



Mobiliteitsonderzoek vervoer over water

VERBINDEN EN ONTSLUITEN MET VEREN Samenvatting studie en update berekeningen

Onno Pruis – Movin Vervoeradvies
Cees Boots – Public Transport Advice

7 maart 2023

Aanleiding en doel van het onderzoek

Aanleiding

De gemeenten Molenlanden, Ridderkerk en Krimpenerwaard vervullen een belangrijke rol als opdrachtgevers en stakeholders binnen het Personenvervoer over Water netwerk in Zuid-Holland. Niet alleen als opdrachtgever van het Driehoeksveer Ridderkerk, Krimpen aan de Lek en Kinderdijk, maar ook als belangrijke stakeholder van de Waterbus met het verennetwerk dat de Drechtsteden en Rotterdam aan elkaar verbindt in opdracht van de provincie Zuid-Holland en de regio Drechtsteden.

De gemeente Ridderkerk heeft een visie voor de rivieroever opgesteld als kader voor de toekomst. De druk op het gebied is groot en de gemeente wil de ruimtelijke kwaliteit verbeteren en ziet ook kansen voor woningbouw, groen en meer beleving van de rivier. Vooral bij het verder verdichten van Bolnes is de mobiliteitsopgave groot en is het zinvol te bezien of een verbinding via het water kan bijdragen aan een goede ontsluiting. Juist omdat het water de scheiding vormt met Alblasterdam en Molenlanden is het zinvol te bezien waar er hier zinvolle verbindingen mogelijk zijn. In Alblasterdam speelt de ontwikkeling van het voormalige terrein van Mercon-Kloos en de ontwikkeling van een Transferium voor het werelderfgoed Kinderdijk en in Molenlanden is Kinderdijk een belangrijke attractie. Een verkenning van de kansen voor vervoer over water moet inzicht geven in de toekomstige mogelijkheden.

De gemeenten dragen financieel bij aan een aantal veren, hebben we wens om het netwerk uit te breiden op de Lek, maar zijn ook kritisch over de hoogte van de huidige bijdragen aan de veren die al jaren stijgen en door de recente ontwikkelingen bovendien extra hard. Daarnaast is er de wens om de veren duurzamer te maken.

Doel van het onderzoek

Onderzoek of en zo ja waar er kansen zijn om het verennetwerk op de Lek aantrekkelijker te maken als alternatief voor autoverplaatsingen, ontsluiting van nieuwbouwlocaties en toeristisch gebruik en zo mogelijk tegen lagere kosten.

Kansenanalyse: onderzochte scenario's

1. Scenario 1 – halte Bolnes in Waterbusroute opnemen
2. Scenario 2 – Waterbus Rotterdam – Kinderdijk – Nieuw Lekkerland, halte Bolnes optioneel (Driehoeksveer vervalt)
3. Scenario 3 – als 2 maar door naar Lekkerkerk (Driehoeksveer **én** veer Nieuw-Lekkerland – Lekkerkerk vervallen)
4. Scenario 4 – Nieuw Driehoeksveer vanaf Ridderkerk de Schans naar Kinderdijk
5. Scenario 5 – Nieuw Driehoeksveer vanaf Ridderkerk de Schans naar Kinderdijk, Lekkerkerk en Nieuw Lekkerland (Driehoeksveer **én** veer Nieuw-Lekkerland – Lekkerkerk vervallen)
6. Scenario 6 – Extra (snelle) Waterbus in spits vanaf Transferium Alblasterdam naar Rivium en Rotterdam
7. Scenario 7 – Kleinschalige veerverbinding van Bolnes naar Rivium
8. Scenario 8- Vraagafhankelijke kleinschalige veerverbinding vanaf Hendrik-Ido-Ambacht naar Rivium en Feijenoord (vooral gericht op toeristische functie (Huis ten Donck, Kleine Zaag, Mercon Kloos, Kinderdijk, Transferium Alblasterdam en Rivium, Eiland van Brienoord, Feijenoord stadion)
9. Scenario 9- Nieuw autoveer Krimpen aan de Lek – Ridderkerk
10. Scenario 10 – Toeristische verbindingen naar Schoonhoven en Nieuwpoort

