



DAT VAART ALS EEN BUS!

Frisse wind, deinen op het water en een prachtig zicht op de stad. Er zijn slechtere manieren om van a naar b te komen. Na een ritje met de Rotterdamse Waterbus ben je de stress van alledag gegarandeerd kwijt. En als het aan directeur Gerbrand Schutten ligt, krijgen we nog véél meer te zien van de Waterbus.

Tekst: Karin Koolen
Beeld: Ed van den Hoek



SAFARI COMMUNICATIONS & ELECTRONICS LTD. 10 RAINBOW DRIVE, #01-01, SINGAPORE 368963

1 2 3
4 5 6
7 8 9
0 SHFT 10

Map display showing a detailed chart or map.

Monitor displaying a list of data:

No.	Name	Address	Phone
1	1.1.1.1	1.1.1.1	1.1.1.1
2	1.1.1.2	1.1.1.2	1.1.1.2
3	1.1.1.3	1.1.1.3	1.1.1.3
4	1.1.1.4	1.1.1.4	1.1.1.4
5	1.1.1.5	1.1.1.5	1.1.1.5
6	1.1.1.6	1.1.1.6	1.1.1.6
7	1.1.1.7	1.1.1.7	1.1.1.7
8	1.1.1.8	1.1.1.8	1.1.1.8
9	1.1.1.9	1.1.1.9	1.1.1.9
10	1.1.1.10	1.1.1.10	1.1.1.10

Monitor displaying control interface:

Q15

Emergency

CU 8
gorba

Control panel with buttons and a joystick.

SCANIA
START
IGNITION

NOKIA
Mobile phone

Woensdagmiddag. De zon staat hoog aan de strakblauwe lucht als kapitein Martin Schilperoord de (polyester catamaran) Aqua Cat aanmeert bij het ponton voor halte Erasmusbrug. De steward legt de loopplank uit en verwelkomt vier Italianen. Gewapend met camera, reisgids en een flesje water, nemen ze plaats op de achterste rij stoelen. Een oudere man stalt zijn fiets en vindt een mooie staple aan de reling. Hij ritst nog snel de kraag van zijn windjack dicht als de boot koers zet naar Katendrecht. We zitten op lijn 18 van de Waterbus, de veerdienst tussen de Erasmusbrug en RDM-Heijplaat.

Bijzonder plekje

“Mama, je raadt nooit waar ik terecht ben gekomen!” Met die woorden belde Gerbrand Schutten, toentertijd directeur van rederij Aqualiner (een veerdienst tussen Almere en Huizen), in 2007 zijn moeder. De Aqualiner zou naar Rotterdam komen om de verbinding tussen het stadscentrum en de zojuist geopende RDM Campus te verzorgen. “Ik heb bijzondere herinneringen aan Rotterdam”, zegt de geboren Drentenaar. We varen inmiddels voorbij de Veerhaven. “Mijn vader werkte als chauffeur voor de Nederlandse Aardolie Maatschappij in Schoonebeek en reed bijna dagelijks naar de Eemhaven in Rotterdam. Tijdens schoolvakanties gingen we met het hele gezin mee. Prachtig vond ik dat. Mijn vader overleed toen ik acht jaar oud was. Elke keer als ik nu met de Waterbus op de RDM, vlakbij de Eemhaven, aanmeer, voelt dat heel goed. Dat is mijn bijzondere plekje.”

‘MENSEN VAREN GRAAG, DUS LATEN WE DIE MAAS NÓG MEER BENUTTEN!’

Twee jaar na dat telefoongesprek nam de Aqualiner (onderdeel van Aquabus B.V., een joint venture van Koninklijke Doeksen en Arriva Nederland) de Rotterdamse Waterbus over. Beide bedrijven waren al sinds 1999 actief, maar pas na de fusie kon gesproken worden van Nederlands grootste veerdienstnetwerk. De Waterbus, aan die Rotterdamse *no nonsens* naam werd niet getoond, vaart inmiddels met veertien schepen over tien routes van Schiedam naar Sliedrecht.

365 dagen

We zijn Hotel New York gepasseerd en Martin meert aan bij het SS Rotterdam. Een zojuist ingestapte passagier neemt een raamplaats en opent het mailprogramma op haar laptop. De kapitein, een goedlachse veertiger, werkte jarenlang in de binnenvaart voordat hij achter het roer van de Waterbus kroop. Gouden jaren, maar het veelvuldig en langdurig van huis zijn ging hem tegenstaan. Martin: “Nu ben ik ’s avonds thuis én geniet nog dagelijks van het water.” Martin vaart enkel op lijn 18. Saai? Allerminst. “Ik zie steeds andere schepen, ik geniet van de mooie gebouwen, de levendigheid op de kades. Er gaat niets boven Rotterdam.” Dat had hij al toen hij nog op de binnenvaart zat. “Dat gevoel van Rotterdam binnenvaren is onbeschrijfelijk.”

