

'T GROENE WAASLAND

Tweemaandelijks natuur- en milieutijdschrift
bijlage bij 36ste jg - nr 2; maart 2016 - nr 195

EXTRA
DOSSIER

WAASLAND WIL BETERE WATERBUSSEN OP DE SCHELDE





Inhoud

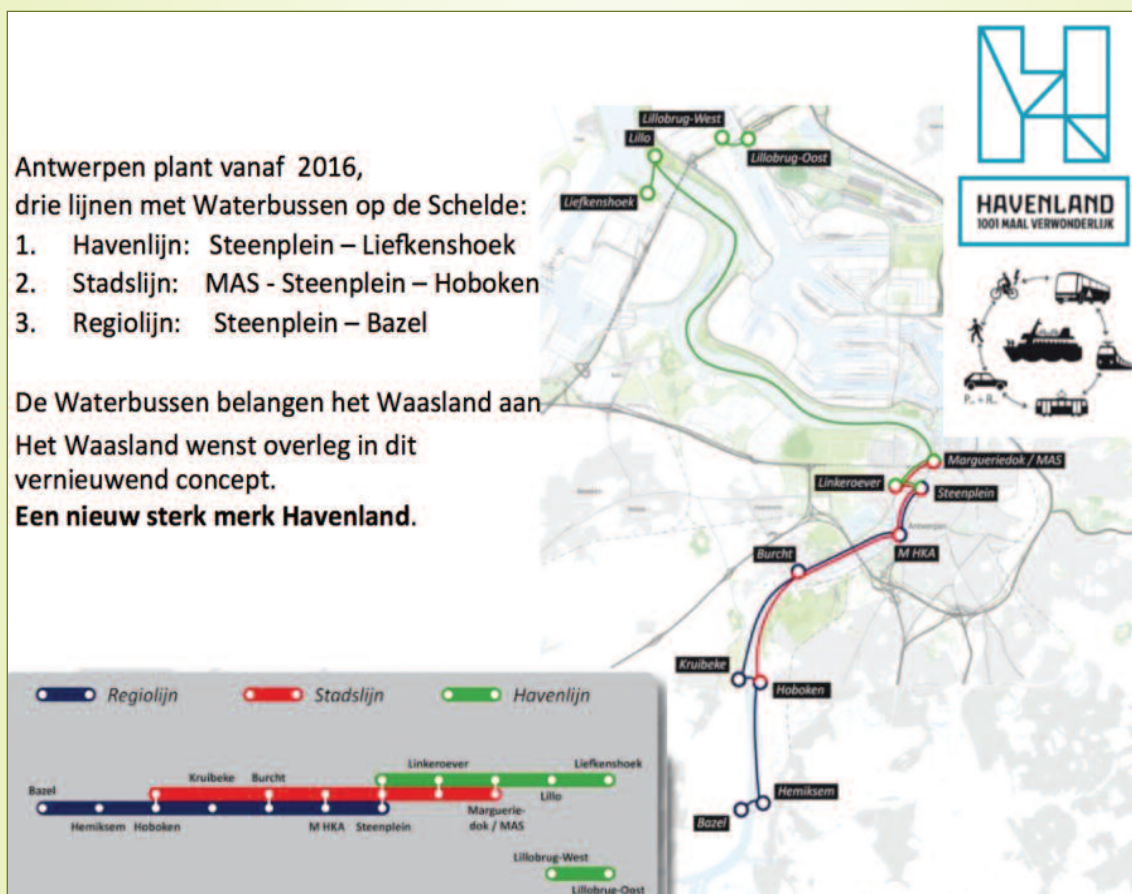
- 1. Een interessant innoverend idee3
- 2. Diepgaand onderzoek is volgens ABLLO vzw dringend nodig.9
 - 2.1 De Waterbus verlengen tot Rupelmonde en Temse ?.....9
 - 2.2. Een sterke tandem : de fiets mee op de Waterbus10
 - 2.3 En tegelijk besparingen doorvoeren bij De Lijn ?
 - 2.4. Integratie met toeristisch-recreatief verkeer ?12
 - 2.5. Integratie met ernstig opgewaardeerde treindiensten?13
- 3. Naar een waar Waterbus-succesverhaal14



