

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 930
van **ORRY VAN DE WAUWER**
datum: 5 juni 2020

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

Modal split - Personenvervoer haven van Antwerpen

In de beleidsbrief Mobiliteit en Openbare Werken 2019-2024 en het Vlaamse regeerakkoord wordt een ambitieuze modal split geambieerd, zowel voor personenvervoer als voor goederenverkeer.

Voor personenverkeer wordt er voor de vervoersregio's Antwerpen, Gent en Vlaamse Rand een modal split van 50-50 geambieerd. De Antwerpse vervoersregio bewerkstelligt deze modal split-ambitie van 50-50 voor de hele vervoersregio met haar Routeplan 2030. Heel wat van deze maatregelen worden ook gekaderd binnen de werken van het Oosterweelproject.

Het personenvervoer in de haven is al jaar en dag een uitdaging door de uitgestrektheid en het gebrek aan openbaar vervoer. Afgelopen jaren werd sterk ingezet op de uitbouw van een kwalitatief fietspadennetwerk evenals het ondersteunen van collectieve vervoersinitiatieven door bedrijven.

1. Wat is de huidige modal split inzake personenvervoer/woon-werkverkeer in de Antwerpse havenregio? Wat is de evolutie van de modal split inzake personenvervoer/woon-werkverkeer in de Antwerpse havenregio de laatste tien jaar?
2. Welke initiatieven werden er genomen om de modal split voor personenvervoer in de Antwerpse haven te bewerkstelligen?
3. Een van de genomen initiatieven om de bereikbaarheid van het havengebied te verbeteren is het ondersteunen van busdiensten door het Havenbedrijf Antwerpen (I-bus) en de Maatschappij Linkerscheldeover (de pendelbus).

Wat zijn de vervoerscijfers van deze pendelbussen? Hoe verhouden de vervoerscijfers zich ten opzichte van voorgaande jaren? Hoeveel dergelijke bussen worden ingezet en op welke locaties? Welke ondersteuning wordt er vanuit het Vlaamse Gewest gegeven aan deze initiatieven sinds 1 januari 2019? Wordt dergelijk vervoer gecatalogeerd als vervoer op maat en dus verantwoordelijkheid van de vervoersregio's om het voortaan in te richten?

4. Meerdere grote havenbedrijven richten zelf collectief openbaar vervoer in voor hun werknemers (bv. BASF).
Worden deze bedrijven daarvoor gesteund door de Vlaamse overheid?
5. De meeste belangrijke wegen in de Antwerpse haven zijn gewestwegen.

Worden er op deze hoofdassen nog verdere uitbreidingen van het fietsnetwerk gepland? Kan er een overzicht gegeven worden van de missing links en/of ontbrekende stukken fietspad op de gewestwegen in de Antwerpse haven?

ANTWOORD

op vraag nr. 930 van 5 juni 2020

van **ORRY VAN DE WAUWER**

1. Het aandeel duurzame modi (openbaar vervoer, langzaam vervoer of passagier) voor het personenverkeer voor het woon-werkverkeer, uitgedrukt in aantal verplaatsingen met een herkomst of bestemming in het gebied van de haven van Antwerpen, is volgens het Regionaal Verkeersmodel Antwerpen versie 4.2.1 (basisjaar 2017) 17%. Er zijn geen historische cijferreeksen beschikbaar via het model. Er is wel een prognose voor 2030, waarin dit aandeel zou stijgen naar 21 %, in geval er met een trendscenario, zonder beleidsmaatregelen noch ambities van haven wordt rekening gehouden.
2. Binnen het havengebied zijn veel diverse initiatieven genomen om het woon-werkverkeer duurzamer te maken, zoals de busdiensten van het Havenbedrijf Antwerpen (I-bus) en de Maatschappij Linkerscheldeover (de pendelbus), verbetering van de fietsinfrastructuur, de Waterbus, die wettelijk erkend is als openbaar vervoer. Carpoolen wordt gestimuleerd met een carpoolplatform, opgericht door de havengemeenschap samen met het Havenbedrijf en Maatschappij Linkerscheldeover.

Het Havenbedrijf optimaliseert fietsinfrastructuur zoals de heraanleg van het fietspad langs de Scheldelaan (ten noorden van BASF) waar dagelijks zo'n 600 fietsers passeren. Aanpassingswerken maken de haven per fietsveilig bereikbaar vanuit elke woonkern die aan de haven grenst. De fietskaart toont veilige routes.

3. Voor het pendelverkeer met de busdiensten door het Havenbedrijf Antwerpen (I-bus) en de Maatschappij Linkerscheldeover zijn geen gegevens voor 2019 beschikbaar. Deze gegevens zullen bij het Havenbedrijf Antwerpen en MLSO opgevraagd moeten worden. Er zijn voor MLSO evenwel historische cijferreeksen beschikbaar. De onderstaande cijfers zijn gemiddelden per dag:

JAAR	MLSO
2010	91
2011	124
2012	203
2013	179
2014	102
2015	165
2016	261
2017	329
2018	409

MLSO rijdt over 9 routes. Per route zijn er normaliter drie opstaphaltes.

