

Aan Provinciale Staten

Bijlagen

-

Onderwerp:

Behandelvoorstel moties 1332, 1333 en 1336 over toekomst veerdienst Maassluis-Rozenburg

Geachte Statenleden,

Op 31 januari jl. heeft u in uw Statenvergadering drie moties aangenomen over de toekomst van de veerdienst Maassluis-Rozenburg. Dit betreft de motie 1332 (Stappen op weg naar een nieuw schip), motie 1333 (Slim met eigendom) en motie 1336 (Een volwaardig heen en weer veerdienst garanderen).

In motie 1332 (Stappen op weg naar een nieuw schip) draagt u het College op:

1. Zo snel mogelijk te beginnen met een verkenning voor een nieuwe veerpont voor het veer Maassluis-Rozenburg;
2. Hierbij, indien aanwezig, gebruik te maken van de ontwerpen die reeds in het kader van de eerder geplande nieuwbouw gemaakt zijn;
3. De Staten uiterlijk voor de zomer van 2024 een plan te presenteren voor de nieuwbouw van een veer voor de veerdienst Maassluis-Rozenburg;

In motie 1333 (Slim met eigendom) draagt u het College op:

1. De veerpont de Blankenburg nu en in de toekomst niet te verkopen zolang deze in gebruik is als veerpont tussen Rozenburg en Maassluis.

Waarbij u heeft uitgesproken dat:

2. De goedkoopste oplossing niet altijd de beste is voor de inwoners van het gebied;
3. Nieuw te bouwen of aan te schaffen veerpont(en) specifiek op de verbinding Rozenburg-Maassluis in principe in eigendom te houden van de provincie Zuid-Holland.

In motie 1336 (Een volwaardig heen en weer veerdienst garanderen) verzoekt u het College:

- Verschillende scenario-analyses en kosten/baten analyses voor het beheer en exploitatie van het veer en de veerdienst te gaan onderzoeken;
- Het resultaat van dit onderzoek in het derde kwartaal aan Provinciale Staten aan te bieden.

In deze brief geven wij u een behandelvoorstel voor de genoemde moties. Kort samengevat komt dit op het volgende neer:

- Wij doen een uitgebreid gebruikersonderzoek en brengen de voor- en nadelen en kosten van verschillende varianten veerponten in relatie tot het toekomstig gebruik in beeld brengen.

We onderzoeken ook de voor- en nadelen van verschillende varianten in de aansturing van de provincie op de toekomstige uitvoerder van de veerdienst.

- In het proces betrekken wij de stakeholders die belang hebben bij de veerdienst.
- De genoemde onderzoeken zorgen voor een goed onderbouwde besluitvorming van GS en PS over de toekomst van de veerdienst in het najaar 2025.
- De tijdelijke overeenkomst van de huidige uitvoerder van de veerdienst loopt af op 9 juli 2025. Afgesproken is dat de overeenkomst twee keer met een jaar kan worden verlengd. Aangezien de besluitvorming over de toekomst van de veerdienst pas in het najaar 2025 plaats zal vinden, zullen wij de tijdelijke overeenkomst met een jaar verlengen, waardoor het autoveer in ieder geval tot juli 2026 zal blijven doorvaren.
- Uiteraard kijken we bij alle stappen of en hoe deze parallel kunnen lopen om zo min mogelijk tijd te verliezen.

Huidige veerdienst Maasluis-Rozenburg

De provincie Zuid-Holland is opdrachtgever voor de veerdienst Maasluis-Rozenburg. De provincie heeft het autoveer Blankenburg (bouwjaar 1965) laten opknappen met de middelen die u hiervoor beschikbaar heeft gesteld. De provincie is eigenaar van het autoveer. De provincie heeft voor de exploitatie van de veerdienst een tijdelijke exploitatieovereenkomst afgesloten met River Operations South Holland B.V. (onderdeel van Damen) die op 10 juli 2023 is ingegaan met in eerste instantie de inzet van het fiets-voetveer de Jorina en vanaf 15 maart 2024 ook de inzet van het autoveer Blankenburg. Het autoveer vaart overdag (6.00-19.00 uur) elke 20 minuten vanaf elke kant af, aangevuld met het fiets-voetveer in de avond (19.30-0.00 uur) dat elke 30 minuten vanaf elke kant afvaart. Vanaf half maart 2024 hebben de beide veerponten in tien weken tijd ruim 110.000 personen overgezet. Verder hebben de passagiers met de volgende voertuigen de overtocht gemaakt: 51% met een auto, 23% met een fiets of bromfiets, 2,4% met een motor, 0,3% met een vrachtwagen of bus en 0,2% met een landbouwvoertuig. 22% van de passagiers is een voetganger. De genoemde tijdelijke exploitatieovereenkomst heeft een looptijd van twee jaar, die maximaal twee keer met een jaar kan worden verlengd. Hiermee wordt de periode overbrugd totdat er door middel van een nieuwe aanbesteding een nieuwe exploitant kan worden gecontracteerd. In uw Statenvergadering van 31 januari jl. heeft u aanvullende middelen beschikbaar gesteld voor het aangaan van het addendum op de exploitatieovereenkomst en de huurovereenkomst van het autoveer Blankenburg.

