

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 57
van **WIM VERHEYDEN**
datum: 18 oktober 2019

aan **LYDIA PEETERS**
VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Waterbus - Financiering en eventuele uitbreiding

Er waren de voorbije maanden nogal wat ontwikkelingen betreffende de Antwerpse waterbus. Hoewel zo wat iedereen het erover eens is dat de waterbus een groot succes is, wou het Havenbedrijf het project stopzetten. In de pers konden we aanvankelijk vernemen dat het Havenbedrijf een definitief kruis zou maken over de bouw van een aanlegsteiger in Temse en/of Bornem. Het kostenplaatje voor de aanleg daarvan zou niet opwegen tegen de inkomsten.

Nog later kwam dan het bericht dat het project helemaal overboord gegooid zou worden omdat het Havenbedrijf de kosten niet meer wilde dragen. Men keek naar Vlaanderen. Het was echter afwachten in hoeverre de Vlaamse Regering financieel zou willen bijspringen om het project in leven te houden. Het project "lag op de onderhandelingstafel voor een nieuwe Vlaamse regering" heette het. Ondertussen weten we dat Vlaanderen effectief in de geldbuidel heeft getast en dat de waterbus in het Antwerpse blijft varen.

Ook De Lijn, die de logische opvolger zou kunnen zijn, heeft interesse getoond om het project in zijn net te integreren.

Kan de minister meedelen of:

1. Vlaanderen de 11,5 miljoen euro aan operationele kosten die de huidige vloot met zich meebrengt volledig wenst over te nemen;
2. het Havenbedrijf blijft participeren in het project en zo ja, welke financiële bijdrage zij zullen leveren;
3. er ook in geld voorzien wordt om het project uit te breiden naar Bornem en/of Temse;
4. het project waterbus geïntegreerd zal worden in de zogenaamde op te zetten "Combipunten";
5. De Lijn een actieve rol op zich neemt om de waterbus in zijn netwerk op te nemen;
6. de regering de waterbus ziet al een volwaardig alternatief, om de druk van het autoverkeer op de E17, de gewestweg N16 en de A12 te verminderen;
7. men de waterbus ook in andere streken dan het Antwerpse wenst in te zetten?

ANTWOORD

op vraag nr. 57 van 18 oktober 2019

van **WIM VERHEYDEN**

1. Om de personenmobiliteit over water voor Vlaanderen te optimaliseren wordt het beheer in handen gegeven aan één overheidsentiteit, die hiervoor aanbestedingen zal uitschrijven. Deze overheidsentiteit krijgt de taak om personenmobiliteit over water vanaf de start op een eenvormige en kostenefficiënte manier te realiseren.

In de "Omzendbrief MOW 2019 01 – opstart en werking van de vervoerregio's" die in de vorige legislatuur door mijn voorganger op de Vlaamse regering van 17/05/2019 werd geagendeerd deelt de waterbus onder in het Vervoer op Maat. Het principe is dat de vervoersregio bepaalt welk aanbod zij wensen te hanteren binnen de middelen die zij toegewezen kregen/krijgen en de middelen die zij zelf al dan niet bijkomend wensen te voorzien. Op kruissnelheid wordt er in de meerjarenbegroting 9 miljoen euro per jaar voorzien.

2. Het is aan de vervoersregio en eventueel het havenbedrijf om te bekijken of men verder went te participeren en bij te dragen. Zoals hierboven geschetst is deze mogelijkheid er.
3. In aansluiting op het antwoord op de eerste vraag is het aan de vervoerregio Waasland om te beslissen of zij deze uitbreiding wensen en hoe zij deze wensen te financieren.
4. Voor de uitrol van de basisbereikbaarheid worden de betrokken vervoerregio's ingeschakeld om te bekijken welke verbindingen over water kunnen bijdragen tot een betere mobiliteit in hun regio.
5. Synergiën tussen de verschillende gelaagde netten gebeuren in overleg tussen alle betrokken actoren, die samen in consensus een beleid uitwerken in de betrokken vervoerregio. De Lijn is in deze materie uiteraard ook een belangrijke betrokken actor.
6. Vlaanderen heeft een groot potentieel via een veilig en bevaarbaar netwerk van waterwegen. Om de mobiliteitsdruk op te vangen moeten we investeren in maatregelen die erop gericht zijn om burgers en bedrijven vlot te laten schakelen tussen verschillende vervoersmiddelen. De betrokken vervoerregio's staan in voor het op elkaar afstemmen en aansluiten van de verschillende lagen van vervoersnetten. In deze vervoersregio's zitten vertegenwoordigers van de beheerders van de waterwegen, het wegnnet, aanbieders van het vervoer op maat, beheerders van openbaar vervoer etc. Deze zijn voortaan samen verantwoordelijk voor de mogelijkheden om de schakelmobiliteit te realiseren: een aanbod met optimale verplaatsingsmogelijkheden voor verschillende vervoersbehoeften.
7. Gezien de waterbus gecatalogeerd wordt onder Vervoer op Maat is het aan elke vervoersregio zelf om hierover te oordelen en te beslissen.