Kansenanalyse

Beoordeling onderzochte scenario's

		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
		Halte Bolnes in waterbus	Waterbus door naar Nieuw Lekkerland	Waterbus door naar Lekkerkerk en Nieuw Lekkerland	Nieuwe Driehoeksveer naar Kinderdijk	Nieuw Driehoeksveer naar Lekkerkerk en Nieuw Lekkerland	snelle Waterbus vanaf Transferium Alblasserdam	Snelle pendel Bolnes - Rivium	Snelle pendel Bolnes - Rivium via Krimpen + toeristische vaarten	Driehoeksveer omgezet in fiets + autoveer	Toeristische verbinding Schoonhoven en Nieuwpoort
thema	criterium										
kwaliteit OV netwerk	reismogelijkheden	1	2	3	0	3	1	1	3	1	1
	attractiviteit keuzereiziger / automobilist	1	3	3	0	2	3	2	2	4	0
	ontsluiting Bolnes	2	3	0	0	0	0	3	3	0	0
	reistijd Kinderdijk - Rotterdam	-1	3	3	0	0	0	0	0	0	0
	reistijd Lekkerkerk - Rotterdam	0	3	3	0	1	0	0	0	0	1
	reistijd Nieuw Lekkerland - Rotterdam	0	1	3	0	1	0	0	0	0	1
	ontsluiting Transferium Alblasserdam	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0
attractiviteit sociaal recreatief	reismogelijkheden	1	3	3	0	2	1	1	2	0	3
	bereikbaarheid toeristische attracties	0	2	3	1	2	0	0	3	2	4
kosten	effect op exploitatiekosten (plus / min)	-1	-2	-3	0	-1	-3	-2	-3	5	0
	verwachte investeringen	-1	-1	-1	0	-1	-2	-2	-3	-5	-1
opbrengsten	groei aantal reizigers	1	2	2	1	2	1	2	2	3	1
	groei opbrengsten	1	2	2	1	2	2	1	1	4	2
duurzaamheid	potentie (hoog, middel, laag, geen, negatief)	1	-1	-2	3	2	-3	2	2	1	1

- Geel is klein positief effect, lichtgroen of donkergroen is positief effect, 0 is neutraal of zeer klein effect, negatief cijfers (oranje, rood) betekent negatief effect (expert-analyses)
- Alleen met een rechtstreekse, snelle waterbus is een reistijd, die de huidige reistijd per OV benadert mogelijk, maar concurrerend met de auto wordt het niet.
 - Van Lekkerkerk en Nieuw Lekkerland naar Rotterdam Centrum in maximaal circa 45 minuten -> 50 – 55 minuten
 - Van Bolnes naar Rotterdam Centrum in maximaal 30 minuten -> 20 – 25 min
 - Van Bolnes naar Dordrecht in maximaal 45 minuten – 40 – 45 min
- Nieuw Driehoeksveer naar Kinderdijk of doortrekken naar Lekkerkerk en/of Nieuw Lekkerland lijkt interessant, immers door een andere inzet van twee schepen kunnen wellicht meer reizigers worden getrokken en kan ook een alternatief voor een rechtstreekse waterbus Rotterdam – Kinderdijk geboden worden
- Rechtstreekse Waterbusverbinding van Rotterdam naar Nieuw Lekkerland lijkt kostbaar, maar biedt ook kansen voor hogere frequenties van Ridderkerk en Bolnes naar Rotterdam
- Tussen Nieuw Lekkerland en Lekkerkerk is de piekcapaciteit en juiste vertrek- en aankomsttijden voor het scholierenvervoer een belangrijk aandachtspunt

Kansenanalyse: keuze nader uit te werken scenario's

In overleg is ervoor gekozen de volgende scenario's nader uit te werken:

1. **Ontsluiting Bolnes met bestaande Waterbus lijn 20 is interessant**, maar kan alleen als huidige snelheidsbeperkingen worden opgeheven zodat vaartijd 4 min korter kan worden) **Terugvaloptie 1a: apart snelveer Bolnes – Rivium daarom ook uitwerken.**
2. **Snelle waterbus Rotterdam – Kinderdijk - Nieuw Lekkerland – Lekkerkerk**
3. **Kinderdijk-Ferry: Ridderkerk – Krimpen ad Lek – Kinderdijk** (vervanging Driehoeksveer)
4. **Lekkerkerk-Ferry: Ridderkerk – Krimpen ad Lek – Kinderdijk – Nieuw Lekkerland - Lekkerkerk** (vervanging Driehoeksveer en veer Nieuw Lekkerland – Lekkerkerk)
5. **Uitwerking toeristische opties:**
 - a. Veer naar Schoonhoven en Nieuwpoort in aantal zomerweekeinden
 - b. Veer / watertaxi naar Huis ten Donck, Kleine Zaag, Mercon Kloos, Kinderdijk, Transferium Alblasterdam, Rivium, Eiland van Brienenoord, Feijenoord

In aanvulling hierop hebben we ook inzichtelijk gemaakt wat een voortzetting van de huidige veren betekent. Hierbij hebben we een minimum met bestaande schepen en een basisvariant met een nieuwer schip op het Driehoeksveer opgenomen.

De resultaten per scenario worden in de volgende slides nader uitgewerkt. Voor kaartbeelden met routes verwijzen we naar de eerder opgeleverde rapportage van 16 december 2022.