WAASLAND WIL BETERE WATERBUSSEN OP DE SCHELDE

1. Een interessant innoverend idee

Eind oktober 2015 lanceerde Marc Van Peel (havenscheper, Antwerpen) een interessant idee voor een nieuw vervoersproject op de Schelde, inhakend op eerder voorstel van Interwaas uit 2011. Er zou vanaf 2016 een openbaar-vervoerlijn opgestart worden met Waterbussen. Dit zijn snelle veerboten. Ze gaan de Schelde veeleer in de lengte bedienen en in mindere mate 'heen en weer' tussen beide oevers. ABLLO vzw is bezorgd, omdat met dit vernieuwend project van alles fout kan gaan.



Het project loopt in samenwerking met het Havenbedrijf, dat het initiatief mee financiert. De merknaam Havenland wordt voorgesteld. Maar in het Waasland is men teurgesteld. De gemeenten Beveren, Zwijndrecht, Kruikeke en Temse zijn niet in het debat betrokken geweest. Daarnaast zijn De Lijn, NMBS, Provincie Oost-Vlaanderen, W&Z, dienst Vloot en Interwaas evenmin voor samenwerking uitgenodigd.



De Antwerpse initiatiefnemers halen hun inspiratie in het naburige Rotterdam. Het is zowat de enige dienst van openbaar vervoer te water die het goed doet in Nederland. Zie het vakblad Personenvervoer nummer 04, 2014 op blz. 18 en volgende. Maar de vergelijking roept vragen op. De lijn Rotterdam – Dordrecht verbindt steden en een aantal sterk verstedelijkte kernen in een rivierenlandschap, dat van oudsher kampt met een grote natuurlijke barrièrewerking. De Nederlandse Waterbus bedient er om beurten een halte op linker- en rechteroever. En het zuidelijk eindpunt ligt vlakbij het hart van de oudste stad van Nederland, Dordrecht, een stad met bijna 120.000 inwoners. Kortom, de ruimtelijke structuur is daar veel gunstiger voor dergelijk project, dan langs de Schelde in België.



MAANDAG T/M VRIJDAG							
Dordrecht Mierwekade	Papendrecht Westeind	H.L. Ambacht Noordeinde	Alblasserdam Kade	Ridderkerk De Schans	Krimpen a/d IJssel	Stormpolder	Rotterdam Erasmusbrug
vertrek	vertrek	vertrek	vertrek	vertrek	vertrek	vertrek	aankomst
06:00	06:05	06:10	06:18	06:25	06:35	06:58	
06:30	06:35	06:40	06:48	06:55	07:05	07:28	
Afvaart frequentie: 2x per uur, elke 30 minuten							
18:30	18:35	18:40	18:48	18:55	19:05	19:28	
19:00	19:05	19:10	19:18	19:25	19:35	19:58	

