



Vervoerregio  
**ANTWERPEN**



# **Nota Personenvervoer over water**

Gevalideerd dd 28/09/2022

Door de Vervoerregioraad Antwerpen

Lijst met figuren-----	2
A. Inleiding-----	3
B. Huidige mogelijkheden voor Scheldekruising-----	3
B.1. Bestaande tunnelinfrastructuur-----	3
B.2. Personenvervoer over de Schelde - varende alternatieven-----	5
C. Modal shift-----	7
D. Scenario's uitbreiding personenvervoer over water VRA-----	7
D1. Uitbreiding DeWaterbus naar Doel (linkeroever Schelde)-----	8
D1.1 Mogelijke uitbreiding naar Doel-----	8
D1.2 Veerdienst naar Doel (linkeroever Schelde)-----	9
D2. Van Cauwelaert (rechteroever Schelde)-----	10
D3. Droogdokkenpark (rechteroever Schelde)-----	11
D4. Kennedytunnel (rechteroever Schelde)-----	12
D5. Blue Gate & Maritieme Campus Antwerpen (rechteroever Schelde)-----	12
D6. Burcht (linkeroever Schelde)-----	13
D7. Optimalisatie centrum Antwerpen-----	14
D8. Zuidelijke uitbreiding-----	15
D9. Albertkanaal-----	16
D10. Kanaaldokken-----	17
E. Samenvattend beeld potentiële uitbreidingen-----	18
F. Bijlage-----	19
F1. Dienstregeling veerdienst Kruikeke - Hoboken-----	19
F2. Dienstregeling veerdienst Bazel – Hemiksem-----	20
F3. Dienstregeling veerdienst Sint Anna-----	21

## Lijst met figuren

Figuur 1: Bestaande fietstunnelkruisingen -----	4
Figuur 2: Bestaande (geel) en nieuwe (rood) fietstunnelverbindingen en nieuwe fietsbrug (blauw) ----	4
Figuur 3: Reizigersaantallen DeWaterbus -----	5
Figuur 4: Bestaande veerdiensten (grijs) en huidig DeWaterbus-traject (rood) -----	7
Figuur 5: Steiger Doel -----	8
Figuur 6: Mogelijke Veerdienst Doel -----	9
Figuur 7: Mogelijke halte Van Cauwelaert-----	10
Figuur 8: Mogelijke halte Droogdokkenpark (exacte locatie nog te bepalen) -----	11
Figuur 9: Mogelijke halte Kennedytunnel -----	12
Figuur 10: Mogelijke halte CMB-----	13
Figuur 11: Mogelijke halte Burcht -----	14
Figuur 12: Optimalisatie Antwerpen met bestaande DeWaterbus-haltes (rood), bestaande veerhaltes (blauw) en eventuele toekomstige haltes (geel) -----	15
Figuur 13: Situering zuidelijke uitbreidingen-----	16
Figuur 14: Route Albertkanaal-----	17
Figuur 15: Samenvatting mogelijke uitbreidingen: bestaande (rood) en extra (blauw) DeWaterbus- haltes en – routes, veerdiensten (grijs), fietstunnels (groen) en fietsbrug (geel) -----	18

## A. Inleiding

De Schelde en het Albertkanaal zijn belangrijke levensaders voor de Vervoerregio Antwerpen, met een economische functie in combinatie met de Antwerpse haven en binnenvaart verder het binnenland in. Daarnaast hebben deze ook een toeristische/recreatieve kant. Deze waterwegen zorgen echter ook voor een barrière: het beperkt aantal oversteekmogelijkheden zorgt voor knelpunten in de mobiliteit, meer bepaald op vlak van bereikbaarheid en vlotte doorstroming, zowel met de wagen als voor alternatieve vervoersmodi.

Het inzetten op vervoer over water is daarom erg kansrijk, zowel ter hoogte van de stad Antwerpen als richting de haven en richting kernen in nabijheid van de Schelde en het Albertkanaal. Personenvervoer over water biedt niet alleen kansen om het openbaar vervoer te versterken, ook het fietsgebruik kan erdoor sterk worden gefaciliteerd. De haalbaarheid van specifieke verbindingen moet daarbij steeds nader worden beschouwd in relatie tot enerzijds de behoefte (potentiëlen) en anderzijds de kosten.

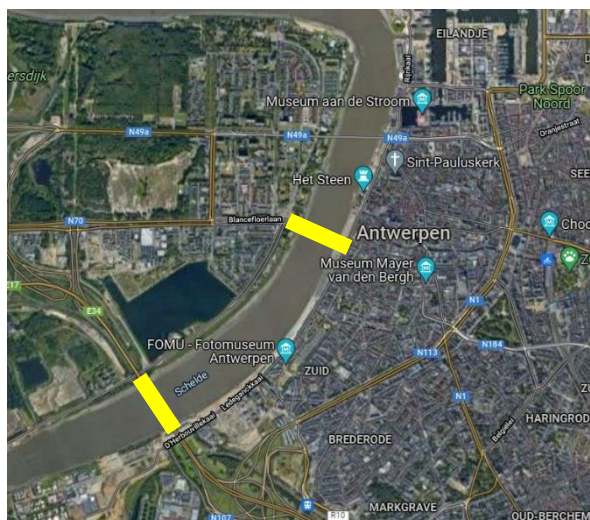
Die visienota van de Vervoerregio Antwerpen over personenvervoer over water stelt de rol van dat vervoer als keten in de fietsverplaatsingen centraal. De aansluiting met de fietsnetwerken, al dan niet verlopend via een Hoppinpunt bij de steiger, is dan ook prioritair. Aansluitingen met openbaarvervoerdiensten (in casu bus- en tramlijnen) is daaraan ondergeschikt, zij het in de betrokken gevallen wel een aanvulling.

## B. Huidige mogelijkheden voor Scheldekruising

### B.1. Bestaande tunnelinfrastructuur

De twee mogelijkheden voor Scheldekruising met de wagen, Kennedeytunnel en Liefkenshoektunnel hebben hun maximumcapaciteit bereikt en zijn regelmatig het punt van zware files (en ongevallen). De bijkomende tunnel van de Oosterweelverbinding zal een derde oversteek mogelijk maken, maar dit zal, zonder een doorgedreven modal shift en een sturende tolheffing, geen zaligmakende oplossing zijn; de versterking van de modale alternatieven dringt zich op.

Fietsoversteken kunnen momenteel gemaakt worden via de tunnels ter hoogte van de Kennedeytunnel en in de St. Anna-voetgangerstunnel (weliswaar aan stapvoetse snelheid, 5 km/uur). Deze twee tunnels zijn een waardevol onderdeel van de Scheldekruising, maar zijn niet altijd de meest ideale oplossing: de soms lange wachttijden aan liften, de beperkte capaciteit en de verouderde infrastructuur zorgen voor heel wat frustratie.