Scenario 1

Opnemen van halte Bolnes in Waterbusroute lijn 20

Voordelen

- Veel rechtstreekse verbindingen vanuit Bolnes: Rivium, Rotterdam, Krimpen, Alblasterdam, Dordrecht
- Bestaande verbinding, dus weinig extra kosten, geen extra schepen nodig (mits inpasbaar in vaartijd)
- Versterkt lijn 20

Schepen: bestaande (hybride) waterbus



Nadelen / aandachtspunten

- Vaartijd is te krap om halte op te nemen in de bestaande lijn: kan alleen als vaarsnelheid binnen Rotterdam en bij huidige afstopplaatsen omhoog kan -> **update onderzoek golfhinder nodig**
- Frequentie van eenmaal per halfuur is voor kortere afstanden niet zo attractief

#Reizigers

Bolnes	instappers
Bolnes - Rotterdam	200
Bolnes - Dordrecht	50
Krimpen ad IJssel - Bolnes	60
Totaal etmaal	310
Totaal jaar	99200

Uitgaande van een gebruik per inwoner gelijk aan Ridderkerk de Schans zijn er bij Bolnes circa 250 instappers te verwachten: 200 daarvan reizen richting Rotterdam, 50 in de andere richting. Voor het gebruik vanuit Krimpen ad IJssel gaan we uit van een aandeel van 3% in alle verplaatsingen vanuit Krimpen ad IJssel naar IJsselmonde en Feijenoord

Scenario 1b terugvaloptie

Snelveer– Bolnes - (Krimpen ad IJ) – Rivium –(Rotterdam)

Voordelen

- Kort, overzichtelijk traject
- Kan met 1 schip elke 20 min varen, maar alleen als korte pendel Bolnes – Rivium), of als halfuurdienst vanaf Krimpen ad IJssel (kan dan in Rivium of Krimpen ad IJssel aansluiten op Waterbus)
- Vergt extra schip ten opzichte van nu

Schepen: 1 (elektrische?) waterbus



Nadelen / aandachtspunten

- Vaartijd Bolnes – Rivium maximaal 9 minuten: vergt vaarsnelheid van circa 25 km/u inclusief stop in Krimpen ad IJssel gemiddeld (tweemaal zo snel als de Stadsferry Drechtsteden).
- Frequentie van eenmaal per halfuur is voor kortere oversteken niet zo attractief
- Concurrentie of aanvulling op Waterbus?

#Reizigers

Bolnes	instappers
Bolnes - Rivium	120
Bolnes - Dordrecht	30
Krimpen ad IJssel - Bolnes	60
Totaal etmaal	210
Totaal jaar	67200

Gebruik in Bolnes zal lager zijn dan bij Waterbus (minder rechtstreekse verbindingen). Voor Krimpen ad IJssel is een aandeel van 3% verondersteld in de relaties met IJsselmonde en Feijenoord, totaal 2047 autoverplaatsingen per etmaal. Aantal reizigers circa 67.200 op jaarbasis.

Scenario 2

Snelle Waterbus lijn 21 Rotterdam – Nieuw Lekkerland (inclusief halte Bolnes)

Voordelen

- rechtstreekse verbindingen vanuit Bolnes: Rivium, Rotterdam, Krimpen, Alblasserdam, Dordrecht, Lekkerkerk, Kinderdijk, Nieuw Lekkerland
- In contract aangeboden verbinding wordt efficiënter benut
- Driehoeksveer en veer Nieuw Lekkerland – Lekkerkerk kunnen vervallen

Schepen: bestaande (hybride) waterbus



Nadelen / aandachtspunten

- Lijn 21 vaart slechts elk uur: is niet attractief voor woon-werk verkeer en korte oversteken
- Vaartijd is voor Krimpenerwaard en Alblasserwaard weinig concurrerend door vele stops en vaarsnelheidsbeperkingen

#Reizigers

Snelle Waterbus Nieuw Lekkerland inclusief halte Bolnes	
Instappers per jaar Bolnes	115200
Rotterdam - Kinderdijk	88500
Nieuw Lekkerland en Lekkerkerk	341440
Totaal incl Bolnes	545140

Gebruik Bolnes iets hoger dan in scenario 1 (3 tot 4 afvaarten/uur i.p.v. 2). Nieuw Lekkerland – Lekkerkerk en Krimpen ad Lek groeit van 250.000 nu naar ruim 340.000. Kinderdijk trekt extra reizigers door goede verbinding.

Scenario 3

Kinderdijk-Ferry Ridderkerk – Krimpen ad Lek – Kinderdijk
(plus rechtstreekse waterbus lijn 21 in zomer naar Kinderdijk)

Voordelen

- Kort, overzichtelijk traject
- Kan met 1 schip, net als huidige Driehoeksveer
- Kan, zeker buiten het vaarseizoen de geplande Waterbus lijn 21 (Rotterdam – Kinderdijk vervangen en is daarmee potentieel goedkoper
- Kan met een meer duurzaam schip gaan varen

Nadelen / aandachtspunten

- Vaartijd Ridderkerk - Krimpen ad Lek – Kinderdijk – Ridderkerk moet iets minder dan half uur bedragen.
- Aansluiting op de dienstregeling van Waterbus van en naar Rotterdam en Dordrecht
- Bij inzet elektrisch schip zijn laadfaciliteiten nodig

Schepen: 2 (elektrische?) waterbussen



#Reizigers

Nieuw Driehoeksveer naar Kinderdijk	
Rotterdam - Kinderdijk via Driehoeksveer	26550
Driehoeksveer overige reizigers	63360
Totaal Driehoeksveer jaarbasis	89910
Rotterdam - Kinderdijk via lijn 21 zomer	44250
Totaal jaarbasis	186320

Aantal reizigers Driehoeksveer circa 90.000 op jaarbasis. (15.000 meer dan nu). Lijn 21 trekt in het zomerseizoen circa 45.000 reizigers.