De Waterbus vaart, voor een fractie van de prijs, in hetzelfde gebied als bijvoorbeeld de Spido of Watertaxi en dat brengt regelmatig toeristen aan boord. Maar in de eerste plaats is de Waterbus een openbaar vervoersdienst voor forenzen en studenten, aldus Gerbrand. “We varen 365 dagen per jaar op vaste tijden naar vaste bestemmingen, weer of geen weer.” Bij de Sint Jobshaven stapte een groep studenten in; ze gaan weer terug naar de campus op RDM-Heijplaat. Voor sommige lesprogramma’s moeten studenten op het Academieplein zijn, een locatie van de Hogeschool Rotterdam bij de Coolhaven. Voor hen is de Waterbus een uitkomst. Dat beaamt Sven (19): “Met de Waterbus ben ik in een paar minuten van de ene locatie op de andere. Als ik met de bus zou gaan, moet ik overstappen en nog een stuk lopen.” Ook Sander (30) uit Delft is op weg naar RDM-Heijplaat, voor de *Port Exhibition Rotterdam* dat vandaag plaatsvindt. Hij stapte op bij de Erasmusbrug. “Het was mooi weer, ik had geen haast, dus waarom niet?”

Barrière

Vervoer over water is ideaal, meent Gerbrand. We naderen RDM-Heijplaat. Hij somt op: “Het vermindert files en uitlaatgassen in de binnenstad, water heeft geen onderhoud nodig en het is, zeker als je het combineert met de fiets, een gezonde manier van reizen.” Maar bovenal is Rotterdam een waterstad en dát potentieel moet benut. Gerbrand: “Rotterdam heeft lang met de rug naar het water gestaan. Toen de havenactiviteiten zich meer en meer naar Europoort verplaatsten, werd die Maas dwars door de stad gezien als iets dat er nu eenmaal was, soms zelfs als een last of barrière. Nu zien we weer de meerwaarde van de rivier als schakel; prachtige bruggen en noord en zuid zijn meer verbonden.” Nog meer dan we al doen, moeten we volgens de directeur de amusementswaarde van het water omarmen. “Rotterdam zit enorm in de lift. De stad wordt steeds leuker, steeds populairder. Mensen varen graag, dus laten we die Maas nóg meer benutten!”



Inspiratie haalt Gerbrand uit andere steden. Zo bezocht en bevoer hij Istanbul, Hamburg en Venetië. “In Istanbul, een stad met meer dan 15 miljoen inwoners, is vervoer over de Bosporus pure noodzaak om mensen van a naar b te krijgen. Het is daar al zo ingeburgerd en grootschalig opgezet; een genot om te aanschouwen. Hier is het kleinschaliger, al vervoeren wij jaarlijks ook 1,9 miljoen passagiers. Als een nieuwe generatie managers in het openbaar vervoer willen wij echter juist de amusementswaarde benadrukken én snel kunnen vernieuwen. Zoals toen we de OV-chipkaart invoerden, of wifi aan boord installeerden. Als je dat met 180 veerschepen zoals in Venetië moet doen, is het een grotere en tijdrovende operatie.”

Badkuip

Maar kleinschalig betekent niet dat het ontbreekt aan grote plannen. Gerbrand wil een verbinding naar Vlaardingen en de Botlek. “En we zijn in gesprek voor een halte in Capelle; dat zou een ideale halte zijn tussen Krimpen en Rotterdam. Waarschijnlijk komt-ie ter hoogte van het Zalmhuis.” En als die nieuwe Kuip er straks komt, wil de Waterbus graag een halte in de Kuip. Juist ja, in de Kuip. Dat idee ontstond tijdens

een stedentripje naar Londen. Gerbrand: “In Londen vaart de MBNA Thames Clippers; elke twintig minuten vertrekt er een boot vanaf diverse pieren in de stad. Zij hebben nu ook een express die tijdens evenementen van en naar de O2 Arena vaart. En je raadt het al: als je aanmeert, sta je al praktisch binnen. Dat willen wij in de nieuwe Kuip!”

Terwijl we de steiger aflopen bij halte Erasmusbrug vertelt Gerbrand over een andere grote wens: de Waterhub. Precies op deze plek: “Waar je een broodje en een ijsje kunt eten, een souvenirwinkel vindt en je pakketje kunt halen of brengen”, mijmert hij. “CS, de Cruise Terminal, Rotterdam-The Hague Airport. Stuk voor stuk terminals met grootstedelijk allure waar bezoekers verwelkomd worden. Dat moet de Waterbus ook hebben.” Rotterdam is er de stad voor, met al dat water, meent de directeur. “Kansen liggen voor het grijpen, we hoeven ze alleen nog maar te pakken.”

Martin vaart ondertussen alweer richting Katendrecht, met een nieuwe lading passagiers. Hij heeft nog een paar ritjes te gaan voor zijn dag erop zit. Klagen doet-ie nooit. “Ik heb de mooiste baan ter wereld”, sprak hij zojuist bij het afscheid. En het allerbeste: vanavond zit hij weer lekker thuis.