

## OPSCHRIFT

**Vergadering van:** 10 februari 2014

**Nummer:** 2014\_MC\_00059

**Onderwerp:**  
**Evaluatie watertaxi. - Greet Riebbels**

**Raadslid(-leden):**  
Greet Riebbels - sp.a

**Vraag gericht aan:**  
Annelies Storms

---

## OMSCHRIJVING VAN DE VRAAG

**Toelichting:**

De 6 maanden van festiviteiten rond '100 jaar Vooruit' zijn achter de rug, de tentoonstelling in het STAM sloot af op 1 december. In de marge van dit evenement herinneren wij ons het experiment om de bezoekers per watertaxi te verplaatsen tussen beide sites.

**Vraag:**

- Hoe evalueert u dit experiment? Hoeveel bezoekers hebben uiteindelijk gebruik gemaakt van de watertaxi?
  - In welke mate was het inleggen van de taxi rendabel of verlieslatend, rekening houdend met de sponsoringovereenkomsten die Vooruit rond dit project kon sluiten?
  - Kan de schepen al besluiten trekken over de haalbaarheid om bepaalde watertrajecten in het kader van een toeristisch beleid te organiseren? Zo ja, onder welke voorwaarden, in welke tijdsvensters, volgens welke tarieven?
- 

## ANTWOORD

**14 februari 2014**

Deze vraag volgt op uw eerdere tussenkomst m.b.t dit onderwerp in april vorig jaar.

**Vraag 1** : *hoe evalueert u dit experiment? Hoeveel bezoekers hebben uiteindelijk gebruik gemaakt van de watertaxi?*

Van de watertaxi hebben 70 kinderen en 570 volwassenen gebruik gemaakt . Dit is een gemiddelde bezetting per dag van 28 personen. Zowel het Stam als Vooruit hadden meer gebruikers verwacht. De bootverbinding was succesvol voor groepen, niet voor individuen.

Verschillende oorzaken zijn aan te geven hiervoor :

- De taxiboot was enkel beschikbaar op 23 zondagen;
- De communicatie was voornamelijk gericht op bezoekers van de tentoonstelling;
- Aangezien de tentoonstelling weinig individuele bezoekers kende, en de taxiboot vooral succes had bij groepen, gebruikten maar weinig individuen de taxiboot;
- De opstapplaatsen aan Vooruit en STAM zijn onvoldoende gekend bij het publiek;
- Het vaartraject nam de toeristische toppers in de Kuip niet op;

**Vraag 2** : *In welke mate was het inleggen van de taxi rendabel of verlieslatend, rekening houdend met de sponsoringovereenkomsten die Vooruit rond dit project kon sluiten?*

Het experiment sloot af met een positief saldo van 280 € :

- Kost : 11.500 €
- Baten : 11.780 €

De baten bevatten 1.780 € uit verkoop van tickets, en 10.000 € sponsoring door Waterlink.

Een ticket H/T kostte 3 € voor volwassenen, 1 € voor kinderen.

Hieruit blijkt dat het experiment enkel en alleen realiseerbaar was omdat 87% van de kost via sponsoring gedekt werd, want de exploitatie inkomsten dekten slechts 13% van de kost.

**Vraag 3** : *Kan de schepen al besluiten trekken over de haalbaarheid om bepaalde watertrajecten in het kader van een toeristisch beleid te organiseren? Zo ja, onder welke voorwaarden, in welke tijdsvensters, volgens welke tarieven?*

Vorig jaar gaf ik mee dat dit initiatief een perfect proefproject zou zijn, maar dat een eventueel te ontwikkelen cultuurtoeristisch watertramtraject dat meerdere sites aandoet wel ingewikkelder en duurder zou zijn.

De diensten hebben niet stil gezeten rond dit onderwerp. Eind vorig jaar ging een eerste

overlegvergadering door met de betrokken stadsdiensten en musea, W&Z als waterbeheerder en De Lijn. Doel was om na te gaan of en hoe een bootverbinding tussen musea kan.

Elke stad kan openbaar personenvervoer inrichten. Toelating van De Lijn is nodig, om het monopolie op te heffen dat De Lijn heeft op openbaar vervoer. Zulke initiatieven moeten dan ook een vast traject met vaste haltes volgens een uurregeling hebben, en open staan voor iedereen. Er zijn tot op heden nog geen gekende voorbeelden van te vinden in Vlaanderen. De Lijn gaf aan over zeer weinig middelen te beschikken om zo'n initiatieven te steunen.

Los daarvan kan elke initiatiefnemer (vb museum of culturele instelling) voor een specifieke doelgroep (vb museumbezoekers of concertgangers) verbindingen uitwerken en aanbieden. Hiervan is het initiatief in kader van "100 jaar Vooruit" een voorbeeld.

Een werkgroep werkt het idee nu verder uit, volgens de uitgangspunten integraal toegankelijk, ecologisch verantwoord, niet gegidste rondvaarten. Een scherper geformuleerde doelstelling is nodig, net als een eerste kostenbatenanalyse. De werkgroep buigt zich ook over traject, stopplaatsen, exploitatiemodel, tarief en marketing.

Uit de evaluatie van het proefproject en de stand van zaken van de werkzaamheden van de werkgroep, is het te vroeg om nu al duidelijke en concrete antwoorden te kunnen geven op de gestelde vragen. We zullen verdere resultaten van de werkgroep afwachten.

Persoonlijk meen ik dat zo'n initiatief inhoudelijk rekening zal moeten houden met:

- De noodzaak dat de watertaxi ook toeristische trekpleisters (vb Gras-en Korenlei) zal moeten bedienen om rendabel te zijn. De musea zijn slechts één schakel in de ketting;
  - het feit dat het 'waterlandschap' in Gent aanzienlijk zal veranderen éénmaal de Reep heropend is, en het mogelijk wordt rond de 'kuip' van Gent te varen. Heropening is voorzien tegen zomer 2015. Dan kan ook de site Portus Ganda/Sint-Baafsabdij meer gepromoot worden en eventueel deel uitmaken van een watertaxitraject.
-