Scenario 4

Lekkerkerk-Ferry Ridderkerk – Krimpen ad Lek - Kinderdijk - Lekkerkerk - Nieuw Lekkerland (plus rechtstreekse waterbus lijn 21 in zomer naar Kinderdijk)

Voordelen

- Biedt nieuwe verbindingen vanuit Krimpenerwaard en Alblasserwaard naar Rotterdam en Dordrecht (overstap Waterbus)
- Vergt 2 schepen, net als huidige veren samen, maar zal meer opbrengsten hebben
- Kan de geplande Waterbus lijn 21 (Rotterdam – Kinderdijk vervangen, dus potentieel goedkoper

Schepen: 2 hybride waterbussen vanwege snelheid



Nadelen / aandachtspunten

- Vaartijd Ridderkerk – Nieuw Lekkerland moet iets minder dan half uur bedragen
- Is qua reistijden niet concurrerend met de auto
- Frequentie van eenmaal per halfuur is voor kortere oversteken niet zo attractief
- Capaciteit voor verbinding Nieuw-Lekkerland – Lekkerkerk (moet circa 100 zijn)

#Reizigers

Nieuwe Lekkerkerk Ferry Ridderkerk - Krimpen ad Lek - Kinderdijk Lekkerkerk - Nieuw Lekkerland	
Rotterdam - Kinderdijk via Lekkerkerk Ferry	26550
Lekkerkerk Ferry overige reizigers	305280
Totaal Lekkerkerk Ferry jaarbasis	331830
Rotterdam - Kinderdijk	44250
Totaal jaarbasis	376080

Aantal reizigers van Driehoeksveer en veer Nieuw Lekkerland- Lekkerkerk stijgt van ruim 330.000 door nieuwe verbindingen. Lijn 21 trekt in het zomerseizoen circa 45.000 reizigers.

Scenario 5a – toeristische optie

zomer weekendverbinding Schoonhoven - Nieuwpoort

Voordelen

- Vaart tijdens periode met veel potentiële vraag
- Versterkt toeristische markt en biedt nieuwe verbindingen en mogelijkheden
- Uitgangspunt voor kosten is 1 schip, laagfrequent (elke 2 uur, 6 afvaarten per dag) (kan dan in Kinderdijk aansluiten op / doorvaren als Waterbus)

Schepen: waterbus



Nadelen / aandachtspunten

- Aanmeerfaciliteiten
- Lage frequentie vergt mogelijk reserveren
- Kostendekkend voor Waterbus of wie betaalt subsidie?

#Reizigers

	instappers	jaarbasis
Nieuwpoort	100	800
Schoonhoven	200	1600
Groot Ammers	50	400
Totaal (2 maanden, elk weekend)	350	2800

Insteek is 350 reizigers per weekenddag (dat is 50 – 60 per schip)

Aantal reizigers circa 2800 op jaarbasis.

Scenario 5b – toeristische opties

zomer kris-kras oeververbinding Alblasserdam - Feijenoord

Voordelen

- Vaart tijdens periode met meeste vraag
- Versterkt toeristische markt en biedt nieuwe verbindingen en mogelijkheden
- Uitgangspunt is 2 schepen, laagfrequent (elk uur, of vraagafhankelijk) (kan onderweg op Waterbushalte aansluiten)

Schepen: Watertaxi / klein schip



Nadelen / aandachtspunten

- Vergt 2 (kleine) extra schepen: rest jaar?
- Aanmeerfaciliteiten
- Lage frequentie vergt mogelijk reserveren
- Kostendekking?
- Marketing / communicatie?
- Fiets mee?

#Reizigers

	instappers	week	zomer
De Zaag	10	70	560
Huis ten Donck	10	70	560
Rivium	20	140	1120
Feijenoord	20	140	1120
Alblasserdam - Kinderdijk	30	210	1680
Totaal	90	630	5040

Totaal circa 80 – 100 reizigers per etmaal.
Aantal reizigers circa 5040 in 8 zomerweken.

