullen de verschillende lijnen gefaseerd in gebruik worden genomen.

Op 13 juni 2016 maakte het Antwerpse havenbedrijf bekend dat bezoekers van 'The Tall Ships Races' dit jaar met de waterbus naar het Steenplein kunnen komen. Twee waterbussen zullen voor de allereerste keer varen op de Schelde vanuit Hemiksem, over Hoboken naar het Steenplein en terug. Het is een soort van prelude vooraleer de waterbussen in de loop van 2017 op vaste basis worden ingezet voor het woon-werkverkeer. De prijs voor een heen-en terugvaart bedraagt 2 euro persoon (ouder dan 12 jaar).

1. Is de minister betrokken bij het project waarbij de stad Antwerpen en het Antwerps Havenbedrijf de intentie hebben om te starten met waterbussen op de Schelde? Zo ja, hoe? Zo nee, is de minister op de hoogte van de intenties?
2. Het model met waterbussen kan ook worden aangeboden aan recreatieve gebruikers.

   Hoe verhoudt dergelijk project zich tot de bestaande veerdiensten op de Beneden-Schelde?
3. Welke steunmatregelen kan het duurzame mobiliteitsproject verwachten vanuit de Vlaamse overheid?
4. Hoe ver staat men met het onderzoek naar de haalbaarheid van de regiolijn (Temse – Antwerpen)? Hoe interpreteert de minister de resultaten van het haalbaarheidsonderzoek?
5. Hoe beoordeelt de minister de complementariteit van personenverkeer met het vrachtverkeer op de Beneden-Schelde?
6. Als prelude wordt een ticketprijs (heen en terug) van twee euro gehanteerd.

   Kan deze ticketprijs worden beschouwd als indicatief voor de toekomstige ticketprijs? Waarom wel/niet?
7. Hoe zal de Vlaamse minister van Mobiliteit het eventuele partnerschap met De Lijn bespoedigen zodat bijvoorbeeld aansluitingen op bestaande vervoersmodi en uniforme tarieven en betaalwijzen kunnen worden geïmplementeerd?
8. Op het Kanaal Vilvoorde-Brussel vaart reeds een kanaalbus.

   Hoeveel personen maken dagelijks gebruik van de kanaalbus? Zit de evolutie van de gebruikersaantallen in stijgende of dalende lijn? Wat zijn de meest voorkomende gebruikersprofielen? Kan het financieringsmodel van de Brusselse kanaalbus inspiratie bieden voor de Antwerpse studie? Wordt de kanaalbus vooral gebruikt voor woon-werkverkeer of eerder voor recreatieve doeleinden?
9. Kan de administratie van de minsiter ook zelf onderzoeken of het model van permanente waterbussen opportuun is om verder uit te rollen over Vlaanderen? Waarom wel/niet? Welke nieuwe trajecten zullen worden onderzocht?

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

ANTWOORD
op vraag nr. 1380 van 1 juli 2016
van **MARIUS MEREMANS**

1+3. Zoals u zelf stelt, hebben de stad Antwerpen en het Havenbedrijf Antwerpen het project van de Antwerpse waterbussen opgezet. Ik ben op de hoogte van dit project en kijk uit naar de resultaten van de analyse van het haalbaarheidsonderzoek.

Het agentschap Waterwegen en Zeekanaal NV (W&Z) is verantwoordelijk voor de steigers op de Beneden-Zeeschelde en maakt vanuit die hoedanigheid deel uit van de stuurgroep van het project Havenland waarin ook het dossier van de Antwerpse waterbussen wordt behandeld.

W&Z was betrokken bij het proefproject tijdens de Tall Ships Race 2016. Tussen W&Z, het Havenbedrijf Antwerpen en DAB Vloot werd overleg gepleegd over het gebruik van de veersteigers te Hoboken en Hemiksem. Deze laatste worden immers ook gebruikt door de veerdiensten Hoboken-Kruibeke en Bazel-Hemiksem.

2. Het haalbaarheidsonderzoek en de analyse van de initiatiefnemers zal hierover duidelijkheid moeten verschaffen. Het is wel zo dat waterbussen en veerdiensten complementair moeten worden benaderd en niet per definitie met elkaar in conflict staan. Het gebruik van éénzelfde steiger is hierbij een aandachtspunt.

4 Hierover werden nog geen resultaten ontvangen vanuit het Habenbedrijf Antwerpen.

5 Bij de mogelijke verdere uitwerking van het project zal de complementariteit van personenverkeer met vrachtverkeer een aandachtspunt zijn.

6-7. Zoals door u gesteld betreft het een initiatief van het Havenbedrijf Antwerpen waarbij de haalbaarheidsstudie nog steeds loopt. Het is voorbarig om hierover reeds uitspraken te doen. Aansluitingen op andere vervoersmodi maken deel uit van overleg binnen de stuurgroep Impactmanagement waarbij ook het gebruik van de fiets niet uit het oog mag worden verloren.

8 De kanaalbus Vilvoorde-Brussel boekte volgende gemiddelde reizigersaantallen per dag, waarbij de thans de nadruk ligt op recreatieve verplaatsingen:
- 2014: 164
- 2015: 251
- 2016: 264 (target)

Het opzetten van een financieringsmodel is een verantwoordelijkheid van de initiatiefnemers.

9 Het is aangewezen om eerst de resultaten van voorliggend project van het Havenbedrijf Antwerpen af te wachten. In het verleden zijn er op sommige locaties (bv. Zeekanaal Brussel-Schelde) al onderzoeken geweest die niet tot het gewenste resultaat leidden. De vaarweg en zijn karakteristieken (in het bijzonder kunstwerken) zijn bepalend in dergelijke verbindingen. Een model op de Zeeschelde regio Antwerpen is niet per definitie toepasbaar op andere vaarwegen.