

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1567
van **JOS D'HAESE**
datum: 8 juli 2022

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

DeWaterbus Antwerpen - Stand van zaken

Op 1 januari 2021 droeg Port of Antwerp het beheer van de Antwerpse waterbus over aan het Agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust (MDK). Daarmee werd uitvoering gegeven aan het regeringsbesluit om alle persoonsgebonden watermobiliteit bij dat agentschap onder te brengen. De uitbater van DeWaterbus bleef het bedrijf Aqualiner.

Over DeWaterbus graag volgende vragen.

1. Wat betreft de gebruikers.
 - a) Hoe evolueert het aantal gebruikers van DeWaterbus? Kan het aantal gebruikers per maand sinds de oprichting in 2017 meegedeeld worden?
 - b) Kan voor voorgaande cijfers het aantal gebruikers voor woon-werkverkeer uitgesplitst worden?
 - c) Hoe evolueert het aantal abonnementen voor de DeWaterbus? Kan het aantal aangekochte maandabonnementen per maand en het aantal jaarabonnementen per jaar sinds de oprichting in 2017 meegedeeld worden?
2. Wat betreft het contract met Aqualiner.
 - a) Wat zijn de afspraken met Aqualiner omtrent de dienstregeling van de vaarten? Wat zijn de gevolgen als de gevraagde dienstregeling niet volgehouden kan worden?
 - b) Wat zijn de afspraken met Aqualiner omtrent de inzet van personeel? Wat zijn de gevolgen als er onvoldoende personeel is om de dienstregeling vol te houden?
 - c) Wat is de vergoeding die Aqualiner krijgt? Wat is de totale kostprijs van de uitbating van DeWaterbus en wat is de opbrengst?
3. Wat betreft de opleiding van personeel.
 - a) Wat zijn de afspraken met Aqualiner rond opleiding van personeel?
 - b) Welke actor organiseert de opleiding van personeel en waarom?
 - c) De opleiding van personeel zou momenteel stopgezet zijn.

Sinds wanneer is dat het geval? Waarom werd dit stopgezet en wanneer worden de opleidingen opnieuw voortgezet?

4. Momenteel kunnen reizigers aan de haltes niet schuilen voor regen en wind. Daarom volgende vragen over schuilinfrastructuur.
 - a) Hoe wil de minister het gebrek aan schuilinfrastructuur oplossen?
 - b) Zijn er plannen om schuilinfrastructuur te plaatsen en wie is verantwoordelijk voor dergelijke plannen?
 - c) Wat zou de kostprijs zijn van schuilinfrastructuur?
5. Omtrent de mogelijkheid om de dienst uit te breiden.
 - a) Wordt een uitbreiding naar het zuiden (Bornem en Temse) overwogen? Bestaan er daaromtrent studies? Wat zou de kostprijs zijn? Welke argumenten zijn er pro en contra zo'n uitbreiding?
 - b) Wordt het inlassen van een extra halte aan de Van Cauwelaertsluis overwogen? Bestaan er daaromtrent studies? Wat zou de kostprijs zijn? Welke argumenten zijn er pro en contra zo'n uitbreiding?

ANTWOORD

op vraag nr. 1567 van 8 juli 2022

van **JOS D'HAESE**

1. a) Het aantal gebruikers van DeWaterbus kent sinds de start midden 2017 een positieve evolutie (met uitzondering van coronajaar 2020). Sinds de start midden 2017 werden op 5 jaar tijd zo'n 2,5 miljoen passagiers vervoerd.

DeWaterbus	2017	2018	2019		2020	2021	2022
Jan		10.073	19.451		35.621	29.951	43.270
Feb		11.511	27.044		25.163	36.178	40.408
Mrt		10.370	25.415		19.177	40.046	60.450
Apr		20.356	39.049		12.027	45.809	67.020
Mei		26.766	37.871		19.061	48.358	71.230
Jun		26.640	48.695		40.726	59.967	70.636
Jul	22.096	45.489	76.745		57.592	76.011	104.503
Aug	29.333	45.031	109.741		50.725	83.869	
Sep	14.373	31.585	65.142		58.926	69.839	
Okt	14.336	35.968	48.148		35.007	55.310	
Nov	10.875	22.012	35.834		29.210	44.135	
Dec	13.996	28.718	44.899		29.638	43.568	
	105.009	314.519	578.034		412.873	633.041	457.517

- b) De uitsplitsing woon-werkverkeer is geen evidentie. Er is bij de aanschaf van een ticket of abonnement of bij aanvang van een reis immers geen registratie van het doel van de beoogde verplaatsing(en). Het is daarnaast niet zo dat bijvoorbeeld alle houders van een abonnement ook diegene zijn die DeWaterbus gebruiken voor woon-werkverkeer en vice versa, niet iedereen die DeWaterbus gebruikt voor woon-werkverkeer beschikt over een abonnement. Er zijn bijvoorbeeld ook heel wat tijdelijke werkrachten tewerkgesteld in het Antwerpse havengebied die eerder gebruik maken van tienrittenkaarten. Daarnaast zijn er, zeker in 2020 en 2021, meer mensen die omwille van thuiswerk zich niet meer elke dag verplaatsten. Voor die jaren zijn er dus ook relatief minder abonnementen en is het nog moeilijker om de functie van het gebruik van DeWaterbus te onderscheiden.

