

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 661

van **ORRY VAN DE WAUWER**

datum: 9 februari 2024

aan **LYDIA PEETERS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

DeWaterbus Antwerpen - Stand van zaken

Het succes van DeWaterbus is al toonaangevend alvorens de grote hinder die de Oosterweelwerken met zich mee zullen brengen tot stand komt. Vanaf 2024 wordt de exploitatie verdergezet door het Antwerpse bedrijf Brabo dat voor een continuïteit zorgt voor de Antwerpse pendelaars en bezoekers van de stad.

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. Toch werden inspanningen gedaan om de impact van DeWaterbus op de omgeving te beperken.

1. Kan er een overzicht gegeven worden over de gebruikscijfers van DeWaterbus in 2022 en 2023? Welke evolutie is er te zien?
2. Op welke manier werd de (verdere) impact van DeWaterbus op de Scheldeoever vermeden? Zijn er verdere maatregelen getroffen? Wat is de stand van zaken van de studie van De Vlaamse Waterweg en het Waterbouwkundig Laboratorium over die problematiek? Wanneer worden resultaten of oplevering van de studie verwacht?
3. Welke verdere investeringen worden in 2024 gepland voor de exploitatie van DeWaterbus?
4. Aan welke technische voorschriften moet de uitbater van openbaar vervoer op water in een gesloten schip zich houden? Welke attesteringen moeten daarbij worden voorgelegd, zowel voor personeel als voor het schip?
5. Aan welke veiligheidsvoorschriften moet de uitbater van openbaar vervoer op water in een gesloten schip zich houden? Worden er andere verwachtingen opgelegd dan het aan boord hebben van voldoende reddingsgordels, -boeien, -kussens -of vesten?

ANTWOORD

op vraag nr. 661 van 9 februari 2024

van **ORRY VAN DE WAUWER**

1. De cijfers voor 2022 en 2023 zijn gelijkaardig, maar voor het eerst sinds de start van DeWaterbus Antwerpen in 2017 was er geen stijging in het aantal passagiers te zien. Dat heeft vooral te maken met het slechte weer in de zomer van 2023. Omwille van het mindere weer in de zomer van 2023 zien we in die periode beduidend minder gebruikers. Ook was er minder woon-werkverkeer, aangezien er bij Katoennatie - één van de grootste klanten van DeWaterbus - 2 magazijnen het hele jaar niet werden gebruikt. Voor DeWaterbus komt dat neer op zo'n 120 mensen per werkdag die niet werden vervoerd.

DeWaterbus	2022		2023	
	Reizigers	Aandeel Fietsen	Reizigers	Aandeel Fietsen
Jan	43.270	13.405	43.033	14.621
Feb	40.408	13.031	40.756	14.082
Mrt	60.450	19.516	46.011	16.286
Apr	67.020	21.011	62.144	17.265
Mei	71.230	23.862	72.638	23.360
Jun	70.636	24.386	73.397	25.232
Jul	104.503	29.386	86.596	23.920
Aug	102.898	31.093	94.323	26.873
Sep	59.855	20.628	70.102	24.746
Okt	60.963	20.752	61.911	21.092
Nov	49.620	18.904	45.180	15.732
Dec	49.856	15.412	55.260	14.375
	780.709	251.386	751.351	237.584

2. Er werden nog geen maatregelen genomen om de impact van DeWaterbus op de Scheldeoevers te vermijden. De studie die op vraag van De Vlaamse Waterweg nv (DVW) werd uitgevoerd door het Waterbouwkundig Laboratorium en het Instituut voor Natuur en Bos is inhoudelijk afgerond. Het is momenteel wachten op definitieve oplevering ervan, en op mogelijke vervolgstappen voor bijkomend onderzoek.
3. Er zijn in 2024 door DVW geen investeringen gepland aan de aanmeerinfrastuctuur.
4. Voor het schip zijn twee documenten vereist, namelijk de meetbrief en het certificaat van deugdelijkheid. Een meetbrief is een document dat de afmetingen van het schip en de waterverplaatsing aangeeft. Het is verplicht voor binnenschepen en wordt gebruikt om de belasting en stabiliteit te berekenen. Het certificaat van deugdelijkheid bevestigt dat het schip voldoet aan de technische en veiligheidseisen voor de vaart op binnenwateren. Dit attest wordt afgeleverd door DG scheepvaart en baseert zich op het Belgisch Scheepvaartwetboek en van de ter uitvoering van die wet genomen besluiten.

5. In de opdrachtdocumenten voor de huidige opdracht voor DeWaterbus Antwerpen is opgenomen dat de opdrachtnemer verantwoordelijk is voor de veiligheid van de passagiers en de bemanning op de schepen. Er worden vanuit MDK geen bijkomende verwachtingen opgelegd, bovenop wat wettelijk bepaald is.

In de opdrachtdocumenten voor de nieuwe opdracht, die aanvangt op 30 maart 2024, wordt er meer in detail gegaan. In het bestek is opgenomen dat 'De opdrachtnemer te allen tijde moet voldoen aan alle toepasselijke regelgeving, onder meer doch niet uitsluitend voor wat betreft veiligheid en de vereisten inzake personeel en schepen. Deze kost is inbegrepen in de prijs'. Verder is opgenomen dat de opdrachtnemer verantwoordelijk is voor de (sociale) veiligheid van de passagiers en de bemanning op de schepen, terwijl de halte-eigenaren verantwoordelijk zijn voor de (sociale) veiligheid op de haltes. De opdrachtnemer moet de risicobeheersing voor een veilig publiek transport kunnen aantonen d.m.v. een eigen veiligheidsbeheersysteem, dewelke door de opdrachtgever zal worden gemonitord.