Effect op exploitatiekosten, opbrengsten en exploitatiebijdrage (bediening halte Bolnes en zomerscenario's)

		scenario 1	scenario 1a	zomerscenario 5a	zomerscenario 5b
		halte Bolnes	Bolnes - Krimpen - Rivium	Ridderkerk - Kinderdijk - Schoonhoven (elke 2 uur)	Vraagafhankelijk toeristisch veer HIA - Feijenoord
lijnnr.	Exploitatiekosten				
32	Bolnes - Rivium of zomerscenario		€ 389.952	€ 64.666	€ 68.374
	Opbrengsten				
32	Bolnes - Krimpen - Rivium	€ 230.400	€ 134.400	€ 65.600	€ 30.240
	Kosten minus opbrengsten				
32	Bolnes - Krimpen - Rivium	€ (230.400)	€ 255.552	€ (934)	€ 38.134

Opening van een halte Bolnes levert ongeveer € 230.000 aan extra opbrengsten voor de Waterbus. Deze halte kan echter alleen in de omloop passen als de vaartijd kan worden verkort met circa 3 tot 4 minuten door wegnemen van snelheidsbeperkingen. Doordat Waterbus kampt met nogal wat problemen met de nieuwe schepen denken we niet dat dit op korte termijn mogelijk is. De terugvaloptie: een losse veerdienst Krimpen ad IJssel - Bolnes – Rivium vraagt circa € 255.000 aan exploitatie bijdragen: vrij duur voor de rond de 70.000 reizigers die we hier verwachten. Het bedienen van Bolnes met de waterbus die van en naar Kinderdijk vaart is wel een optie: de frequentie daarvan is echter vrij laag (uurdienst) en de bedieningstijden zijn beperkt waardoor zo'n ontsluiting niet aantrekkelijk genoeg is.

De zomerse verbinding naar Twincity Schoonhoven en Nieuwpoort (scenario 5a) kan, uitgaande van een bezetting van 60 passagiers en inzet van één schip kostenneutraal. Als we ervan uitgaan dat 80% van de reizigers de Waterbus gebruiken in aanvulling op deze verbinding zijn er bij een opbrengst van € 4 per reiziger ook nog zo'n € 36.000 aan extra opbrengsten voor de Waterbus te verwachten op de rest van het netwerk. Daarmee zou dit een aantrekkelijke verbinding kunnen zijn. (opbrengstrisico is er wel als de prognose van 60 reizigers niet gehaald wordt)

Een vraagafhankelijk veer tussen Hendrik Ido Ambacht en Feijenoord (scenario 5b) trekt naar verwachting niet zo veel reizigers, ook niet vanwege het ticket van € 5,00 per enkele reis. Daarom is voor circa 5000 reizigers een exploitatiebijdrage van circa € 40.000 nodig, ongeveer € 8 per reiziger. In deze bedragen is bovendien alleen rekening gehouden met variabele kosten. Investerings in schepen en infrastructuur zullen echter ook nog forse bedragen vergen. Een vraagafhankelijke exploitatie lijkt dan ook niet aantrekkelijk.

Effect op exploitatiekosten, opbrengsten en exploitatiebijdrage (alleen veren gemeenten)

lijnnr.	Exploitatiekosten	huidig	basis	scenario 2	scenario 3	scenario 4
		huidige dienstregeling zonder lijn 21, voortzetten met huidige schepen	huidige dienstregeling zonder lijn 21 Kinderdijk, iets nieuwer schip	Snelle Waterbus naar Nieuw Lekkerland en Lekkerkerk inclusief halte Bolnes	Nieuw Driehoeksveer Ridderkerk - Kinderdijk + lijn 21 Kinderdijk in de zomer	Kinderdijk - Ferry Ridderkerk - Nieuw Lekkerland + lijn 21 naar Kinderdijk in de zomer
21	Rotterdam - Kinderdijk - Lekkerkerk			€ 4.139.426	€ 838.094	€ 838.094
30	Driehoeksveer	€ 243.750	€ 316.983	€ -	€ 627.978	€ 1.286.787
31	Nieuw Lekkerland - Lekkerkerk	€ 360.941	€ 360.941	€ -	€ 360.941	€ -
	JAARTOTAAL EXCL LIJN 21	€ 604.691	€ 677.924	€ -	€ 988.919	€ 1.286.787
	JAARTOTAAL INCL LIJN 21			€ 4.139.426	€ 1.827.012	€ 2.124.880
	Opbrengsten					
21	Rotterdam - Kinderdijk - Lekkerkerk			€ 1.748.575	€ 331.875	€ 331.875
30	Driehoeksveer	€ 118.750	€ 118.750	€ -	€ 232.920	€ 564.300
31	Nieuw Lekkerland - Lekkerkerk	€ 190.900	€ 190.900	€ -	€ 190.900	€ -
	JAARTOTAAL EXCL LIJN 21	€ 309.650	€ 309.650	€ -	€ 423.820	€ 564.300
	JAARTOTAAL INCL LIJN 21			€ 1.748.575	€ 755.695	€ 896.175
	Kosten minus opbrengsten					
21	Rotterdam - Kinderdijk - Lekkerkerk		€ -	€ 2.390.851	€ 506.219	€ 506.219
30	Driehoeksveer	€ 125.000	€ 198.233	€ -	€ 395.058	€ 722.487
31	Nieuw Lekkerland - Lekkerkerk	€ 170.041	€ 170.041	€ -	€ 170.041	€ -
	JAARTOTAAL EXCL LIJN 21	€ 295.041	€ 368.274	€ -	€ 565.099	€ 722.487
	JAARTOTAAL INCL LIJN 21			€ 2.390.851	€ 1.071.317	€ 1.228.705