- c) In 2022 (januari t.e.m. juni) waren er 21 jaarabonnementen, 1567 maandabonnementen, 306 abonnementen stad en bijna 14.000 10-rittenkaart. De 10-rittenkaarten zijn dus veruit het populairst.

In de loop van 2021 zijn er 33 jaarabonnementen verkocht, 2.046 maandabonnementen en 377 abonnementen voor stad.

Cijfers van voor 2021 zijn niet beschikbaar.

2. a) De dienstregeling van de vaarten is contractueel vastgelegd. Het volgende werd bepaald:
- Zuidelijke route (Steenplein – Hemiksem): vertrek vanaf Steenplein vanaf 6u tot 19u30 op weekdays, van zaterdag van 8u30 tot 22u en op zon- en feestdagen van 8u30 tot 19u
 - Noordelijke route (Steenplein – Lillo): vertrek vanaf Steenplein vanaf 4u30 tot 22u30

De dienstregeling kan enkel in overleg met MDK gewijzigd worden, met schriftelijke bevestiging hiervan.

Omdat vlotheid en betrouwbaarheid van cruciaal belang zijn voor openbaar vervoer werden in het contract met de uitbater een aantal boetes opgenomen indien de contractueel gemaakte afspraken op vlak van dienstverlening, klachtenbehandeling en dergelijke niet worden nagekomen.

- b) Aqualiner is zelf verantwoordelijk voor de inzet van het personeel. Als de dienstverlening negatief beïnvloed wordt door onvoldoende beschikbaar personeel gelden dezelfde regels inzake het niet contractueel nakomen van gemaakte afspraken (zie antwoord op vraag 2a).
- c) De bepalingen rond vergoeding en opbrengst van DeWaterbus zijn destijds geregeld in het bestek dat door Port of Antwerp-Bruges in de markt werd geplaatst. Nadat in het Besluit van de Vlaamse Regering van 16 oktober 2020 werd beslist om openbaar personenvervoer over water in handen te geven van het agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust werd de lopende overeenkomst met Aqualiner op 1 januari 2021 overgedragen naar MDK.

Per maand krijgt Aqualiner voor de uitbating van DeWaterbus een bedrag. Bedoeling is dat daarmee de kosten van Aqualiner deels worden afgedekt. Initieel werd 80% van de kost per uur dat openbaar vervoer wordt aangeboden (de zogenaamde DRU kosten) vergoed aan Aqualiner. Die DRU kost is contractueel vastgelegd en is onderhevig aan indexatie. De kostendekkingsgraad is over 5 jaar lineair afgebouwd tot 70%. Voor de overige 30% is Aqualiner dus zelf verantwoordelijk voor kostendekking. Andere opbrengsten voor Aqualiner, naast de vergoeding vanuit de Vlaamse Overheid, zijn onder andere de opbrengsten uit ticket- en abonnementenverkoop en inkomsten uit reclame.

In 2021 bedroeg dat maandelijks bedrag 810.185,27 EUR. De totale jaarlijks kostprijs voor de uitbating van DeWaterbus bedraagt dus 9.772.223,24 EUR. Tenslotte werd ook een afrekening gemaakt voor werkingsjaar 2021 op basis van de contractuele voorwaarden (indexatie, aanpassing kostendekkingsgraad, verrekening niet-gevaren uren) wat resulteerde in een bijkomende kost van 186.095,43 euro.

Verder is er een bepaling opgenomen in de overeenkomst dat de winst beperkt. Als de winst 10% tot 20% van de omzet bedraagt, dient de winst-surplus 50/50 verdeeld te worden tussen exploitant en Vlaamse Overheid.

Bedraagt de winst meer dan 20% van de omzet wordt het winstplafond bereikt en gaat de winst terug naar de Vlaamse Overheid door een verlaging van de vergoeding.

3. a) Aqualiner is zelf verantwoordelijk voor het vinden van opgeleid personeel.

b-c) In het verleden werden de opleidingen voor schipper georganiseerd door Syntra Midden-Vlaanderen, maar sinds de nieuwe Europese regelgeving die sinds 18 januari 2022 van toepassing is, wordt dit niet meer ingericht. Wel worden nog 2 basisopleidingen veiligheid voor deksman georganiseerd door Syntra Midden-Vlaanderen, alsook door BRABO Academy. Voor scholieren zijn er eveneens 2 opleidingen (TSO en BSO door GO! De Scheepvaartschool -Cenflumarin).

De vorige opleidingen werden stopgezet omdat deze aangepast dienen te worden aan de nieuwe Europese richtlijn. Deze worden op dit moment aangepast.