*Figuur 1: Bestaande fietstunnelkruisingen*

De Oosterweelwerken voorzien in twee nieuwe fietsverbindingen: Oosterweeltunnel (onder de Schelde) en Tijsmanstunnel (onder kanaaldok B1 in het havengebied). De Kennedyfietstunnel zal op termijn afgesloten worden. Fietsers kunnen dan gebruik maken van de nieuwe fietsbrug die over de Schelde geplaatst zal worden. De brug zal het sluitstuk zijn van het Ringfietspad op rechter- én linkeroever en de fietssnelwegen naar het Waasland.



*Figuur 2: Bestaande (geel) en nieuwe (rood) fietstunnelverbindingen en nieuwe fietsbrug (blauw)*

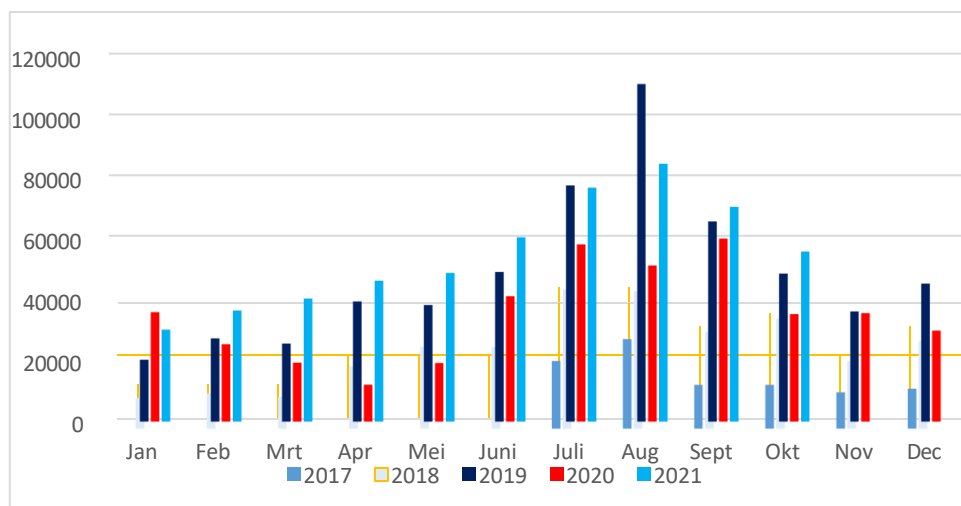
Met de tram kan de Schelde worden gekruist doorheen de Brabotunnel, gelegen tussen het Frederik Van Eedenplein op Linkeroever en de Groenplaats op de rechteroever. Vier verschillende tramlijnen, met verschillende bestemmingen op rechteroever, zorgen er voor een hoogfrequente bediening.

Echter, deze tunnel is ook verouderd en zal in de komende jaren aanzienlijke renovatiewerken ondergaan. Dit zal waarschijnlijk tot onderbrekingen in het tramverkeer zorgen.

## B.2. Personenvervoer over de Schelde - varende alternatieven

De Schelde kan een last zijn voor de doorstroming, maar ze kan ook mee bijdragen aan de oplossing. Naast de twee tunnels, opereren er nu reeds verschillende veerdiensten in de Vervoerregio, die deze brugfunctie op zich nemen. De Vervoerregio Antwerpen kent 3 (voor de gebruiker gratis) veerdiensten: Bazel-Hemiksem, Kruikeke-Hoboken en Sint Anna (Stad Antwerpen: Linkeroever-Steenplein). Alle drie de overzetten hebben een capaciteit van 200 personen en zetten dagelijks, om het half uur fietsers en voetgangers van de ene oever over naar de andere. Sinds kort is de frequentie van het Sint Anna-veer tussen 7u en 18u opgedreven naar elk kwartier. (Zie bijlage F1, F2 & F3 voor volledige dienstroosters.) Deze diensten worden beheerd door DAB Vloot bij MDK (Vlaamse Overheid)

Naast de veerdiensten opereert ook DeWaterbus op de Schelde. Deze vormt een verplaatsingsalternatief over middellange afstand, maar is nog belangrijker als brugfunctie voor het oversteken van de Schelde. Met het huidige aanbod kan men 4 maal de oversteek tussen de twee oevers maken: Hemiksem - Kruikeke; Kruikeke - Steenplein; Steenplein - Sint Anna; Liefkenshoek -Lillo. Men kan op elke halte 2x per uur op een waterbus stappen en dit in beide richtingen en dit tussen 5u en middernacht op een weekdag.<sup>1</sup> DeWaterbus heeft, afhankelijk van het schip, een capaciteit tussen de 100 en 140 passagiers.



Figuur 3: Reizigersaantallen DeWaterbus

Een belangrijk aandachtspunt bij DeWaterbus is de snelheid van de vaartuigen, die enerzijds voor de gebruiker best zo concurrentieel mogelijk is, maar die anderzijds zorgt voor erosie van de Scheldeoeveren door de hekgolven. Daarnaast moet er een afweging gemaakt worden tussen het aantal opstapmogelijkheden en de totale reisduur. Elke stop in het traject zorgt voor extra minuten in reisduur door het afmeren en uit/opstappen. Het Scheldekruisend karakter van DeWaterbus is zeer belangrijk, maar het afleggen van afstand (op korte tijd) is ook een belangrijke functie die niet over het hoofd gezien mag worden. Momenteel is er nog ruimte voor telkens 1 halte op zowel het noordelijke, als het zuidelijke traject, zonder dat dit impact heeft op de huidige dienstregeling. DeWaterbus is

<sup>1</sup> Volledige dienstregeling op: <https://www.dewaterbus.be/nl/schelde>

eveneens in het beheer van het Agentschap MDK, dat de exploitatie uitbesteedt aan een private onderneming.

DeWaterbus en de veerdiensten vormen een belangrijke schakel in het fietsroutenetwerk van een ruimere doelgroep, voornamelijk - maar niet alleen - in de context van het woon-werkverkeer van het tewerkgestelde personeel in het uitgestrekte havengebied (langs twee Schelde-oeveren).