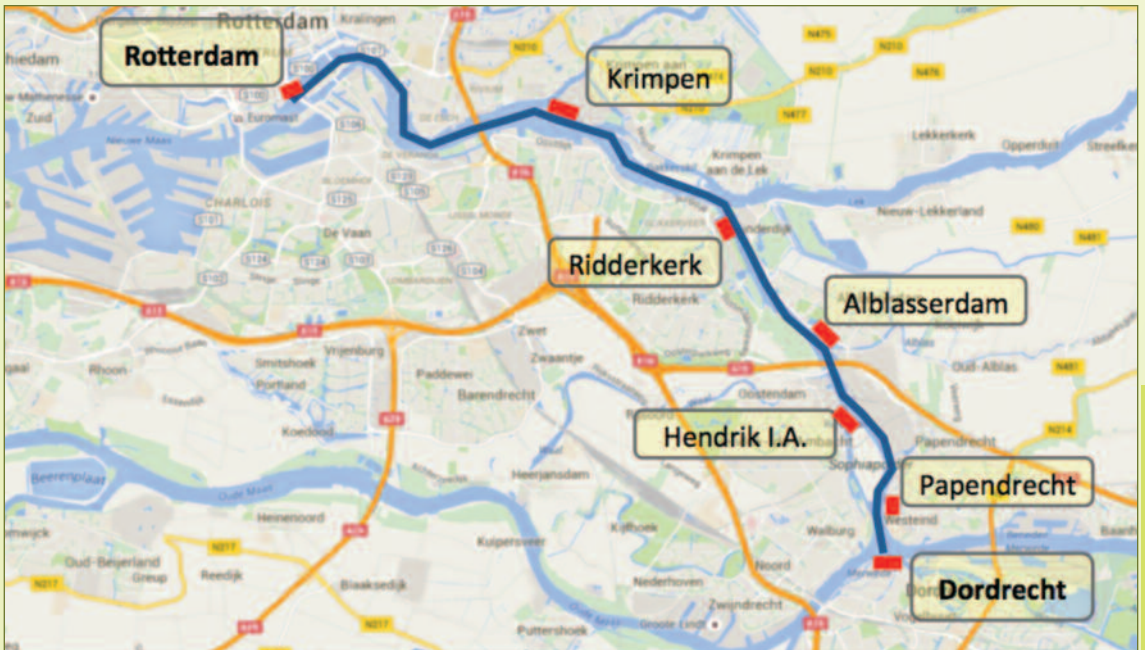
Lijn 20, Regiolijn Rotterdam – Dordrecht vaart om het half uur met 7 haltes en 7/7 dagen (de wekeinddienst is hier niet afgebeeld). Er zijn ook nog enkele aanvullende spitsdiensten (evenmin afgebeeld).

De Regioliijn Rotterdam – Dordrecht :

1. 200 comfortabele zitplaatsen
2. Ruime fietsenstalling op dek
3. Goed uitgeruste halten
4. Tariefintegratie met OV-chipkaart



De Rotterdamse Waterbus biedt 200 comfortabele zitplaatsen aan. Er is een ruime fietsenstalling op het dek. De halten zijn goed uitgerust. En er is tariefintegratie met de rest van het Nederlandse openbaar vervoer met de OV-chipkaart.



Impressie van de lijnvoering in een uitgesproken rivierenlandschap.

Het door Antwerpen Havenland voorgestelde eindpunt van de nieuwe waterbusdienst, is aan de huidige veerbootsteiger bij Bazel voorzien. Een dorp met ongeveer 5000 inwoners, tamelijk ver van de Scheldedijk gelegen, achter de potpolder.



Het lijkt erop, dat de bestaande gratis veren Bazel – Hemiksem en Kruikeke – Hoboken geïntegreerd zouden worden in het Havenlandproject. Of dit een goede zaak is, blijft koffiedik kijken. Want de spitsbezetting (ook door vele scholieren) op de verbinding Kruikeke – Hoboken mag niet onderschat worden. Anders gezegd : er dient rekening gehouden te worden met een heel reële kans op overbezetting.



Luchtfoto's van de eindpunten van de Waterbus in de stad Dordrecht (boven) en in het poldergebied bij de woonkern Bazel. De ruimtelijke context is in dit laatste geval niet geschikt als eindpunt. Met de fiets (blauwe lijn als voorbeeld van verbinding) komt heel de kernstad van Dordrecht binnen bereik.

