

Vraag nr. 167
van 10 december 2004
van mevrouw ANNICK DE RIDDER

Veerdienst Lillo-Doel – Evaluatie

Bij de ingebruikname van de Liefkenshoektunnel in 1993 werd de veerdienst Lillo – Doel afgeschaft. Na protest van omwonenden en lokale horeca, die van dagtoerisme leeft, werd beslist de veerboot opnieuw in te zetten. Nadat het Vlaams Gewest bevoegd werd voor de veerdiensten op de waterwegen, heeft Vlaanderen geïnvesteerd in een nieuw schip "De Schelde" om de dienst behoorlijk uit te baten. Aan de kant van Lillo werd tevens een nieuwe aanlegsteiger gebouwd.

De veerdienst wordt momenteel op zaterdag, zondag en feestdagen verzekerd van 30 maart tot 29 september. In de maand mei tevens elke maandag. De jongste tijd gaan er stemmen op om de veerdienst weer permanent te laten varen, zoals voor de opening van de Liefkenshoektunnel gebruikelijk was. Argumenten hiervoor zijn dat :

- werknemers van bedrijven op linker- en rechteroever per veer in plaats van per wagen kunnen pendelen ;
- dit dagelijks woon-werkverkeer nog zal toemenen in het vooruitzicht van de openstelling van het Deurganckdok ;
- er een positieve impuls wordt gegeven aan het toerisme en de horeca in de Schelgedorpen.

Dit alles draagt bij tot een betere leefbaarheid van de twee dorpen die in het verleden al veel te verduren kregen, inzonderheid Doel.

Naast de lokale bevolking blijken ook de stad Antwerpen en de omliggende poldergemeenten vragende partij om de veerdienst dagelijks in te zetten.

Door de bouw van het Deurganckdok wordt de vlotte toeristische verbinding Doel – Fort Liefkenshoek langs de dijk versperd. Fort Liefkenshoek heeft als groene oase van rust heel wat troeven voor het Scheldetoerisme. De gemeente Beveren investeert hieromtrent in het Landbouwmuseum en ook de kogge, gevonden bij de graafwerken aan het Deurganckdok, wordt hier mogelijk

tentoongesteld. Een mogelijke optie om ook Liefkenshoek in de toekomst aantrekkelijk te houden, is de veerdienst zoals vroeger in een driehoek te laten varen.

1. Hoeveel personen maakten – gegeven de bestaande dienstregeling – in 2003 gebruik van de veerdienst Lillo – Doel ? Gaat het hier vooral om toerisme of om woon-werkverkeer ?
2. Hoe evalueert de minister het belang van de veerdienst voor de polderdorpen ? Dit wat toerisme, horeca en leefbaarheid betreft ?
3. Wat zijn de kosten en baten van de veerdienst in het vooruitzicht van een permanente dienstregeling ?
4. Kan met de opening van het Deurganckdok de veerdienst inderdaad een duurzaam alternatief zijn voor het traditionele woon-werkverkeer ?
5. Hoever staat het met het onderzoek in verband met de opname van Liefkenshoek in het traject van de veerboot (varen in driehoek) dat in de vorige legislatuur door toenmalig minister Bossuyt werd opgestart ? Wat zijn de resultaten ?

Antwoord

Het is juist dat het Vlaams Gewest sinds geruime tijd investeert in de uitbating van de veerdienst tussen Lillo en Doel en dit voor de periode van Pasen tot en met september.

Er zijn trouwens reeds initiatieven genomen om in deze uitbating ook in 2005 te voorzien.

Ook de administratie heeft kennis genomen van de interesse om de veerdienst permanent te laten varen en er zal dan ook een gedetailleerde kosten/batenanalyse uitgevoerd worden.

De optie om de veerdienst naar de toekomst toe in driehoek te laten varen, zal hierin zeker moeten meegenomen worden.

Concreet wat de vragen betreft:

1. in 2003 maakten 58.302 personen gebruik van de veerdienst Lillo-Doel. De hoge cijfers in mei zijn toe te schrijven aan "schooluitstappen". Voor de rest wordt het veer vooral gebruikt in het kader van het "toerisme";
2. gelet op het frequent gebruik van de veerdienst meen ik te mogen stellen dat deze "toeristische veerdienst" zoals nu omschreven wordt, een meerwaarde betekent voor de polderdorpen zowel wat toerisme, horeca als leefbaarheid betreft;
3. De kosten en baten van de veerdienst in het vooruitzicht van een permanente dienstregeling zijn op dit ogenblik niet in cijfers uit te drukken. De maatschappelijke effecten van een permanent veer ter hoogte van Lillo-Doel zijn wellicht niet gering zowel wat de "kosten" als de "baten" betreft. Ik verwijs naar het voorplan om een kosten/batenanalyse te laten uitvoeren;
4. de veerdienst Lillo-Doel zou op eerste gezicht inderdaad een duurzaam alternatief kunnen zijn voor het traditioneel woon-werkverkeer van de polderdorpen naar de industrie rond het Deurganckdok. De administratie Waterwegen en Zeewezen maakt evenwel enkele bedenkingen waardoor deze optie niet zomaar kan worden geïmplementeerd. Deze bedenkingen hebben hoofdzakelijk te maken met de noodzakelijke aanpassing van de infrastructuur;
5. momenteel is bij het Agentschap voor Waterwegen en Zeekanaal (W&Z) het beoordelingskader voor de uitbreiding van het driehoeksveer Lillo-Doel-Liefkenshoek, in het kader van het beleidsplan "Waterrecreatie en -toerisme van de waterweg en kust in Vlaanderen", in opmaak. Dit beoordelingskader omvat een aantal punten waaraan de gevraagde infrastructuur getoetst zal worden:

- 1) de noodzakelijkheid of wenselijkheid,
- 2) de nautische en technische haalbaarheid,
- 3) de ligging,
- 4) het draagvlak,

- 5) het milieu,
- 6) de kostprijs én medefinanciering,
- 7) de doelgroep,
- 8) de maatschappelijke return voor het gebied,
- 9) de toegankelijkheid van de infrastructuur voor, onder meer, mindervaliden,

Een aantal van deze punten kan met de toegeleverde informatie reeds ingevuld worden. Voor andere punten is de nodige informatie nog niet beschikbaar.