

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 724
van **ORRY VAN DE WAUWER**
datum: 5 februari 2021

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

Sint-Annaveer Antwerpen - Gebruik en financiering

De veerverbinding tussen Rechteroever en Linkeroever in Antwerpen is een welkome aanvulling op de ontsluiting via de verschillende tunnels.

Graag verneem ik een recente stand van zaken over het gebruik van het veer.

1. Kan de minister een maandelijks overzicht geven van het gebruik van het Sint-Annaveer in 2020?
2. Welke impact heeft corona gehad op de gebruikscijfers ten opzichte van voorgaande jaren?
3. Gebruik van DeWaterbus is betalend.

In welke kostendekking wordt voorzien vanuit de eigen ticketverkoop?

4. Hoe verhouden het gebruikscijfers van het Sint-Anneveer zich tot de gebruikscijfers van reizigers die met De Lijn door de Brabotunnel sporen of gebruikmaken van de Sint-Annatunnel of fietskoker van de Kennedytunnel?
5. In het antwoord van de minister op mijn vorige schriftelijke vraag daarover werd meegedeeld dat gesprekken rond het toekomstige behoud van het Sint-Annaveer, gezien de interactie met DeWaterbus, zouden worden opgestart binnen de vervoerregio Antwerpen. De minister liet eveneens optekenen dat noch het Sint-Annaveer, noch DeWaterbus gefinancierd worden met budgetten uit het Vervoer op Maat, maar middelen zijn vanuit MDK (Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust).

Welke rol krijgt de vervoerregio Antwerpen binnen dit dossier? Onder welke vervoerslaag valt dit openbaar vervoer op het water? Zijn er plannen om het budget van DeWaterbus in te kantelen in het budget van het Vervoer op Maat van de Antwerpse vervoerregio?

6. De minister liet weten dat een nieuwe veerboot in aantocht is ter vervanging van de verouderde veerboot Simon Stevin, en dat ook een bestek in de markt is gebracht voor een volledig elektrische veerboot voor Antwerpen.

Kan er meer informatie gegeven worden over beide projecten?

ANTWOORD

op vraag nr. 724 van 5 februari 2021

van **ORRY VAN DE WAUWER**

1. De gebruikersaantallen van het Sint-Annaveer in 2020:

Maand	Aantal
Januari	26.063
Februari	20.766
Maart	11.635
April	0
Mei	12.352
Juni	31.453
Juli	35.787
Augustus	29.510
September	32.152
Oktober	24.466
November	23.785
December	18.238
Totaal	266.207

2. Zoals blijkt uit de gebruikersaantallen, namen heel wat minder passagiers het veer. Het aantal passagiers daalde in 2020 met afgerond 41% ten opzichte van 2019. Tijdens de eerste lockdown waren recreatieve/toeristische verplaatsingen verboden. Uit veiligheidsoverweging om het risico op de verspreiding van het virus te beperken, werd onder andere het Sint-Annaveer een tijdlang onderbroken.
3. De bijdrage door de Vlaamse overheid voor de uitbating van DeWaterbus bedraagt momenteel 72,5%. Deze bijdrage is degressief en neemt jaarlijks met 2,5% af. Vanaf 1 juli 2021 zal de bijdrage van de Vlaamse overheid dalen van 72,5% naar 70%.

	Jaar 1	Jaar 2	Jaar 3	Jaar 4	Jaar 5
Bijdrage VO	80%	77,5%	75%	72,5%	70%
Bijdrage dienstverlener	20%	22,5%	25%	27,5%	30%

4. Betreffende de voetgangerstunnel: er zijn enkel metingen van de gebruikers van de roltrappen, van de liften zijn er geen statistieken beschikbaar.

Een defect aan de automatische telling voor het gebruik van de roltrappen op de beide oevers verhindert het geven van daggemiddelden voor de maand januari 2020.