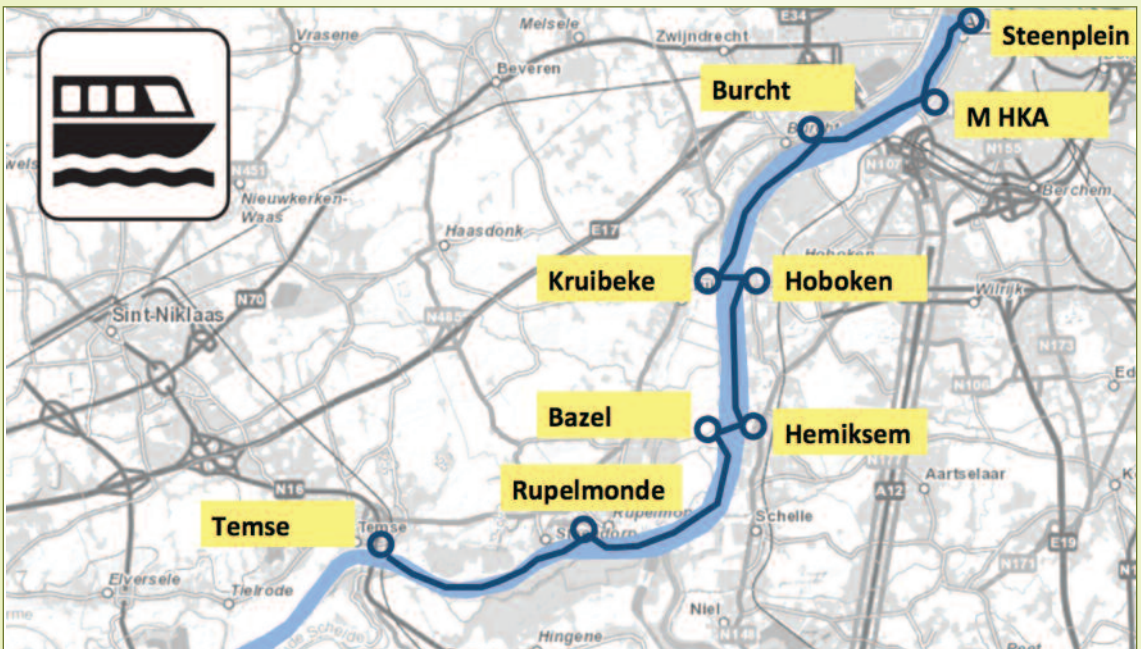




2. Diepgaand onderzoek is volgens ABLLO vzw dringend nodig.

2.1. De Waterbus verlengen tot Rupelmonde en Temse ?

De Waterbus verdient het om verlengd te worden via bijkomende halte Rupelmonde en met eind- en keerpunt in Temse, dicht bij het NMBS station. Dit in plaats van een eindhalte in het niemandsland bij Bazelpolder. Zo kan Temse een echt regionaal OV knooppunt worden, zoals onder meer door De Lijn en de provincie Oost-Vlaanderen trouwens gewenst wordt. Onderzoek is nodig naar de invloed daarvan op de operationaliteit van de Waterbus : een langere vaartijd, een extra boot in de omloop, maar véél meer potentiële klanten en betere integratie in het openbaar vervoernetwerk Waasland.



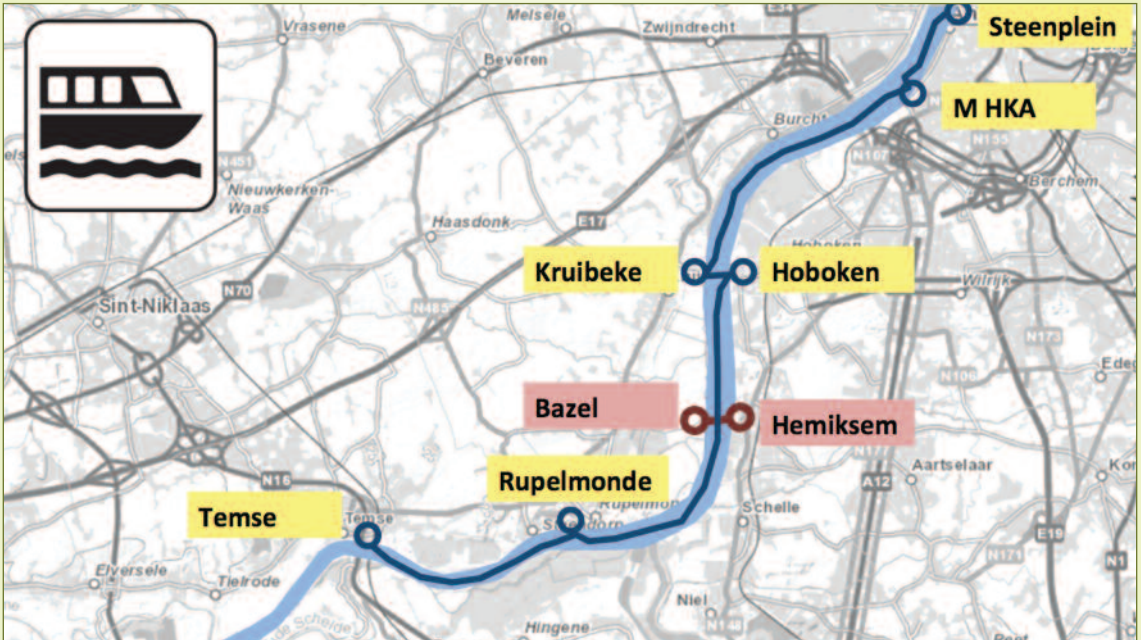
Variante 1 : verlenging van de geplande Regiolijn van de Waterbus tot Rupelmonde en Temse. Tevens met integratie van de bestaande veren.