Aansluitingen bestaande haltes:

Lillo (RO):

- aansluiting fietsnetwerk op BFF Scheldelaan
- Hoppinpunt: lokaal Hoppinpunt
- OV: Flexhalte Lillo Fort (Tolhuisstraat x Havenmarkt)

Liefkenshoek (LO):

- aansluiting op lokaal fietsnetwerk
- Hoppinpunt: neen
- OV: nihil

Kallosluis (LO):

- aansluiting op lokaal fietsnetwerk
- Hoppinpunt: neen
- OV: nihil

Zwijndrecht (LO):

- aansluiting fietsnetwerk op BFF Kallo - Scheldedijk - Canadastraat - Zwijndrecht
- Hoppinpunt: neen
- OV: functionele buslijn, halte "Deme" op Scheldedijk, slechts enkele ritten/dag

Sint Anna (LO):

- aansluiting met lokale fietsnetwerk
- Hoppinpunt: neen
- OV: kernnet-buslijn bediening Linkeroever (op +- 750m, halte "Thonetlaan")

Steenplein (RO):

- aansluiting fietsnetwerk op fietssnelweg over Scheldekaaien
- Hoppinpunt: lokaal Hoppinpunt (?)
- OV: Antwerps stadsnet (halte Groenplaats) op 500m

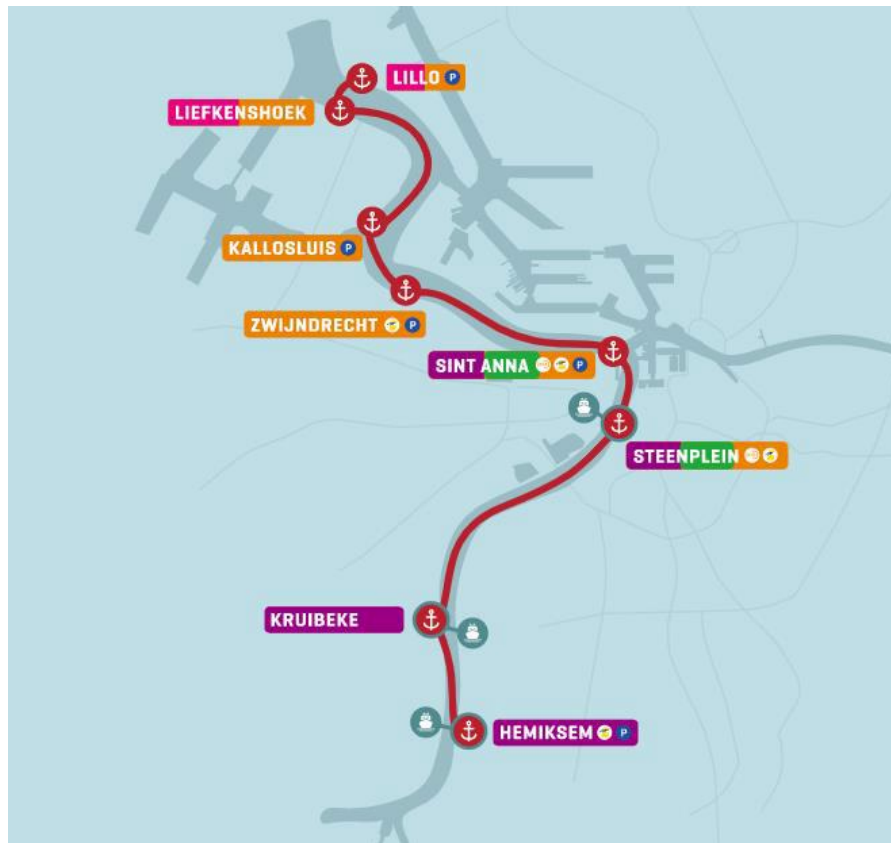
Kruikeke (LO):

- aansluiting op lokaal fietsnetwerk en vandaar op BFF (N419)
- Hoppinpunt: VR Waasland ?
- OV: kernnet-buslijn op N419, halte Scheldelei (+- 700m)

Hemiksem (RO):

- aansluiting fietsnetwerk op fietssnelweg F13 (Callebeekstraat)
- Hoppinpunt: lokaal Hoppinpunt "Callebeekveer"

- OV: kernnet-buslijn Antwerpen - Hemiksem (- Boom) op N148 (Provinciale Steenweg)



Figuur 4: Bestaande veerdiensten (grijs) en huidig DeWaterbus-traject (rood)

### C. Modal shift

De verschuiving naar alternatieve modi dient ondersteund te worden door een goede infrastructuur, die onder meer de barrières ten gevolge van de waterwegen wegneemt. Er dient daarom prioritair ingezet te worden op het verbeteren van de mogelijkheid tot Scheldekrusing. Er wordt veel verwacht van veerdiensten en DeWaterbus als deel van de ketenverplaatsing, waarbij de fiets als hoofdvervoermodus wordt gebruikt. Personenvervoer over water dient voor de fietsverplaatsingen beschouwd te worden als bijkomend op de bestaande (St. Annatunnel) en geplande (fietsstunnel in Oosterweelverbinding, Tijlmanstunnel en een zuidelijke fietsbrug) vaste oeververbindingen voor fietsers.

### D. Scenario's uitbreiding personenvervoer over water VRA

Het personenvervoer over water heeft binnen de Vervoerregio Antwerpen nog verschillende mogelijkheden tot verbetering en uitbreiding. Een mogelijke verderzetting en/of uitbreiding van de exploitatie van het waterbussysteem en veerdiensten moet doelgericht verder bekeken worden binnen de Vervoerregio vanuit gebruikerspotentieel, in hoofdzaak in functie van de modal shift van woon-werkverkeer. Comfortabele en veilige steigers dienen te worden ingericht aan de knooppunten. Het varende materieel dient vlot te kunnen worden gebruikt met de fiets aan de hand. Belangrijk is dat bij de inzet van versterkte en bijkomende verbindingen over water steeds de koppeling



met (de uitbreiding van) het fietsnetwerk als uitgangspunt wordt genomen. Nieuwe dwarsende projecten zoals bruggen en tunnels worden steeds integraal bekeken, opportuniteiten voor het fietsnetwerk worden maximaal opgenomen. Deze nota is slechts een visienota. Het is daarom belangrijk dat de projecteigenaars van elk deelproject/uitbreiding de potentieelberekening meenemen in hun business case.

Een aantal gekende (of door bepaalde partijen gewenste) scenario's wordt hier besproken:

## D1. Uitbreiding DeWaterbus naar Doel (linkeroever Schelde)

### D1.1 Mogelijke uitbreiding naar Doel

Momenteel eindigt het aanbod van DeWaterbus in Lillo in het noorden van de haven. De vraag is al vaker gesteld om de route door te trekken tot Doel, om zo de werknemers van de kerncentrale en de bedrijven ten noorden van het Deurganckdok te kunnen bedienen en de connectie met het dorp Doel op te zetten. Ook toeristische doeleinden spelen hier mee. In het "Verbond voor de toekomst en leefbaarheid van het ommeland van de haven van Antwerpen, de polders op Linkerscheldeoever" (20 april 2022) wordt gesteld dat "Het Vlaamse Gewest zorgt voor de broodnodige verbinding via het water voor Doel, via een Waterbus of een veerdienst die aansluit bij de Waterbus."

Er dient echter rekening te worden gehouden met het drukke (en grote) scheepvaartverkeer aan de ingang van het Deurganckdok. Dit kan een impact hebben op de stiptheid van de dienstregeling en de veiligheid. Daarnaast is de steiger in Doel door DVW afgekeurd voor gebruik en dient dus een nieuwe steiger gebouwd te worden.

Aansluitingen:

- aansluiting fietsnetwerk op BFF Doel - Kieldrecht - Beveren/St.Niklaas
- Hoppinpunt: lokaal Hoppinpunt
- OV: Flexhalte Doel Dorp



Figuur 5: Steiger Doel

### Aanbeveling Vervoerregio Antwerpen:

De uitbreiding van de route van DeWaterbus met de halte Doel lijkt weinig zinvol.