De daggemiddelden van het gebruik van de roltrappen zijn voor LO en RO:

Maand	LO	RO
februari	2358	2433

maart	3431	2267
april	5796	3994
mei	7612	6893
juni	8622	7944
juli	5864	6190
augustus	4697	4797
september	5143	5216
oktober	4742	3513
november	2586	2701
december	2752	2204

Aan de Kennedyfietstunnel zijn er geen tellingen.

5. Het agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust (MDK) is betrokken in het overleg met de vervoerregio Antwerpen. Het Sint-Annaveer wordt voorlopig als verbinding behouden in het routeplan 2030 van de vervoerregio Antwerpen. Samen met de vervoerregio Antwerpen zal het agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust nagaan op welke manier het Sint-Annaveer past in het totaalaanbod aan duurzame mobiliteit in en rond de stad. Hierbij wordt rekening gehouden met het 'de gebruiker staat centraal'-principe. Van zodra er meer duidelijkheid is over de renovatiewerken van de voetgangerstunnel, waarvoor het veer initieel als minder hindermaatregel werd ingelast, worden verdere gesprekken hieromtrent opgelijnd met de vervoerregio en de stad.

Op basis van het decreet basisbereikbaarheid van 26 april 2019 en het verzameldecreet houdende diverse bepalingen over het gemeenschappelijk vervoer, het algemeen mobiliteitsbeleid, de weginfrastructuur en het wegenbeleid, en de weginfrastructuur en het waterbeleid van 7 oktober 2020, behoort personenvervoer over water tot de vervoerslaag vervoer op maat.

Zoals decretaal bepaald, worden initiatieven voor het personenvervoer over water voorgesteld door de exploitant, het agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust, en beslist door de vervoerregio. Door het specifieke karakter van deze vervoersmodus, worden de middelen bestemd voor personenvervoer over water op Vlaams niveau vastgelegd en zullen deze niet ingekanteld worden in de budgetten van de vervoerregio. Initiatieven voor personenvervoer over water gaan immers gepaard met een grote initiële investeringskost, zoals het aanleggen van

aanmeerinfrastructuur en de aankoop van vaartuigen. Deze investeringen kunnen niet op eenvoudige wijze op een andere locatie binnen eenzelfde of een andere vervoerregio ingezet worden. In dit opzicht is deze vervoersmodus duidelijk anders dan het meer traditionele vervoer op maat zoals deelfietssystemen, deelsteps of belbussen, dat gekenmerkt wordt door een eerder beperkte investeringskost met grote flexibiliteit.

MDK kreeg de operaties van de veren en DeWaterbus als kerntaak toegewezen binnen de MOW administraties. De mogelijke plannen van MDK inzake Personenmobiliteit Over Water worden in eerste instantie besproken in de schoot van het Team MOW om op basis van de beschikbare plannen en wensen rond mobiliteit tot een goede afstemming te komen tussen de verschillende vervoersmodi. In een tweede fase worden de binnen het team MOW opgemaakte voorstellen voorgesteld aan de vervoerregioraad. De ambities inzake DeWaterbus werden op heden ook al gedeeltelijk verankerd in het ontwerp regionaal mobiliteitsplan 'Routeplan 2030' van de regio.

6. Het nieuwe veer voor de Schelde is zo goed als klaar voor de overtocht naar Antwerpen. Echter moet momenteel gewacht worden tot het weer veilig is om te kunnen afreizen naar de scheepswerf in Estland om de laatste proeven uit te voeren die noodzakelijk zijn vooraleer het veer kan overvaren. De coronapandemie heeft hier ook een vertragende impact. Op dit moment is het nog onduidelijk wanneer de proeven zullen kunnen doorgaan, maar de situatie wordt door het agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust op de voet gevolgd.

De overheidsopdracht voor de elektrische veerboot voor de Schelde werd recent gesloten. In eerste instantie zal nu de engineeringsfase plaatsvinden. Als deze fase afgerond is, wordt gestart met de effectieve bouw van het veer. Het elektrisch veer wordt onder voorbehoud van onverwachte gebeurtenissen in het najaar van 2022 verwacht.