2.2. Een sterke tandem : de fiets mee op de Waterbus

Het effect dient onderzocht van het gratis kunnen meenemen van de fiets met de Waterbus. Zo wordt het hinterland van de waterbus voor de pendelaars en de recreanten per fiets plots veel groter. Precies dat blijkt de sterkte van de waterbus Rotterdam-Dordrecht: voor- en na transport met de fiets en tussendoor comfortabel en snel reizen met de waterbus.

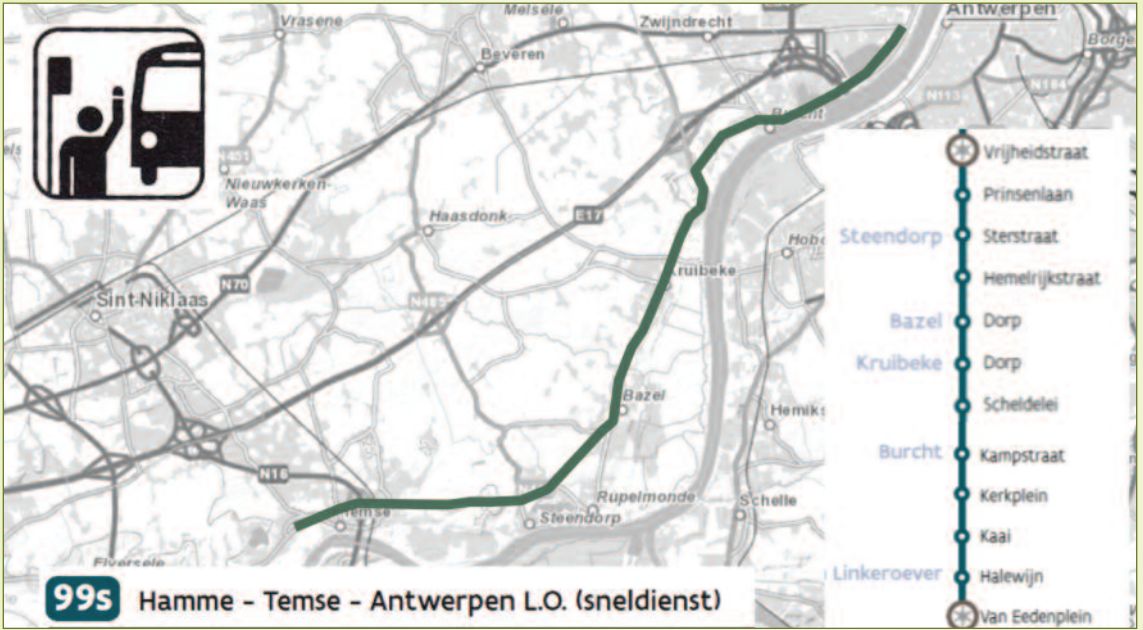


Waterbus + fiets = één sterke keten. Want de aansluiting is verzekerd voor en na de Waterbustrip. En het bereik van de Waterbus is tot tien maal groter dan te voet.