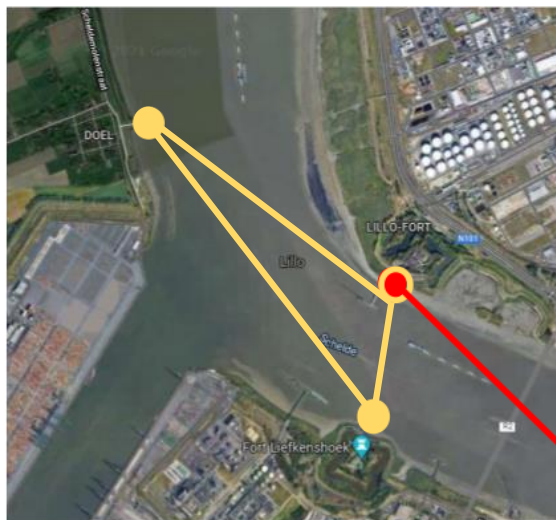
- Steiger moet helemaal vernieuwd worden of een nieuwe steiger dient voorzien te worden. Hiervoor is momenteel geen budget voorzien.
- Om deze halte te kunnen aandoen is een extra schip nodig (en dus ook extra personeel). Het beperkte verplaatsingspotentieel voor de zone ten noorden van het Deurganckdok en de kerncentrale verantwoordt niet een extra schip dat enkel op de spitsuren een nuttige bezetting zou kunnen halen.
- Interactie met het drukke en grote scheepvaartverkeer zorgt voor risico's en mogelijke vertraging in de dienstregeling.

### **D1.2 Veerdienst naar Doel (linkeroever Schelde)**

Naast een uitbreiding van de route van DeWaterbus zou ook aan volgend alternatief kunnen gedacht worden:

DeWaterbus schrapt de halte Liefkenshoek uit de dienstregeling, maar heeft als eindhalte nog steeds Lillo. Om de haltes Doel en Liefkenshoek te bedienen wordt er een veerdienst ingesteld die de haltes Lillo – Liefkenshoek – Doel verbindt.

Zo kan DeWaterbus tijd winnen op zijn traject omdat de (tijdrovende) oversteek heen en terug naar Liefkenshoek niet dient aangedaan te worden. De tijd die vrijkomt kan gebruikt worden om andere haltes verder zuidelijker aan te doen (zie verder).



*Figuur 6: Mogelijke Veerdienst Doel*

### Aanbeveling Vervoerregio Antwerpen:

De incorporatie van Doel met een apart veer lijkt weinig zinvol.

- Steiger moet helemaal vernieuwd worden of een nieuwe steiger dient voorzien te worden. Hiervoor is momenteel geen budget voorzien.
- De zone ten noorden van het Deurganckdok en de kerncentrale hebben een beperkt verplaatsingspotentieel. Deze route heeft een (beperkt) toeristisch potentieel. Echter moet de afweging met de kosten van een extra schip gemaakt worden.

- Interactie met het drukke en grote scheepvaartverkeer zorgt voor risico's en mogelijke vertraging in de dienstregeling. Een extra schip toegewezen aan enkel deze drie haltes zal een ruimere speling hebben in zijn dienstregeling, maar de impact dient toch bekeken te worden.

## D2. Van Cauwelaert (rechteroever Schelde)

Er is de mogelijkheid tot een halte ten zuiden van de Van Cauwelaertsluis, die zorgt voor een extra waardevolle Scheldekruising. Een extra overstreekmogelijkheid naar deze centrale, maar momenteel moeilijk bereikbare locatie in het havengebied kan bijdragen aan een vlotter woon-werkverkeer in en rond de haven. Momenteel kan men immers enkel in het centrum van Antwerpen of ter hoogte van Lillo de Schelde oversteken via het water, daartussen doet de route enkel linkeroever aan.

Aansluitingen:

- aansluiting fietsnetwerk op BFF Scheldelaan
- Hoppinpunt: neen
- OV: functionele buslijn over Scheldelaan (bushalte Wijtvliet +- 1km), slechts enkele ritten/dag



Figuur 7: Mogelijke halte Van Cauwelaert

### Aanbeveling Vervoerregio Antwerpen:

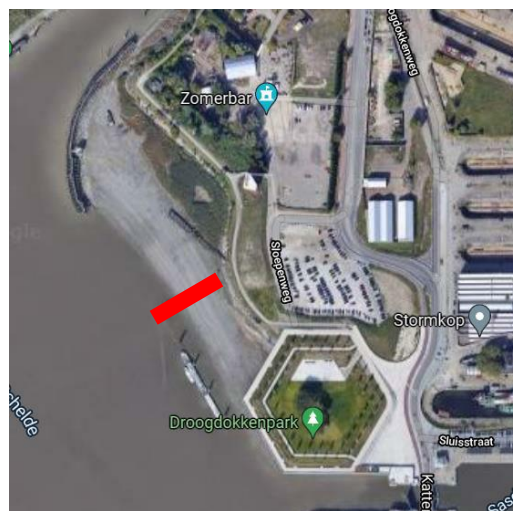
De uitbreiding van de DeWaterbus route met een halte ter hoogte van Van Cauwelaertsluis wordt als positief gevalideerd:

- Deze halte zorgt voor een waardevolle bijkomende Scheldekruising. Deze kruising zorgt voor een belangrijke extra as in het woon-werkverkeer met werknemerspotentieel op zowel linker- als rechteroever in het havengebied.
- Voor de bouw van een steiger op deze locatie werd, na akkoord van alle stakeholders, reeds in juni 2020 een vergunning (en een aannemer) bekomen door de Haven van Antwerpen. Momenteel bekijkt MDK samen met DVW hoe hiermee verder zal omgegaan worden.

### D3. Droogdokkenpark (rechteroever Schelde)

Een tweede extra stop situeert zich mogelijks ter hoogte van het Droogdokkenpark. Deze halte is op de kaart gezet om destijds de verbinding te maken tussen DeWaterbus-route op het Albertkanaal (Havenhuis-Wijnegem) en de Schelde, zodat reizigers vlot konden overstappen. Ook zonder de route Albertkanaal blijft deze halte echter zijn waarde behouden: reizigers uit de zone Albertkanaal (Deurne, Schoten, Wijnegem, ...) kunnen hiermee de omweg naar het centrum van de stad (halte Steenplein) vermijden. Voor deze steiger zijn er reeds gesprekken opgestart met alle betrokken stakeholders, maar werd nog geen vergunning aangevraagd. Aandachtspunten hier zijn het zwaaien van de cruiseschepen in de bocht, de binnenvaartligplaatsen, de wisselwerking met de Belvédère en het natuurgebied daar.