Vervolgens dient bij het departement MOW een erkenningsaanvraag te worden ingediend. Als die aanvraag wordt goedgekeurd, kan de opleiding weer van start gaan.

Daarnaast werkt Syntra in opdracht van VDAB ook aan een verkorte opleiding matroos, waarmee in 9 maanden en met 90 vaardagen het kwalificatiecertificaat van matroos kan behaald worden.

De Vlaamse Waterweg organiseert de examens voor schippers via het examencentrum Binnenvaart. Door de aanpassing van de examens aan de nieuwe Europese regelgeving werd wat vertraging opgelopen, maar de examens zijn blijven doorgaan.

4. a) Aan sommige haltes van DeWaterbus is een (klein) schuilhuisje aanwezig, zoals in Hemiksem en Kruibeke. Aan het Steenplein is er een kantoor van DeWaterbus waar reizigers binnen kunnen schuilen. Op de andere locaties zijn er geen schuilhuisjes.

Voor schuilhuisjes zijn de betrokken gemeenten verantwoordelijk, zoals opgenomen in het kader van basisbereikbaarheid.

- b) Voor schuilhuisjes zijn de betrokken gemeenten verantwoordelijk.

- c) Schuilinfrastructuur valt onder de verantwoordelijkheid van de gemeenten. MDK kan hiervoor geen kostprijs inschatten.

5. a) Over uitbreidingen van het traject van DeWaterbus beslist MDK niet alleen. Dergelijke beslissingen worden immers gemaakt binnen de vervoerregioraden, waar MDK lid van is (dit zowel van vervoerregio Antwerpen als van de omliggende vervoerregioraden). Als de vervoerregio's van oordeel zijn dat een uitbreiding van het traject van DeWaterbus een bepaalde vervoersvraag kan beantwoorden, of meer algemeen, de mobiliteit in de vervoerregio ten goede komt, dan zal MDK de haalbaarheid van die uitbreiding verder onderzoeken en uitwerken.

Binnen vervoerregioraad Antwerpen wordt momenteel onderzocht welke haltes binnen het bestaande traject verder kunnen bijdragen aan een verbeterde mobiliteit in en rond Antwerpen, wat ons natuurlijk niet tegenhoudt om opties zoals Temse en Bornem ook te onderzoeken.

Wat Temse betreft werd door de exploitant van De Waterbus, Aqualiner, een quickscan uitgevoerd in 2020. Daaruit bleek dat zo'n 400 personen bereid zouden zijn om vanuit Temse meermaals per week De Waterbus te nemen. Dit is een aanzienlijk aantal, maar dit aantal dient uiteraard met de nodige voorzichtigheid opgevat te worden. De vraag lijkt er dus, op basis van die eerste navraag, wel te zijn. Minder zeker is, is of de kost opweegt tegen de meerwaarde voor de reiziger.

Het verlengen van het traject van DeWaterbus van Hemiksem naar Temse duurt ongeveer 30 minuten. Dit houdt in dat voor het bedienen van deze halte in een uurfrequentie, een extra vaartuig nodig is, wat een aanzienlijke kost met zich meebrengt. Daar tegenover echter staat dat de toegevoegde waarde - en dan voornamelijk uitgedrukt in tijdswinst - voor de gebruiker van DeWaterbus in vergelijking met het traditionele vervoer bedenkelijk is. Reizigers zouden met DeWaterbus 1u onderweg zijn voor het traject Temse-Steenplein. Het is dus niet vanzelfsprekend dat een reiziger met DeWaterbus sneller de verplaatsing Temse-Antwerpen zal kunnen maken. Gezien de aanzienlijke kost voor de uitbating van DeWaterbus en het gebrek aan duidelijke tijdswinst, zijn er niet direct plannen om in de toekomst DeWaterbus naar het zuiden uit te breiden. Diezelfde oefening kan op vraag van de vervoerregioraden voor Temse en andere locaties langs de Schelde ook (opnieuw) worden gemaakt, als de vervoerregioraad van oordeel is dat zo'n verbinding over water een positieve bijdrage kan leveren aan de mobiliteit in de regio. Het is dan aan de vervoerregioraad om de uiteindelijk beslissing te nemen.

- b) Het inlassen van een extra halte aan de Van Cauwelaertsluis werd door Team MOW van vervoerregio Antwerpen gunstig beoordeeld. De halte zou immers een extra stopplaats betekenen op rechteroever tussen Steenplein en Lillo (en dus een extra Scheldekruising) wat de ontsluiting van de bedrijven in het havengebied ten goede zou komen. Een verbeterde ontsluiting kan dan weer een positieve bijdrage leveren voor de vlothed van het woon-werkverkeer en de modal shift in en rond Antwerpen. Op basis van alle adviezen en rekening houdende met alle elementen zal bij de opmaak van het Geïntegreerd Investeringsprogramma de komende jaren bekeken worden of een bijkomende halte opgenomen wordt in het investeringsprogramma. Een concrete timing en raming kan ik u bijgevolg nog niet geven.