2.3. En tegelijk besparingen doorvoeren bij De Lijn ?

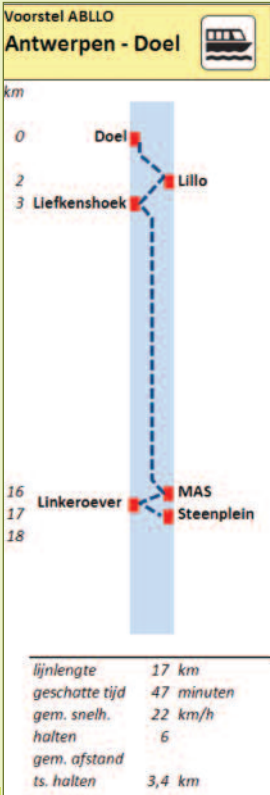
Gelijktijdige mogelijke besparingen dienen te worden onderzocht, zoals een mogelijke integratie met het veer Kruibeke – Hoboken. Of door de snelbus Temse – Linkeroever op te heffen (lijn 99S), ten voordele van de Waterbus, maar wel met behoud van de gewone lijnbussen (lijn 99).





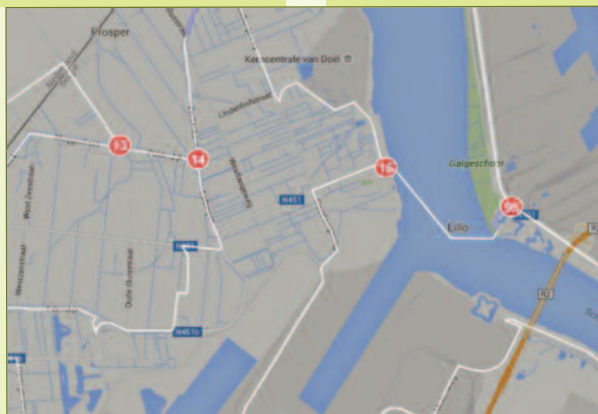
2.4. Integratie met toeristisch-recreatief verkeer ?

Integratie met het toeristisch en recreatief verkeer dient onderzocht, bijvoorbeeld door de vrijwel afgeschafte veerdienst Lillo-Doel te integreren in het waterbusproject. Daarvoor worden de fietsnetwerken Waasland en Antwerpen weer écht met elkaar verbonden, in plaats van alleen maar in theorie op de fietskaarten. Daardoor ook komen heel wat bedrijven met veel werknemers binnen fietsbereik vanaf de waterbus-halte, werknemers waarvan er een aantal maar wat graag de files willen vermijden op de Antwerpse snelwegen.



Voorstel : Waterbus tot Doel en Lillo.

Onder : uittreksel uit www.fietsnet.be





2.5. Integratie met ernstig opgewaardeerde treindiensten?

Er dient onderzocht te worden of een ernstige opwaardering van de treindiensten niet veel efficiënter is. Bijvoorbeeld met Stadstreinen –tevens Fietstreinen- (zie www.abllo.be de ABLLO-dossiers Regiometro (2009) en Spoorstrategie Waasland (2014) en S-trein plannen van de NMBS)





3. Naar een waar Waterbus-succesverhaal

Ere, wie ere toekomt. Het is de Wase Intercommunale 'Interwaas' die in 2011 uitpakte met het voorstel van een Waterbus van Temse tot in Antwerpen. En het zou de verschillende bevoegde instanties sieren, dat ze van Temse inderdaad daadwerkelijk een regionaal OV-knooppunt maken, zoals in hun eigen beleidsdocumenten staat : zie het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Oost-Vlaanderen blz. 499.

Ten slotte moeten we niet naïef doen. Het Waterbusproject kan onmogelijk in 2016 van start gaan. Naast de hiervoor vermelde onderzoeksthema's dient erop gewezen te worden, dat de halten goed uitgerust moeten worden om grote groepen klanten (vaak met fiets) te kunnen laten wachten, in- en uitschepen. Zo niet blijft het een symbolisch dossier. Het zal dan bij gebrek aan succes een stille dood sterven, om nooit meer kansen te krijgen.