Op kortere termijn moet er gekeken worden hoe een halte veilig tot stand kan komen met de werken aan de Royerssluis en omgeving. Tijdens de Oosterweelwerken, waarbij de zone Albertkanaal, en dan vooral de populaire route langs het jaagpad, een werf zal zijn, is een nabijgelegen en snel bereikbaar halte, zonder de omweg naar het Steenplein, een meerwaarde.



Figuur 8: Mogelijke halte Droogdokkenpark (exacte locatie nog te bepalen)

#### Aanbeveling Vervoerregio Antwerpen:

De uitbreiding van de DeWaterbus route met een halte ter hoogte van het Droogdokkenpark moet bekeken worden met alle stakeholders. Dit is een mogelijke halte met veel voor- en nadelen.

- Er is momenteel geen steiger aanwezig en de plaatsing ervan zal enkele uitdagingen kennen (nautisch, ecologisch, technisch, ...). Er is nog geen vergunning bekomen.
- De geplande Oosterweelwerken in en rond deze zone vragen voor duurzame alternatieven voor het fietsverkeer. Deze halte kan hieraan bijdragen en vermijdt zo de extra omweg richting Steenplein. Dit vooral voor de inwoners van de gemeentes rond het Albertkanaal (Deurne, Schoten, Wijnegem).
- De geplande werken zorgen echter ook voor een extra uitdaging in functie van bereikbaarheid en (fiets-)veiligheid.
- Het potentieel van deze steiger is enerzijds beperkt in geografie (langs het Albertkanaal), maar groot in potentieel (veel inwoners).
- Het potentieel van deze steiger dient bekeken te worden in functie van een eventuele route van DeWaterbus op het Albertkanaal (zie verder).

#### D4. Kennedytunnel (rechteroever Schelde)

Een zuidelijke stadshalte kan ook voorzien worden ter hoogte van de Kennedytunnel. Hier zal in de toekomst een fietsbrug over de Schelde voorzien worden. Een halte kan in de verschillende stadia nuttig zijn. Vandaag en tijdens de werken aan de fietsbrug kan een halte de verouderde Kennedyfietsstunnel ontlasten en een stabiele verbinding tot stand brengen. Eens de brug gerealiseerd is, kan een halte nog steeds waardevol zijn, op momenten dat de brug openstaat voor groot scheepvaartverkeer en de oversteek met de fiets niet mogelijk is. DeWaterbus en fietsbrug sluiten aan op het ringfietspad en vormen zo een belangrijke woon-werkschakel.



Figuur 9: Mogelijke halte Kennedytunnel

#### Aanbeveling Vervoerregio Antwerpen:

Een halte ter hoogte van de Kennedytunnel moet met de verschillende stakeholders worden besproken en afgewogen tegenover andere mobiliteitsplannen daar.

- Er is momenteel geen publieke steiger aanwezig.
- Deze halte kan een tijdelijk karakter hebben en verdwijnen na de realisatie van de fietsbrug. Maar kan ook als alternatief dienen voor de periodes dat de brug openstaat. Dan zal het potentieel van deze halte echter afnemen en moet de kosten/baten afweging gemaakt worden. Ook de impact van een steiger op de bouw van de brug en de brug(pijlers) op het varen en aanmeren van DeWaterbus moet bekeken worden.
- Een extra stop heeft impact op het vaarschema. Dit moet bekeken worden in functie van andere (toekomstige) haltes.
- Een extra halte hier dient afgestemd te worden met de voorgestelde optimalisatie van veerdienst en DeWaterbus (zie D7.Optimalisatie traject).

#### D5. Blue Gate & Maritieme Campus Antwerpen (rechteroever Schelde)

De Maritime Campus Antwerp (MCA) is een kenniscluster die wordt gerealiseerd op het bedrijventerrein Blue Gate. Blue Gate heeft de ambitie om een klimaatneutrale bedrijventone op te

richten ter hoogte van Petroleum Zuid in het zuiden van Antwerpen. CMB is initiatiefnemer en oprichter van MCA. Ook zij zijn vragende partij voor een stop.



Figuur 10: Mogelijke halte CMB

### Aanbeveling Vervoerregio Antwerpen:

Dit is een halte om de bedrijvencluster en campus daar te ontsluiten en heeft een beperkter regionaal mobiliteitskarakter. Besluitvorming en budgettering (nieuw aan te leggen steiger, exploitatie...) worden dan ook eerder vanuit het lokale bestuursniveau verwacht.

- Een extra stop heeft impact op het vaarschema. Dit moet bekeken worden in functie van andere (toekomstige) haltes.
- Een extra halte hier dient afgestemd te worden met de voorgestelde optimalisatie van veerdienst en DeWaterbus (zie D7.Optimalisatie traject).
- Reizigers naar het zuiden van Antwerpen en de Maritieme campus dragen bij aan het potentieel van deze halte. Echter moet de afweging gemaakt worden in functie van de andere haltes nabij (Steenplein, Kennedy, ...).
- CMB is reeds met Burcht (zie verder) in gesprek om een veerdienst in te leggen tussen deze halte en Burcht. Dit kan beter mee opgenomen worden in het ganse DeWaterbus-verhaal.
- De ontwikkeling van een Maritieme Campus hier is nog onder voorbehoud van de nodige vergunningen (Natuurpunt).

### **D6. Burcht (linkeroever Schelde)**

Als deel van hun gemeentelijk mobiliteitsplan heeft Zwijndrecht besloten om zelf budget te voorzien voor de bouw van een steiger in Burcht (Kaaiplein) als extra DeWaterbus-halte. Dit zal gebeuren met toelating van en met technische ondersteuning door DVW. Een extra halte in Burcht zou momenteel in de bestaande dienstregeling passen zonder impact voor de reizigers (zonder aanpassingen aan de dienstregeling).

De halte ter hoogte van Burcht dient bekeken te worden in functie van de geplande fietsersbrug. Een halte nabij Burcht kan minder relevant worden wanneer de fietsersbrug gerealiseerd is. Daarnaast zou de fietsersbrug impact hebben op de aanmeermogelijkheden aan een steiger aldaar.



Figuur 11: Mogelijke halte Burcht

#### Aanbeveling Vervoerregio Antwerpen:

Dit scenario lijkt waardevol omwille van de algehele druk die het Scheldekruisend verkeer vanuit het hinterland op de linker-Scheldeoever (Zwijndrecht, Beveren, Kruike, Haasdonk, Rupelmonde, Temse,...) dagelijks uitoefent (zie ook: structurele congestie Kennedytunnel en hoge bezettingen Scheldekruisende trams).

- Er is reeds het engagement van de gemeente Zwijndrecht en budget voor de bouw van een steiger en DVW zal deze ondersteunen met hun expertise.
- Een extra stop in Burcht past nog in het huidige vaarschema. Een halte hier draagt bij aan een extra, waardevolle Scheldekruising.
- De afweging dient gemaakt te worden in functie van de fietsersbrug. Burcht blijft een voorstander van een steiger, naast een brug. Beide bedienen een ander doelpubliek.