In bovenstaande tabel zijn voor de scenario's met wijzigingen in de gemeentelijke veren per verbinding de berekende exploitatiekosten, reizigersopbrengsten en benodigde bijdragen opgenomen. De oranje gearceerde cijfers hebben betrekking op kosten en opbrengsten van de waterbus. Scenario basis gaat uit van minimale investeringen in schepen om de continuïteit te kunnen garanderen.

In scenario 2 is uitgegaan van een snelle waterbus met tweemensbediening en hybride schepen zoals de nieuwe waterbussen. Tussen Ridderkerk en Rotterdam varen dan 3 tot 4 waterbussen per uur. In scenario 3 en 4 is uitgegaan van nieuwe duurzame schepen met eenmensbediening op Driehoeksveer en Kinderdijk Ferry naar Nieuw Lekkerland en Lekkerkerk.

Conclusies:

- Om de continuïteit van het Driehoeksveer te kunnen garanderen is op jaarbasis circa € 75.000 meer nodig; inzet van een nieuwer schip vergt een hogere bijdrage.
- Een snelle Waterbus in de vorm als onderzocht (scenario 2) is erg kostbaar. Hoewel er wel extra reizigers worden getrokken zijn de kosten veel hoger. De reizigers betalen circa 42% van de kosten, maar de jaarlijkse exploitatiebijdrage bedraagt ongeveer € 2,4 mln. Hoewel een deel al vanuit lijn 21 gedekt kan worden zien wij dit niet als realistisch scenario.
- Een nieuw duurzaam Driehoeksveer (scenario 3) vergt op jaarbasis een extra bijdrage van circa € 270.000. De meerkosten worden niet goed gemaakt door extra opbrengsten. Wanneer waterbus geen rechtstreekse veerdienst tussen Rotterdam en Kinderdijk inzet zijn nog wel extra opbrengsten ter grootte van. € 90.000 mogelijk. Dan komen de meerkosten uit op circa € 190.000. In deze bedragen is geen rekening gehouden met eventuele subsidies uit het verenfonds voor verduurzaming. Het is zinvol te bezien of besparingen op een rechtstreekse lijn 21 die waterbus moet varen volgens de concessie deels kunnen worden benut voor realisatie van een nieuw Driehoeksveer. Immers: dit biedt de mogelijkheid voor waterbus om deze verbinding in rustige uren efficiënter te bieden via een overstap.
- Een nieuw duurzame Ferry naar Nieuw Lekkerland en Lekkerkerk (scenario 4) trekt wel extra reizigers en genereert daarmee ook extra opbrengsten (€ 565.000 in plaats van € 310.000), maar op jaarbasis toch nog een forse extra bijdrage van circa € 425.000. De meerkosten worden niet goed gemaakt door extra opbrengsten. In deze bedragen is geen rekening gehouden met eventuele subsidies uit het verenfonds voor verduurzaming of het meer efficiënt maken van lijn 21 zoals beschreven bij scenario 3.
- Scenario 2 en 4 zijn extra gecompliceerd gelet op de afhankelijkheid met het contract van de Waterbus, het Driehoeksveer én het veer Nieuw Lekkerland - Lekkerkerk.

Zijn de beleidswensen haalbaar en betaalbaar?