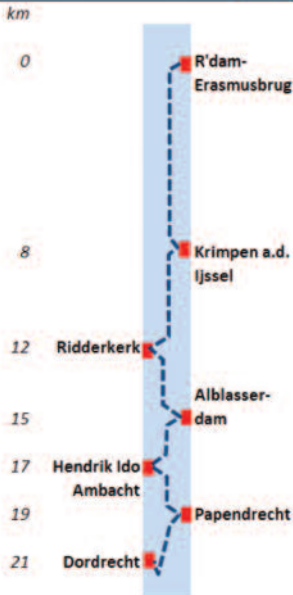
ABLLO vzw stelt voor, dat Interwaas, de betrokken gemeenten en de provincie Oost-Vlaanderen zich snel mengen in het debat over de Waterbus op de Schelde, onder meer inzake: Onderzoek, Scenario-ontwikkeling, Planvorming, Implementatie, Opvolging en Financiering. Alleen als het plan breed wordt gedragen door de stad Antwerpen, de haven en de regio, kan het uitgroeien tot een waar succesverhaal. En dat is precies wat ABLLO vzw dit waterbus idee toewenst.





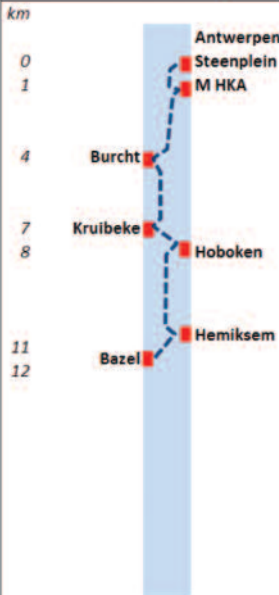
Samenvattend overzicht bedieningsconcepten

Lijn 20 R'dam - Dordrecht



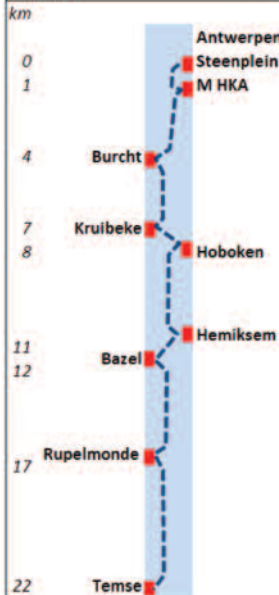
lijnlengte	21 km
tijd	58 minuten
gem. snelh.	22 km/h
halten	7
gem. afstand ts. halten	3,6 km

Voorstel Havenland Antwerpen - Bazel



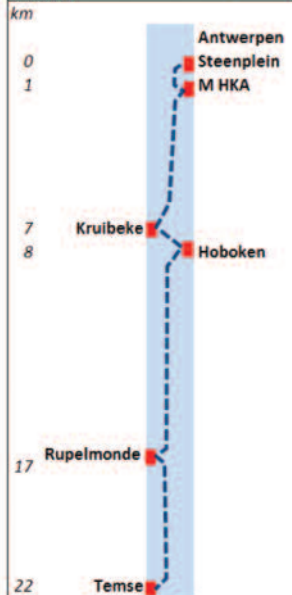
lijnlengte	12,5 km
geschatte tijd	40 minuten
gem. snelh.	18 km/h
halten	7
gem. afstand ts. halten	2 km

Voorstel Interwaas Antwerpen - Temse



lijnlengte	22 km
geschatte tijd	60 minuten
gem. snelh.	22 km/h
halten	9
gem. afstand ts. halten	2,7 km

Voorstel Interwaas Antwerpen - Temse

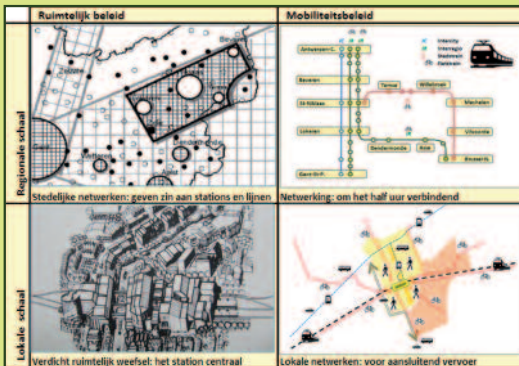


lijnlengte	22 km
geschatte tijd	54 minuten
gem. snelh.	24 km/h
halten	6
gem. afstand ts. halten	4,4 km