#### **D7. Optimalisatie centrum Antwerpen**

Momenteel neemt DeWaterbus de haltes Sint Anna & Steenplein voor zijn rekening en DAB Vloot de overzet Steenplein-Linkeroever. DeWaterbus zou de veerdienst Steenplein-Linkeroever mee in de huidige dienstregeling kunnen opnemen. Dit zou ervoor zorgen dat ter hoogte van de stad Antwerpen, tussen het Droogdokkenpark en Burcht liefst vijfmaal de oversteek gemaakt kan worden over de Schelde met DeWaterbus.



Figuur 12: Optimalisatie Antwerpen met bestaande DeWaterbus-haltes (rood), bestaande veerhaltes (blauw) en eventuele toekomstige haltes (geel)

### Aanbeveling Vervoerregio Antwerpen:

Het lijkt een logische stap om de veerdienst mee op te nemen in de route van DeWaterbus. Alleen valt dan te bekijken of deze dan nog steeds voor de gebruikers gratis kan. De overzet bij DeWaterbus (Steenplein-Sint Anna & Liefkenshoek-Lillo) is nu steeds 1€ retour, de veerdiensten varen nog gratis.

Er moet ook rekening gehouden worden met het feit dat extra haltes de gehele vaartijd verlengen. De extra haltes zorgen voor meer mogelijkheden om de Schelde in de stadskern over te steken, maar verlengen de reisduur van reizigers die een langer traject afleggen. Overwogen kan worden om deze op te splitsen in twee trajecten: een sneller doorgaand traject, eventueel opgesplitst in een zuidelijke en noordelijke lus en een trager stadstraject met de verschillende oversteekmogelijkheden. Een optimalisatie van de dienstregeling is dan nodig.

Momenteel wordt ter hoogte van de halte Steenplein de nieuwe cruiseterminal in dienst genomen. De wisselwerking met de halte Steenplein, voor zowel DeWaterbus als het veer, moet verder bekeken worden. Er wordt bekeken om een (extra) afstapplaats te voorzien ter hoogte van de Bonapartesluis. Deze kan eventueel dienstdoen als extra mogelijkheid voor bijvoorbeeld watertaxi's.

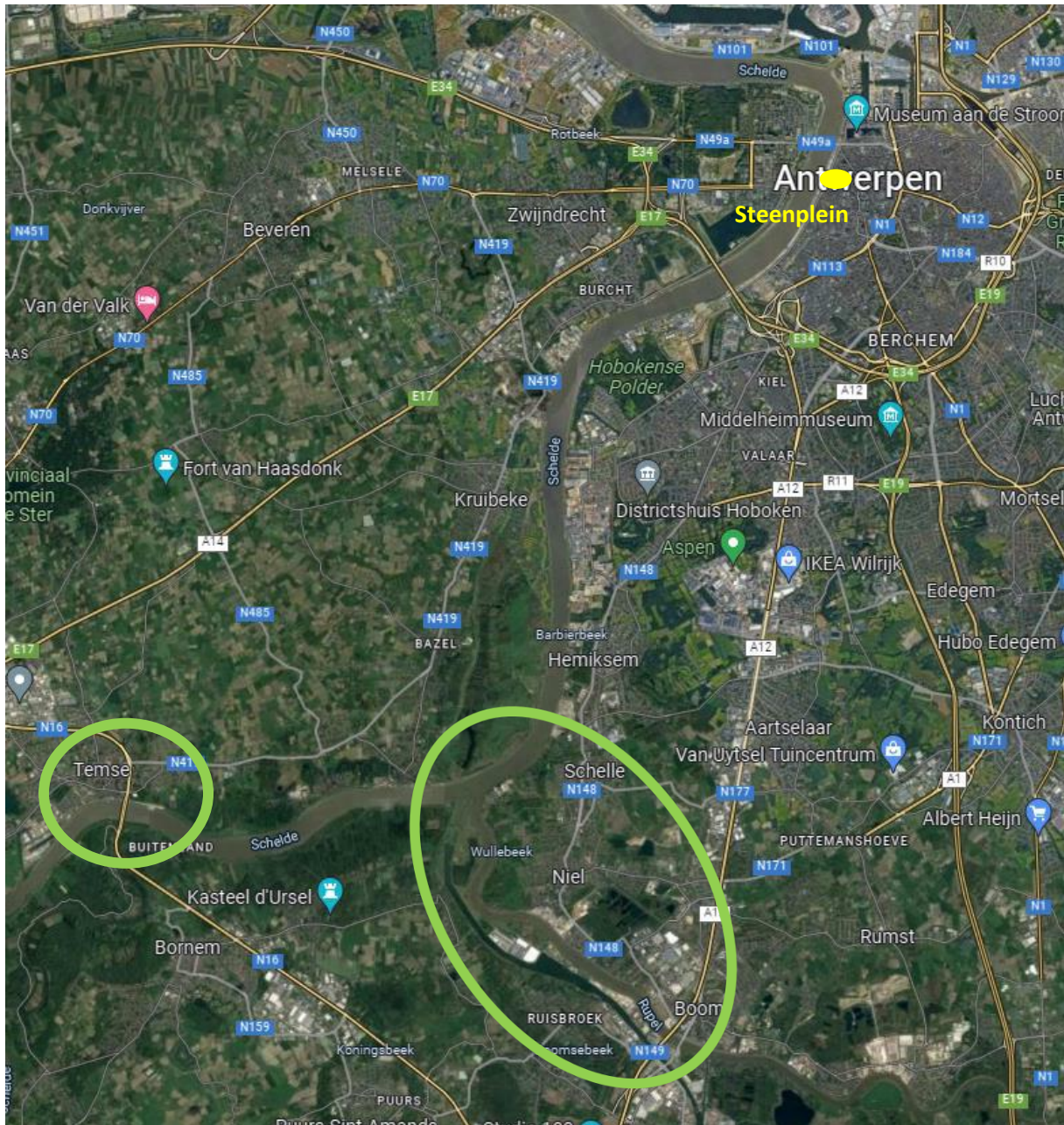
### **D8. Zuidelijke uitbreiding**

Momenteel gaat DeWaterbus in het zuiden tot Hemiksem en dit op een half uur varen van het Steenplein. De vraag voor een verdere zuidelijke uitbreiding kwam al vanuit verschillende richtingen: enerzijds op de Schelde richting Temse en anderzijds op de Rupel met Schelle, Bornem/Wintam, Niel, Boom en Willenbroek.

De vaartijd Steenplein Temse bedraagt 50 minuten tot 1 uur. De route langs de Rupel zou minstens even lang duren. Een groot knelpunt in de Schelderoute is de Temsebrug, waar bij hoog water een passage van DeWaterbus niet mogelijk is. De halte zal zich dus voor de brug moeten bevinden en zal



zo net buiten het centrum liggen. Bij beide scenario's dient de afweging gemaakt te worden tussen het (beperkte) woon-werkpotentieel en de reistijden van de bestaande alternatieven, zoals openbaar vervoer en (elektrische) fiets.



