

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 329

van **ORRY VAN DE WAUWER**

datum: 1 december 2023

aan **LYDIA PEETERS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

DeWaterbus - Nieuwe gunning

Eind november jl. berichtten verschillende media dat Aqualiner, de Nederlandse rederij die instond voor de exploitatie van DeWaterbus, niet langer zal instaan voor die exploitatie vanaf 1 januari 2024. Het Agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust (MDK) verleent de uitbating van de Antwerpse waterbus vanaf 1 januari 2024 aan Antwerps havenspeler Brabo.

De financiering van DeWaterbus werd zo'n twee jaar geleden overgenomen van het Antwerpse Havenbedrijf door de Vlaamse overheid, wat voor een extra boost blijkt te zorgen. Het succes van DeWaterbus is al toonaangevend vooraleer de grote hinder die de Oosterweelwerken met zich mee zal brengen tot stand komt. In het Routeplan 2030 van de Antwerpse Vervoerregio staat vermeld dat DeWaterbus door de hekgolven voor schade aan en erosie op de Scheldeoevers zorgt. In een eerdere schriftelijke vraag gaf de minister aan dat er geen causaal verband te vinden is tussen hekgolven en oeverschade. Evenwel werden inspanningen ondernomen om de impact van DeWaterbus op de omgeving te beperken.

1. Werd er in nieuwe elementen in de aanbesteding voorzien ten opzichte van de eerdere voorwaarden voor de exploitatie van DeWaterbus? Moet de nieuwe exploitant zich houden aan andere regels of vereisten? Zijn er aanpassingen in de exploitatie te verwachten ten opzichte van de exploitatie tot dusver?
2. Op mijn vorige vraag van 14 oktober 2022 over dit onderwerp, antwoordde de minister op mijn vraag naar de gemiddelde uitstoot en de jaarlijkse uitstoot van DeWaterbus: "De uitstoot van de volledige vloot en de gemiddelde uitstoot per vaart en per dag berekenen voor de verschillende vaartuigen is geen eenvoudige opdracht. Aqualiner, de uitvoerder van de opdracht voor DeWaterbus Antwerpen, maakt momenteel de berekening. De resultaten zijn echter nog niet beschikbaar."

Kon Aqualiner alsnog resultaten op die vraag voorleggen? Werden binnen de nieuwe gunning vereisten opgenomen rond duurzaamheid, met bijvoorbeeld een lager verbruik van diesel en dito lagere uitstoot?

3. Welke verwachtingen zijn er binnen de nieuwe gunning gesteld aan de nieuwe exploitant? Zal de gebruiker verschillen in werkzaamheden of in functionaliteit ervaren?
4. Op welke manier zal de impact van DeWaterbus op de Scheldeoever verder vermeden worden binnen de nieuwe gunning? Zijn er verdere maatregelen getroffen naar aanleiding van de studie van De Vlaamse Waterweg en het Waterbouwkundig Laboratorium? Werd verder onderzocht of er een causaal verband is tussen de snellere

vaartuigen van DeWaterbus en hun grotere golfslag, en mogelijke erosie en schade aan de Scheldeoevers?

ANTWOORD

op vraag nr. 329 van 1 december 2023

van **ORRY VAN DE WAUWER**

1. De vereisten en voorwaarden voor de nieuwe opdracht liggen grotendeels in lijn met de vorige opdracht. Wel wordt er meer verwacht van de opdrachtnemer op het vlak van rapportering, monitoren en uitwisselen van gegevens. Zo wordt de nieuwe contractant gevraagd een jaarlijks evaluatief vervoersplan op te stellen. Op die manier tracht MDK in volgende fasen vraag en aanbod beter op elkaar af te stemmen.
2. Het brandstofverbruik van de laatste drie jaar werd in kaart gebracht, namelijk 7,7 miljoen liter gasolie EN 590, met volgende onderverdeling per jaar:
 - 1/7/2020 - 30/06/2021: 2,8 miljoen liter
 - 1/7/2021 - 30/06/2022: 2,7 miljoen liter
 - 1/7/2022 - 30/06/2023: 2,2 miljoen liter

Momenteel bestudeert MDK de verschillende technologieën en mogelijkheden voor een toekomstige vergroening van zijn vloot, rekening houdende met de operationele vereisten en inzet van de schepen. Binnen deze studie worden eveneens de schepen van DeWaterbus meegenomen. De studie is op heden lopende.

MDK nam in het bestek op dat bij vervanging van een schip of bij de aankoop van een bijkomend schip, de opdrachtnemer rekening dient te houden met de vereiste prestaties en de best beschikbare technologie op het vlak van duurzaamheid op dat moment. De aanschaf van een nieuw schip gebeurt in overleg met MDK. De voorgestelde technologie dient betrouwbaar en rijp genoeg zijn om toe te passen op schepen.

3. De grootste focus ligt op continuïteit van de dienstverlening. Wel zal in de toekomst beter worden gemonitord hoe DeWaterbus gebruikt wordt, om in volgende fasen vraag en aanbod beter op elkaar af te stemmen.
4. De studie van De Vlaamse Waterweg en het Waterbouwkundig Laboratorium is momenteel nog niet afgesloten. Er is bijkomend onderzoek nodig om effectieve conclusies te kunnen trekken over het oorzakelijk verband van de impact van DeWaterbus op de Scheldeoever en wat dit zou betekenen voor de dienstverlening van DeWaterbus.