Voorstel van

Spoorstrategie Waasland

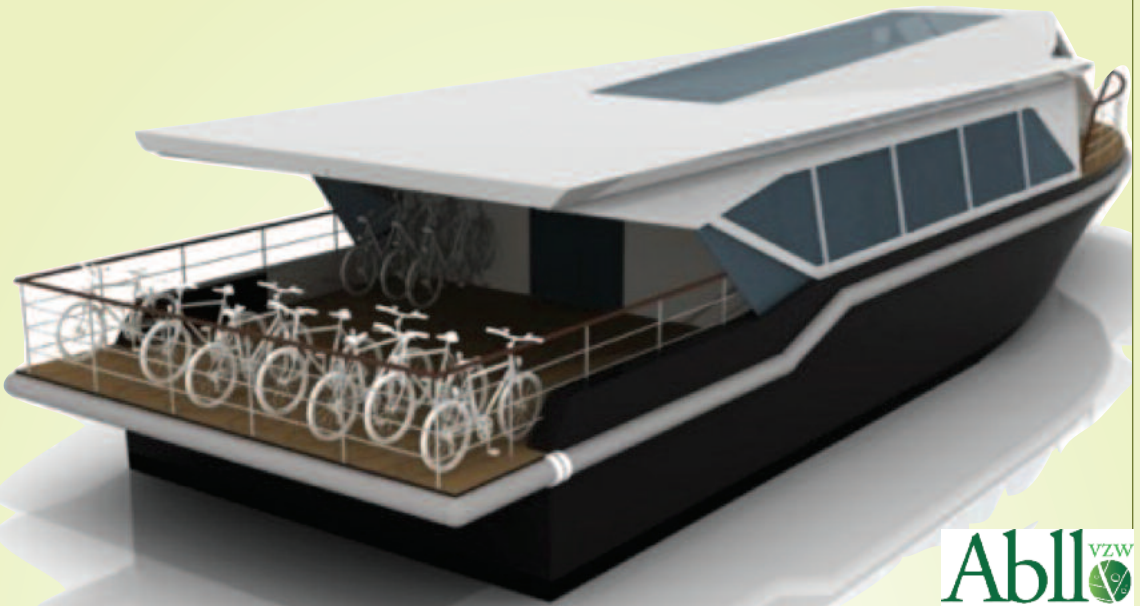
en richting Gent, Antwerpen, Mechelen en Brussel



Spoorstrategie Waasland 8 december 2014

Een vorig ABLLO-dossier is verkrijgbaar of digitaal www.abllo.be ga naar 't groene waasland en dan themanummers of via mail groene.waasland@gmail.com

Deze Spoorstrategie Waasland stelt voor om meer duurzaamheid te realiseren met het vervoer van personen en vracht op bovenlokale verbindingen op het spoorweg-net. Ze stelt een doorgedreven, gezamenlijke beleidsaanpak voor ten gunste van het spoorvervoer in en rond het Waasland als dynamische regio.



**Werk mee aan een
groener Waasland !**

Abonneren kan door
7 Euro over te schrijven
op BE64 0001 7098 7152



Druk in de Weer
Eekhoutdriesstr. 67
9041 Gent(Oostakker)
Tel. 09 224 29 14
info@drukindeweer.be

*Dit dossier 'Waterbus' is ontworpen door Fred Van Remoortel op initiatief van ABLLOvzw.
Nalezing door Hilde Habraken en Willy Van Overloop.
Vormgeving en drukklaar gemaakt door Gilbert Cant.*

Februari 2016



**'T GROENE
WAASLAND**

Hoofdredactie Dirk Hylebos - 052/46 30 51
Boekhouding Maarten Geeraerts - tel 03/234 08 13
IBAN BE64 0001 7098 7152

Vormgeving en coördinatie :  Gilbert Cant 03/775 19 31 
e-mail : groene.waasland@gmail.com

Abonnement 7 EURO **Oplage 1200 exemplaren**
*'t groene waasland verschijnt in januari,
maart, mei, september en november.*

verantwoordelijke uitgever : Willy Van Overloop, Eikenlaan 13, 9111 Belsele 03 296 65 53