Figuur 13: Situering zuidelijke uitbreidingen

## D9. Albertkanaal

In februari 2019 ging ook de route van DeWaterbus op het Albertkanaal van start. Inwoners van de gemeentes Merksem, Deurne, Schoten en Wijnegem konden zo eenvoudig op een van de 5 haltes op DeWaterbus stappen. Ook hier mocht de fiets gratis mee. Een belangrijke factor was de oversteek

(over land) met de route op de Schelde, waardoor een omweg langs het Steenplein voor de meer noordelijke gemeentes vermeden kon worden.

Echter eind 2019 werd deze route reeds stopgezet wegens tegenvallende resultaten. Om de impact van de golfslag op het kanaal en de andere scheepvaart te beperken werd de maximumsnelheid vastgelegd op 15km/u. Deze snelheidsbeperking zorgt ervoor dat alternatieven zoals de (elektrische) fiets vaak sneller waren. Het aantal woon-werkverkeer reizigers lag zeer laag en ook recreatief was er weinig potentieel.

Tijdens de Oosterweelwerken op rechteroever zal het laatste meest westelijke deel van het Albertkanaal een werfzone worden. Zo zal de helft van het kanaal drooggelegd worden waardoor scheepvaartverkeer beurtelings zal moeten passeren. Dit zorgt ervoor dat een betrouwbare dienstregeling niet gegarandeerd kan worden. Echter tijdens de werken zal de populaire fietsverbinding via het jaagpad langs het kanaal ook grotendeels afgesloten zijn voor fietsverkeer, waardoor voor hen eveneens een omleiding zal gelden.



Figuur 14: Route Albertkanaal

## D10. Kanaaldokken

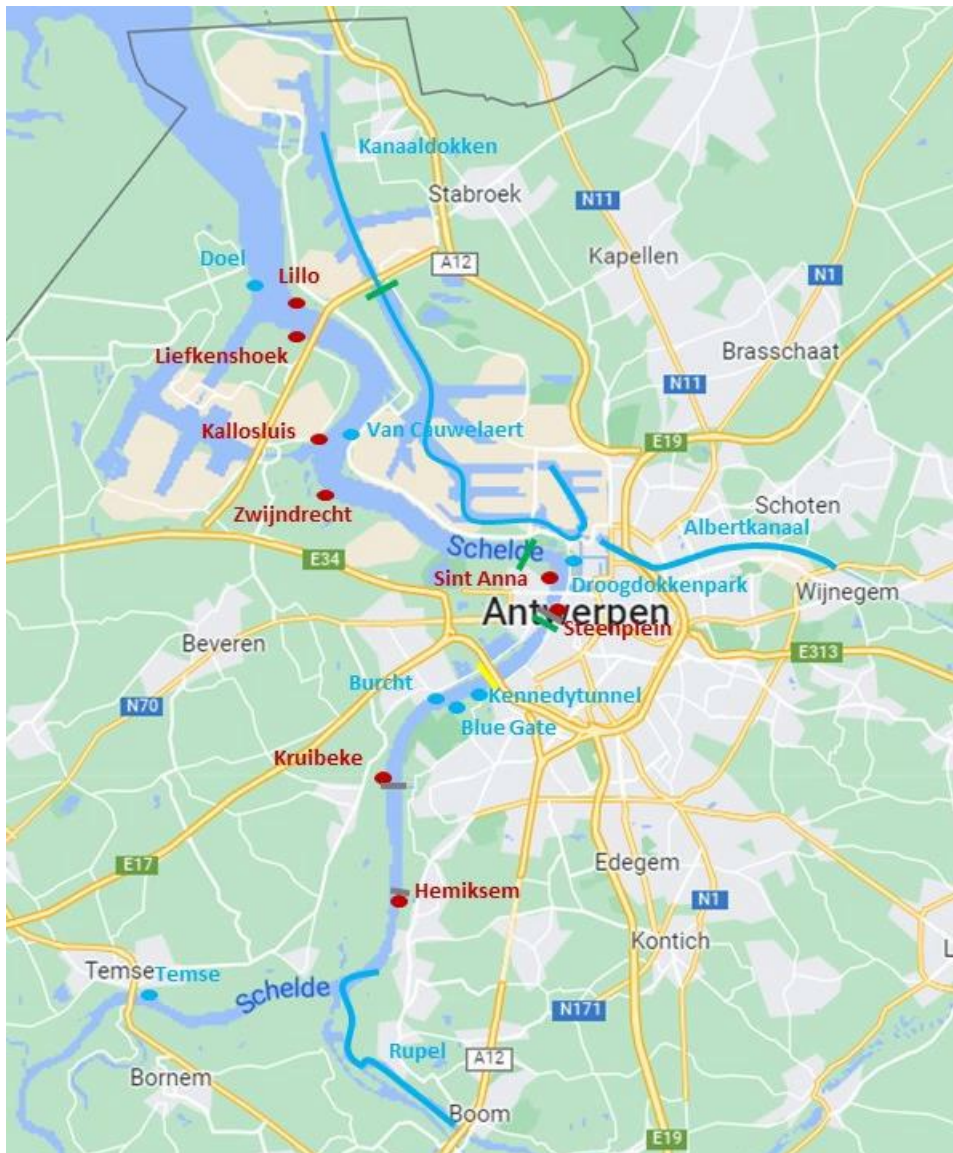
In combinatie met de route op het Albertkanaal kwam ook al de vraag voor een verlenging van DeWaterbus in de kanaaldokken. Dit voor woon-werkverkeer naar rechteroever (Noorderlaan), maar eventueel ook de inwoners van Stabroek of Zandvliet een optie te bieden over water. Echter dient hier ook rekening gehouden te worden met het ontbreken van steigers, het vaak grote en zeer drukke scheepvaartverkeer, snelheidsbeperkingen, lange vaartijden, beperkt woon-werkpotentieel en daluren waarin geen (toeristisch) gebruik van DeWaterbus zal zijn.

## E. Samenvattend beeld potentiële uitbreidingen

Onderstaande afbeelding toont alle besproken mogelijke uitbreidingen in haltes en routes. Ook de (toekomstige) fietstunnels en -brug en veerdiensten worden getoond.