1. **Ontsluiting van nieuwbouwlocatie in Bolnes en Slikkerveer is alleen haalbaar als deze in de bestaande Waterbus verbinding kan worden opgenomen.** Het alternatief: een eigen veer, is veel te kostbaar. Voor waterbus moeten veel snelheidsbeperkingen die er nu zijn kunnen worden opgeheven zodat er tenminste 3 minuten vaartijdwinst mogelijk is. **Golfhinderonderzoek moet uitwijzen of dat inderdaad mogelijk is.** Gelet op de problemen die waterbus heeft met de nieuwe schepen denken we niet dat dit op korte termijn kan leiden tot een positief besluit.
2. **Een alternatief bieden voor autogebruik** tussen Krimpenerwaard, Ablasserwaard, Ridderkerk en de regio Rotterdam en Dordrecht is lastig: de vaartijden zijn aan de lange kant en daarmee **niet concurrerend genoeg** ten opzichte van bestaand OV en auto.
3. **Efficiëntere opzet van de veren kan door integratie van het Driehoeksveer in de Waterbus.** Voortzetting van het Driehoeksveer wordt als wel duurder: de huidige opzet is zeer efficiënt, maar op termijn niet meer haalbaar. Vernieuwing van schepen en het achter de hand houden van een reserveschip leiden tot hogere kosten. Wel zien we besparingen aan de kant van Waterbus. Als de rechtstreekse verbinding tussen Rotterdam en Kinderdijk een deel van het jaar niet hoeft te varen doordat het Driehoeksveer een goed alternatief biedt leidt dit tot lagere exploitatiekosten bij de Waterbus. Dit is echter geen besparing ten opzichte van de huidige situatie omdat lijn 21 die wel onderdeel van het Waterbus contract is niet vaart door personeelsgebrek bij Blue Amigo.
4. **Een transformatie naar meer duurzame schepen** kan door het Driehoeksveer te verduurzamen. Integreren in de Waterbus exploitatie is hierbij wenselijk. Grofweg leidt verduurzaming tot tweemaal hogere exploitatiekosten. Deze kosten worden deels gedekt door extra opbrengsten, maar er blijft een fors gat. Besparingen op de Waterbus exploitatie door een deel van het jaar de rechtstreekse verbinding Rotterdam – Kinderdijk niet te varen en reizigers de overstap op het Driehoeksveer te laten gebruiken is interessant, maar vraagt mederekening van Waterbus en provincie Zuid Holland als opdrachtgever.
5. **Een betere ontsluiting van Werelderfgoed Kinderdijk** vanuit Rotterdam, Dordrecht en Transferium Ablasserdam. De verbinding met Kinderdijk kan worden verbeterd door in het winterseizoen het Driehoeksveer aan te sluiten op de Waterbus en in het zomerseizoen de aparte sneldienst die Waterbus eigenlijk moet varen weer te gaan exploiteren. Dat is een zaak van Waterbus en de provincie. Een verlengd Driehoeksveer naar Lekkerkerk en Nieuw Lekkerland biedt ook mogelijkheden om vanaf daar bezoekers naar Kinderdijk te vervoeren.
6. **Bijdragen aan de doelen uit de Toeristische Agenda Molenlanden:** Een attractieve toeristische ontsluiting van Nieuwpoort en Schoonhoven in een aantal zomerweekeinden kan een mooie start zijn. Bij 350 reizigers per etmaal is dat kostendekkend te exploiteren. De vraag is nog wel of Waterbus bereid is het opbrengstrisico in zijn geheel te dragen. Ontsluiting van natuurgebied de Zaag en Huis ten Donck langs de Nieuwe Maas zal door de geringe vraag kostbaar zijn om te exploiteren, ook wanneer dat vraagafhankelijk gebeurt. Mogelijk kan hier in een aantal zomerweekeinden met een klein schip, bijvoorbeeld de 12-persoons elektrische watertaxi die Damen Shipyard nu bouwt mee geëxperimenteerd worden. Een financiële bijdrage daarvoor is echter wel nodig. Grotere investeringen in walinfrastructuur moeten worden vermeden.

Zijn de beleidswensen haalbaar en betaalbaar?

7. **Ontsluiting van het Transferium Alblasserdam (parkeren op afstand voor Kinderdijk) met Waterbus heeft, gelet op de functie van het transferium weinig zin:** Waterbus biedt geen rechtstreekse verbinding en dat past ook niet in het Waterbus contract. Een verbinding met Kinderdijk zal dan eigenstandig moeten worden opgezet. Daarbij moet worden aangetekend dat dit gelet op de afstand en vaartijd vrij kostbaar is. Daarmee zal per bezoeker een vrij hoge bijdrage nodig zijn.
8. **Ontsluiting van nieuwbouwlocatie Mercon-Kloos in Alblasserdam (400 woningen):** Het aantal woningen en inwoners **is te klein om hiervoor een aparte waterbus halte te realiseren.** Bij ongeveer 1000 inwoners gaat het om circa 25 waterbus reizigers per etmaal, te weinig om realisatie van deze extra stop mogelijk te maken. De bestaande waterbushalte ligt op circa 2,5 km. En de locatie kan worden bediend door de R-net lijn 489 naar Rotterdam Kralingse Zoom en via een overstap met goede aansluiting zijn ook Rotterdam Zuidplein en Dordrecht te bereiken.

Strategische keuze?

Wat gebeurt er als de dienst van het Driehoeksveer zou vervallen?

