

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 56

van **ORRY VAN DE WAUWER**

datum: 11 oktober 2022

aan **LYDIA PEETERS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Haven Antwerpen - Pendeldiensten

Het personenvervoer in de Antwerpse haven is al jaar en dag een uitdaging wegens de uitgestrektheid van het gebied en het gebrek aan openbaar vervoer. Afgelopen jaren werd sterk ingezet op de uitbouw van een kwalitatief fietspadennetwerk evenals op het ondersteunen van collectieve vervoerinitiatieven zoals de busdiensten door het Havenbedrijf Antwerpen (de Fietsbus), door bedrijven (vzw I-bus) en door de Maatschappij Linkerscheldeover (de pendelbus). Toch blijven veel werknemers in de haven zoeken naar duurzame en goedkopere vormen van transport, zeker gezien de huidige energieprijzen.

1. Is het mogelijk een overzicht van de vervoercijfers voor 2021 en de eerste drie kwartalen van 2022 voor de verschillende buspendeldiensten op te vragen bij het Havenbedrijf Antwerpen en de Maatschappij Linkerscheldeover?
2. Welke subsidie werd door het Vlaamse Gewest verleend voor bovenvermelde pendeldiensten in 2021 en 2022? Wordt daarin ook verder voorzien in 2023?
3. Is er al meer duidelijkheid over of deze dienstverlening wordt aanzien als vervoer op maat en het bijgevolg mee de verantwoordelijkheid wordt vanuit de Antwerpse vervoerregio om dergelijke pendeldiensten in te richten?
4. Op welke manier zal de bereikbaarheid in de haven van Antwerpen verder worden verbeterd voor de diverse pendeldiensten? Worden in het kader van het geïntegreerd investeringsprogramma (GIP) voor 2023 extra inspanningen geleverd qua openbaar vervoer via DeWaterbus, collectieve vervoerinitiatieven zoals de verschillende buspendeldiensten, of aanleg van fietsinfrastructuur?
5. Port of Antwerp-Bruges biedt voor bijna 75.000 mensen een directe tewerkstelling, waarvan het leeuwendeel in de haven van Antwerpen gesitueerd is. Een volwaardige en op maat gebrachte vorm van openbaar vervoer zou op een dergelijke belangrijke economische site moeten bestaan.

Is de minister het daarmee eens, en op welke manier zal er in de toekomst werk van worden gemaakt?

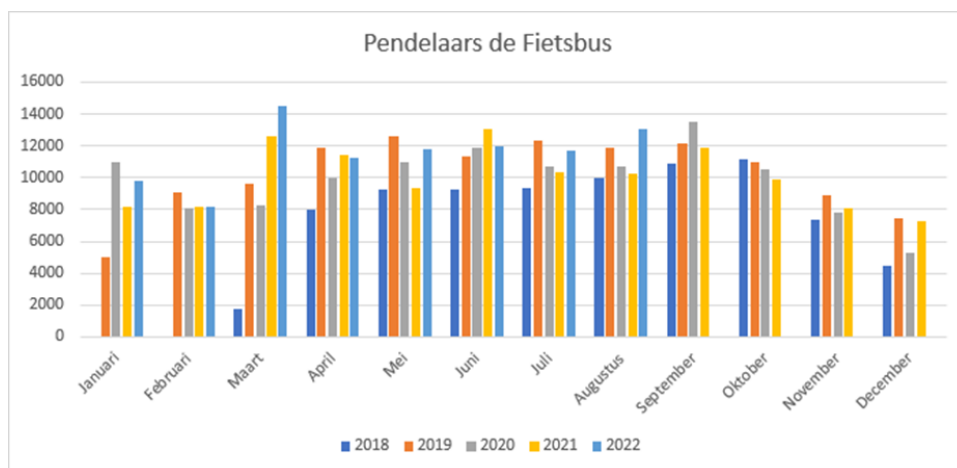
ANTWOORD

op vraag nr. 56 van 11 oktober 2022

van **ORRY VAN DE WAUWER**

1. a) Cijfers Fietsbus 2021 t/m derde kwartaal 2022 en overzicht 2018-2022:

Maand	2021	2022
Januari	8.174	9.825
Februari	8.218	8.175
Maart	12.589	14.540
April	11.459	11.208
Mei	9.307	11.753
Juni	13.069	12.005
Juli	10.313	11.696
Augustus	10.235	13.055
September	11.884	12.657
Oktober	9.880	
November	8.067	
December	7.269	
Totaal	120.464	104.914



b) Cijfers buspendels MLSO :

OVERZICHT GEMIDDELD AANTAL DAGGEBRUIKERS PER BUSLIJN - 2022										
ROUTE	Beveren	Melsele	Van Eedenplein	Merksem	Sint Niklaas	Stekene	Verrebroek	Totaal	Dagen	Gebruikers/dag
januari	1.231	52	1.003	1.539	2.049	60	114	6.048	21	288
februari	1.186	45	1.040	1.899	1.891	45	134	6.240	20	312
maart	1.251	39	1.221	2.308	1.932	44	141	6.936	23	301
april	966	39	1.039	2.026	1.673	64	156	5.963	21	284
mei	975	36	1.073	1.992	1.605	65	129	5.875	21	279
juni	1.038	22	949	2.003	1.545	54	151	5.762	22	262
juli	936	24	858	2.149	1.526	56	116	5.665	20	283
augustus	1.036	11	974	2.332	1.589	64	140	6.169	22	280
september	967	34	953	2.548	1.473	50	147	6.330	22	288
oktober										
november										
december										
2022	9.586	302	9.110	18.796	15.283	502	1.228	54.988	192	286
2021	9.788	452	10.939	15.099	16.532	550	1.115	54.466	191	285

De vergelijking met het gebruik in 2021 wordt in de onderste balk (samenvattend) weergegeven.

Legende "daggebruikers": een pendelaar die een heen- of een terugrit reserveert of (zoals meestal) een heen- én een terugrit. Een heen- én een terugrit telt dus ook voor 1 daggebruiker.

Samengevat: t.e.m. maand 09/2022 zijn er in 2022 in totaal 106.465 ritten gereden door 54.988 daggebruikers, wat aantoont dat bijna iedere pendelaar een heen- en terugrit reserveert.



- De jaarlijkse bedragen, die in 2021 resp. 2022 werden toegewezen, zijn:
 - Pendeldiensten haven Antwerpen MLSO (incl. Fietsbus): € 1.440.000,-
 - De I-bus: € 458.900.

In 2023 zal er ook budget voorzien worden.

- Werknemersvervoer in de havens behoort tot de Vervoer-op-Maat-laag.

In haar beslissing over de uitwerking van het Vervoer op Maat besliste de Vervoerregioraad Antwerpen in eerste instantie door te gaan met de huidige aanpak van het collectieve havenvervoer en de pendeldiensten.

Daarbij wordt ruimte gelaten voor efficiëntieverhogingen en bestaat het idee om in de toekomst aan de betrokken bedrijven de mogelijkheid te geven hun aanbod en de

vragen van hun personeelsleden te matchen via de mobiliteitscentrale (Hoppincentrale).

4. Het ontwerp GIP voor 2023 is nog in opmaak en daar kan ik dus nog geen uitspraken over doen.

De gemeente Zwijndrecht bereidt de plaatsing van een nieuwe steiger ter hoogte van de Burchtse Kaai voor, waardoor op termijn het aantal halten van De Waterbus kan worden verhoogd.

Op het vlak van collectief havenvervoer en de Haven-pendeldiensten worden in eerste instantie de bestaande systemen behouden en betoelaagd (zie antwoord op deelvraag 3).

Voor bijkomende en/of verbeterde fietsinfrastructuur worden op verschillende vlakken initiatieven genomen, en wel door de onderscheiden wegbeheerders en projecttrekkers (Port of Antwerp-Bruges, AWW, AMT).

5. Zie antwoord op deelvraag 3. In haar beslissing over de uitwerking van het Vervoer op Maat besliste de Vervoerregioraad Antwerpen in eerste instantie door te gaan met de huidige aanpak van het collectieve havenvervoer en de pendeldiensten. Flexdiensten, zoals die in de (door het geregeld vervoer) minder tot niet bediende gebieden van de VRA zullen worden uitgerold, worden niet voorzien in het Antwerpse havengebied.