Volgende prioriteit wordt aanbevolen vanuit Vervoerregio Antwerpen:

1. Van Cauwelaert
2. Burcht
3. Blue Gate & Droogdokkenpark
4. Kennedytunnel (ifv fietsbrug)
5. Doel
6. Andere: Temse, Rupel, Albertkanaal, Kanaaldokken



Figuur 15: Samenvatting mogelijke uitbreidingen: bestaande (rood) en extra (blauw) DeWaterbus-haltes en -routes, veerdiensten (grijs), fietstunnels (groen) en fietsbrug (geel)

F. Bijlage

F1. Dienstregeling veerdienst Kruike - Hoboken

## DIENSTREGELING KRUIBEKE - HOBOKEN (KRH)

### WEEKDAGEN

VERTREK VEER KRUIBEKE NAAR HOBOKEN	VERTREK VEER HOBOKEN NAAR KRUIBEKE
5:00	5:10
5:15	5:30
5:45	6:00
6:10	6:25
6:30	6:40
6:50	7:10
7:15	7:25
7:35	7:45
7:55	8:20
8:30	8:50
9:00	9:20
9:30	9:50
10:00	10:20
10:30	10:50
11:00	11:20
11:30	11:50
12:00	12:20
12:25	12:40
13:15	13:20
13:30	13:50
14:00	14:20
14:30	14:50
15:00	15:20
15:30	15:50
16:00	16:20
16:30	16:50
17:00	17:20
17:30	17:50
18:00	18:20
18:30	18:50
19:00	19:20
19:30	19:50
20:00	20:30
20:45	21:10
21:15	22:00
22:10	22:25
22:45	23:00

### ZATERDAG, ZONDAG, WETTELIJKE FEESTDAGEN

VERTREK VEER KRUIBEKE NAAR HOBOKEN	VERTREK VEER HOBOKEN NAAR KRUIBEKE
5:00	5:10
5:15	5:45
6:00	6:25
7:00	7:20
8:00	8:20
8:30	8:50
9:00	9:20
9:30	9:50
10:00	10:20
10:30	10:50
11:00	11:20
11:30	11:50
12:00	12:10
13:10	13:20
13:30	13:50
14:00	14:20
14:30	14:50
15:00	15:20
15:30	15:50
16:00	16:20
16:30	16:50
17:00	17:20
17:30	17:50
18:00	18:20
18:30	18:50
19:00	19:20
19:30	19:50
20:00	20:20
20:40	20:50
21:00	21:20
21:30	21:50
22:00	22:25
• 22:30	22:40 •

tijdelijke uitval door overmacht is mogelijk  
contact veerdienst Vlaamse overheid: vloot@vlaanderen.be

• enkel op zaterdag - niet op zon- en feestdagen

## DIENSTREGELING \* BAZEL - HEMIKSEM (BAZ)

### WEEKDAGEN

VERTREK VEER BAZEL NAAR HEMIKSEM	VERTREK VEER HEMIKSEM NAAR BAZEL
5:00	5:10
5:30	5:40
6:00	6:20
6:30	6:40
7:10	7:20
7:40	7:50
8:00	8:05
8:10	8:20
8:40	8:50
9:10	9:20
9:40	9:50
10:10	10:20
10:40	10:50
11:10	11:20
11:40	11:50
12:10	12:20
12:30	13:15
13:30	13:45
14:00	14:15
14:30	14:45
15:00	15:15
15:30	15:45
16:00	16:15
16:35	16:45
17:00	17:15
17:30	17:45
18:00	18:15
18:30	18:45
19:00	19:15
19:30	19:45
20:00	20:15
20:30	20:45
21:00	21:30
22:00	22:20
22:45	23:00

### ZATERDAG, ZONDAG, WETTELIJKE FEESTDAGEN

VERTREK VEER BAZEL NAAR HEMIKSEM	VERTREK VEER HEMIKSEM NAAR BAZEL
5:00	5:10
5:20	5:45
6:00	6:20
7:00	7:15
7:40	7:50
8:10	8:20
8:40	8:50
9:10	9:20
9:40	9:50
10:10	10:20
10:40	10:50
11:10	11:20
11:40	11:50
12:10	12:20
13:00	13:15
13:30	13:45
14:00	14:15
14:30	14:45
15:00	15:15
15:30	15:45
16:00	16:15
16:30	16:45
17:00	17:15
17:30	17:45
18:00	18:15
18:30	18:45
19:00	19:15
19:30	19:45
20:00	20:15
20:30	20:45
21:00	21:15
21:30	21:45
22:00	22:15
22:30	22:45

\* tijdelijke uitval door overmacht is mogelijk  
contact veerdienst Vlaamse overheid: vloot@vlaanderen.be

## DIENSTREGELING VANAF 2 APRIL 2022 \* SINT-ANNAVEER (STA)

### WEEKDAG

VERTREK VEER LINKEROEVER NAAR HET STEEN		VERTREK VEER HET STEEN NAAR LINKEROEVER	
6:00	13:45	6:15	14:00
6:30	14:00	6:45	14:15
7:00	14:15	7:15	14:30
7:15	14:30	7:30	14:45
7:30	14:45	7:45	15:00
7:45	15:00	8:00	15:15
8:00	15:15	8:15	15:30
8:15	15:30	8:30	15:45
8:30	15:45	8:45	16:00
8:45	16:00	9:00	16:15
9:00	16:15	9:15	16:30
9:15	16:30	9:30	16:45
9:30	16:45	9:45	17:00
9:45	17:00	10:00	17:15
10:00	17:15	10:15	17:30
10:15	17:30	10:30	17:45
10:30	17:45	10:45	18:00
10:45	18:00	11:00	18:15
11:00	18:30	11:15	18:45
11:15	19:00	11:30	19:15
11:30	19:30	11:45	19:45
11:45	20:00	12:00	20:15
12:00	20:30	12:15	20:45
12:15	21:00	12:30	21:15
12:30	21:30	12:45	21:45
12:45	22:00	13:00	22:15
13:00	22:30	13:15	22:45
13:15	23:00	13:30	23:15
13:30		13:45	

### ZATERDAG, ZONDAG, WETTELIJKE FEESTDAG

VERTREK VEER LINKEROEVER NAAR HET STEEN		VERTREK VEER HET STEEN NAAR LINKEROEVER	
6:00	15:15	6:15	15:30
6:30	15:30	6:45	15:45
7:00	15:45	7:15	16:00
7:30	16:00	7:45	16:15
8:00	16:15	8:15	16:30
8:30	16:30	8:45	16:45
9:00	16:45	9:15	17:00
9:30	17:00	9:45	17:15
10:00	17:15	10:15	17:30
10:15	17:30	10:30	17:45
10:30	17:45	10:45	18:00
10:45	18:00	11:00	18:15
11:00	18:15	11:15	18:30
11:15	18:30	11:30	18:45
11:30	18:45	11:45	19:00
11:45	19:00	12:00	19:15
12:00	19:15	12:15	19:30
12:15	19:30	12:30	19:45
12:30	19:45	12:45	20:00
12:45	20:00	13:00	20:15
13:00	20:15	13:15	20:30
13:15	20:30	13:30	20:45
13:30	20:45	13:45	21:00
13:45	21:00	14:00	21:15
14:00	21:30	14:15	21:45
14:15	22:00	14:30	22:15
14:30	22:30	14:45	22:45
14:45	23:00	15:00	23:15
15:00		15:15	

\* tijdelijke uitval door overmacht is mogelijk  
contact veerdienst Vlaamse overheid: vloot@vlaanderen.be