Voor I-Bus zijn volgende gegevens beschikbaar: In 2018 vervoerde I-BUS 2051 unieke reizigers, waarvan 1147 frequente gebruikers (d.i. meer dan 60 ritten in het jaar). Dit betekent dat ongeveer 30% van de werknemers van de deelnemende bedrijven op regelmatige basis gebruik maakt van I-BUS, wat de noodzaak van de

aanwezigheid van I-BUS in de Antwerpse haven bevestigt, te meer dat er een compleet gebrek aan openbaar vervoer is in de haven.

Vorig jaar waren er in totaal 245.684 reizigersritten, waarvan 136.266 voor de daglijnen en 109.418 voor de shiftlijnen.

I-Bus rijdt over 39 routes: 27 dagdiensten en 12 ritten voor drieploegenstelsel. I-Bus heeft haltes in 83 gemeenten in en om Antwerpen (dagdiensten) en 61 gemeenten in en om Antwerpen (drieploegenstelsel).

Volgende bedragen zijn voorzien als subsidie voor 2019:

- 488.000 euro (vzw I-bus)(2019)
- 1.500.000,00 (Maatschappij Linkerscheldeover MLSO)(2019).

De uitwerking van het Vervoer op Maat aanbod voor de Vervoerregio Antwerpen is nog niet afgerond. Bijgevolg is er nog geen standpunt bepaald op niveau van de Vervoerregioraad of dit al dan niet wordt aanzien als Vervoer op Maat.

4. Bedrijven kunnen niet (rechtstreeks) gesubsidieerd worden voor bedrijfsvervoer want dat is verboden staatssteun. Vandaar dat dergelijke subsidies uit het BVR van het pendelfonds zijn geschrapt en dat de subsidie nu via MLSO en vzw I-Bus verloopt.
5. Het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) laat weten dat op Rechteroever in de Antwerpse havenregio de gewestwegen de Noorderlaan en de Scheldelaan zijn.

Op de Scheldelaan zijn er tijdens de werken van 2018 enkele fietsoversteken aangelegd tussen het complex Lillo en het noordelijk deel van de Scheldelaan (site BASF) om de fietsbereikbaarheid van de bedrijven te verbeteren.

Momenteel is het agentschap bezig om ook voor het zuidelijk deel van de Scheldelaan de fietsbereikbaarheid van de bedrijven te verbeteren. Dit zal gebeuren door middel van fietsoversteken die ofwel lichtengeregeld zijn of waarbij de rijbaan versmalt van twee naar één rijstrook. Hierbij wordt een middeneiland voorzien zodat de fietser maar telkens één rijstrook per keer moet oversteken.

Op de Scheldelaan is er één doorgaand dubbelrichtingsfietspad met een breedte van twee à drie meter. Momenteel zijn er nog geen plannen om dit te vernieuwen of te verbreden.

De Scheldelaan heeft ook nog enkele gevaarlijke plekken ter hoogte van de sluizencomplexen. Hier is het Havenbedrijf verantwoordelijk. Samen met AWV wordt bekeken wat er op korte termijn (zoals een snelheidsverlaging, eventueel fietsers op de sluisdeuren) en op lange termijn (zoals een aparte fietsbrug) kan gebeuren.

Het Agentschap Wegen en Verkeer laat verder weten dat in het project Brabo II (Noorderlijn) een groot deel van het fietspad langsheen de Noorderlaan werd vernieuwd. Verder naar het noorden is het fietspad een dubbelrichting fietspad van twee à drie meter aan één zijde van de rijbaan. Er zijn momenteel geen specifieke projecten gepland om dit doorgaand fietspad te verbreden.

Op Rechteroever bekijkt het Agentschap samen met andere partners (Havenbedrijf, provincie Antwerpen, omliggende gemeenten, vervoerregio Antwerpen,...) hoe de fietsbereikbaarheid van de Antwerpse havenregio verbeterd kan worden. Zo zijn er momenteel werken lopende op de N111 te Stabroek waarbij ook conforme en veilige fietspaden van twee meter breedte aan beide zijden van de rijbaan worden aangelegd. Verder bekijkt de provincie om de F12 die langs de autosnelweg tot in Ekeren/Leugenberg loopt te verbinden met de Noorderlaan.

In de havenregio op Linkeroever is enkel de R2 in het beheer van het gewest. AWV is momenteel wel aan het werk op de N450 te Beveren. Hier worden ook vrijliggende fietspaden aangelegd zodat de havenregio beter bereikbaar wordt met de fiets.

Verder zit AWV mee aan tafel bij het masterplan fietspaden dat door het Havenbedrijf wordt uitgewerkt. Ook de gewestwegen worden hier mee in opgenomen.

AWV zit eveneens mee aan tafel bij de verschillende dossiers in het kader van het Haventracé (knoop E34/R2) en de Tijsmanstunnel. Ook hier krijgt de fietser aandacht met de fietsbrug over de E34 en de fietskoker in de tunnel. Ook in het complex project van het Oostelijk Haventracé zal de nodige aandacht gegeven worden aan de fietsbereikbaarheid van het havengebied.

Met betrekking tot het BFF zijn er op dit moment geen uitbreidingen van het netwerk gepland. Alle gewestwegen in Antwerpen maken deel uit van het BFF. Als er vragen zouden zijn om dit netwerk te veranderen, verloopt dat via de vervoerregioraad.