Dit kan een strategische keuze zijn om Waterbus te bewegen om een alternatief te bieden. Immers: volgens het contract met de provincie moet er een verbinding zijn van Rotterdam met Kinderdijk. Argumenten hierbij:

1. Het veer is een maatschappelijk gewenste veerdienst voor woon-werkverkeer, toerisme en sociale contacten.
2. Deze veerdienst ontsluit en verbindt de 3 gemeenten voor haar vaste gebruikers en daarnaast toeristische bestemmingen met per jaar circa 60.000 – 75.000 gebruikers en door bezoekers aan Kinderdijk meer
3. De financiële druk op de gemeentelijke begroting vanwege toenemende- en oplopende subsidiebedragen van de 3 gemeenten worden veroorzaakt door externe factoren zoals energieprijzen, te kort aan gediplomeerd personeel, duurdere materialen voor beheer en onderhoud en de structureel(?) veranderende vervoerspatronen als gevolg van de Covid-pandemie en de mogelijk lagere opbrengsten.
4. De veerexploitanten lopen vele risico's en er is onvoldoende ruimte in de exploitatie om extra te kunnen investeren in duurzame veerponten de zogenaamde Zero Emissie Veerponten (ZEV).
5. Waterbus profiteert van de aanwezigheid van het veer omdat ze daardoor niet de rechtstreekse verbinding naar Kinderdijk het hele jaar hoeven te bieden. Dat kunnen ze niet volhouden als het Driehoeksveer zou vervallen.

Conclusies en advies

1. **Een Waterbus halte in Bolnes draagt positief bij aan de exploitatie van de Waterbus mits** de halte in de bestaande vaartijd kan worden ingepast. De halteertijd moet dan gecompenseerd kunnen **door het opheffen van snelheidsbeperkingen** zodat tenminste 3, maar bij voorkeur 4 minuten vaartijdwinst gerealiseerd kan worden.
2. **Ons advies is te bezien om halte Bolnes alleen te realiseren als deze inderdaad in de bestaande omloop van de Waterbus past.** Gelet op de problemen die waterbus heeft met de nieuwe schepen denken we niet dat dit op korte termijn kan leiden tot een positief besluit. **Het advies is om Waterbus te vragen als er zicht is op een vaartijdwinst van 3 – 4 minuten een nieuw golfhinderonderzoek te laten doen** om te bezien of dit mogelijk is en hieraan vanuit de gemeente Ridderkerk een bijdrage te leveren. Het alternatief, een apart veer vanaf Bolnes, is kostbaar en leidt niet tot een goede oplossing door het beperkte bereik.
3. **Een snelle Waterbus op de Lek** vergt een exploitatiebijdrage van rond de € 2,4 mln. op jaarbasis. Een deel hiervan (naar schatting € 0,8 – 1 mln) wordt al afgedekt in het contract van Waterbus met de provincie Zuid-Holland. Het aantal reizigers zal op de zal toenemen van 250.000 nu naar rond de 340.000, daar bovenop komen nog rond de 90.000 reizigers naar Kinderdijk. De reistijd is op veel relaties niet concurrerend genoeg om een alternatief te bieden voor de auto. **Daarmee denken we niet dat dit een realistisch scenario oplevert.**
4. **Het Driehoeksveer als vernieuwd veer tot Kinderdijk (scenario 3) of door naar Lekkerkerk en Nieuw Lekkerland (scenario 4) zijn beiden interessante opties om te komen tot een aantrekkelijker en duurzamer vervoerconcept.** Daarbij is het belangrijk dat de verbinding onderdeel wordt van het Waterbus netwerk en goed aansluit, zodat de reiziger het als één verbinding ervaart. **Om te voorkomen dat de noodzakelijk hogere exploitatiebijdrage (de bijdrage wordt € 565.000 tot 720.000) alleen door de gemeenten moet worden bekostigd is het wenselijk de efficiencywinst die bij Waterbus kan worden gehaald en de betere bereikbaarheid van Kinderdijk te betrekken bij het bepalen van de bijdrage. Insteek zou kunnen zijn de bijdrage van de gemeente te maximeren op bijvoorbeeld de huidige waarde (€ 295.000) tot maximaal € 400.000,-- per jaar (€ 100.000 meer dan nu).** Complicerend is wel dat beide veerdiensten én het Waterbus-contract moeten worden aangepast.
5. **Ons advies is om overleg van bestuurders/ opdrachtgevers Driehoeksveer en Waterbus over deze integratie-optie**

Conclusies en advies

6. **Toeristische verbindingen** naar Twincity Schoonhoven en Nieuwpoort lijken interessant als optie voor een aantal zomerweekeinden. De kosten en opbrengsten zullen naar verwachting in evenwicht zijn mits er ongeveer 60 reizigers per afvaart getrokken kunnen worden. **Ons advies** is de mogelijkheden voor deze verbindingen samen met Blue Amigo / Waterbus nader uit te werken. Voor de gemeente(-n) is er perspectief op deze verbinding zonder of met een kleine exploitatiebijdrage. De vraag is alleen wie het opbrengstrisico wil lopen en of de gemeente(-n) hierin ook willen bijdragen.
7. **Een vraagafhankelijk, kleinschalig vervoersysteem** dat gericht is op toeristische verplaatsingen vraagt per reiziger een vrij hoge exploitatiebijdrage, ondanks een hoog verondersteld tarief van € 5,00 per vaart. **Ons advies is dan ook** hierop niet verder in te zetten, maar hooguit te kijken naar kleinschalige initiatieven per locatie en deze te bezien samen met de riviertaxi Drechtsteden die in ontwikkeling is.