Ingebruikname Blankenburgverbinding en nieuwe buslijn

Naar verwachting wordt in december 2024 de Blankenburgverbinding geopend. De Blankenburgverbinding is een nieuwe snelweg (A24) die bestaat uit de Hollandtunnel en de Maasdeltatunnel onder de Nieuwe Waterweg (Scheur) die bij Rozenburg aansluit op de A15 en ten oosten van Maasluis aansluit op de A20. De Blankenburgverbinding is toegankelijk voor personenauto's, vrachtauto's, bussen en motoren. Voor het gebruik van de Blankenburgverbinding moet tol worden betaald. Het toltarief voor personenauto's is lager dan het huidige kortingstarief voor personenauto's die gebruik maken van de veerdienst Maasluis-Rozenburg¹. Voor vrachtauto's zal het toltarief iets hoger zijn dan het huidige kortingstarief voor de veerdienst². Door de

¹ Personenauto: veerdienst huidig tarief met korting € 2,90, voltarief € 4,65. Toltarief tunnel wordt € 1,45.

² Vrachtauto: veerdienst huidig tarief met korting € 6,66, voltarief € 10,90. Toltarief tunnel wordt € 8,70.

Ook na ingebruikname van de Blankenburgverbinding blijven de kortingstarieven voor personenauto's en vrachtauto's van kracht

ingebruikname van de Blankenburgverbinding komt er voor gemotoriseerd verkeer vanaf december 2024 een sneller en voor het autoverkeer een goedkoper alternatief dan de huidige veerdienst Maasluis-Rozenburg. De verwachting is dat de Blankenburgverbinding effect zal hebben op de vervoersvraag voor de veerdienst Maasluis-Rozenburg.

In 2015 is het nut en noodzaak onderzocht van het aanleggen van een tunnelbuis voor langzaam verkeer als onderdeel van de Blankenburgverbinding. Toentertijd is besloten om dat niet te doen, omdat de aanleg- en beheerkosten te hoog waren. De conclusie, van de betrokken regionale overheden was dat de investering van € 33 miljoen en jaarlijks € 2,1 miljoen onderhoudskosten niet te rechtvaardigen was op basis van het te verwachten gebruik. Op basis van prognoses zouden er te weinig fietsers gebruik maken van de tunnel ten opzichte van de veerverbinding Maasluis-Rozenburg. Ook in een scenario zonder veerverbinding zouden de maatschappelijke baten niet opwegen tegen de hoge kosten. De betrokken gemeenten hebben toentertijd in een bestuurlijk overleg aangegeven dat zij meer belang hechten aan het behoud van de veerdienst Maasluis-Rozenburg.

De vervoerder die in opdracht van de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag (MRDH) het busvervoer op Voorne-Putten en Rozenburg verzorgt gaat vanaf december 2024 twee nieuwe buslijnen door de Blankenburgverbinding laten rijden. Eén buslijn rijdt vanuit Rozenburg via de Blankenburgverbinding rechtstreeks naar trein- en metrostation Schiedam Centrum. De nieuwe buslijn is naar verwachting 20 minuten sneller dan het huidige openbaar vervoer. Hierdoor ontstaat er een sneller alternatief voor reizigers vanuit Rozenburg die met het openbaar vervoer richting Schiedam en verder gaan. Als deze buslijn vanaf december 2024 gaat rijden, zal dit ook gevolgen hebben voor de vervoersvraag voor de veerdienst Maasluis-Rozenburg.

Behandelaanpak

Proces toekomstverkenning

Bij de bespreking van de moties in uw Statenvergadering van 31 januari jl. heeft gedeputeerde Zevenbergen aangegeven dat er voor het zomerreces 2024 geen uitgewerkte plannen zijn voor een nieuwe veerpont. De ingebruikname van de Blankenburgverbinding voor personenauto's en vrachtauto's en de nieuwe buslijn zal een groot effect hebben op het aantal reizigers dat gebruik maakt van de veerdienst Maasluis-Rozenburg. Pas na de ingebruikname van de Blankenburgverbinding zal duidelijk zijn wat dit effect is. Een goed onderzoek naar het gebruik van de veerdienst zowel voor als na de ingebruikname van de Blankenburgverbinding is belangrijk voor een goede besluitvorming over de toekomst van de veerdienst.

Wij zullen het onderstaande proces doorlopen voor een toekomstverkenning voor de veerdienst Maasluis-Rozenburg waarbij aandacht is voor de in de moties gevraagde onderdelen.

1. Gespreksronde met belangrijke stakeholders

Voor het zomerreces 2024 is gestart met een ambtelijke gespreksronde met stakeholders. In ieder geval wordt er gesproken met vertegenwoordigers van de gemeente Rotterdam, gemeente Maasluis, Dorpsraad Rozenburg en Rijkswaterstaat (verantwoordelijk voor de aanleg van de Blankenburgverbinding en huidige beheerder van de veerstoepen voor de veerdienst Maasluis-Rozenburg) over hun verwachtingen, vragen en betrokkenheid in het proces. Op een later moment zal er ook overleg plaatsvinden tussen gedeputeerde Zevenbergen en de stakeholders. De stakeholders zullen regelmatig worden geïnformeerd en indien nodig worden geconsulteerd gedurende het proces.

2. Extern onderzoek naar gebruik veerdienst voor en na ingebruikname Blankenburgverbinding

De Blankenburgverbinding zal naar verwachting in december 2024 in gebruik worden genomen. Het effect van ingebruikname van de Blankenburgverbinding op de veerdienst is naar verwachting pas medio juni 2025 goed bekend. Het zal enige tijd duren voordat automobilisten (en als het mogelijk is ook OV-reizigers met de nieuwe buslijn Rozenburg-Schiedam) de voordelen van de Blankenburgverbinding hebben ervaren en deze verbinding onderdeel laten uitmaken van hun dagelijkse route naar werk of school. De aantallen reizigers en voertuigen na de ingebruikname van de Blankenburgverbinding zijn van doorslaggevend belang voor een keuze welke type veerpont in de toekomst voldoet aan de vervoersvraag. Daarom is het belangrijk dat er een goed onafhankelijk onderzoek plaatsvindt dat bestaat uit de volgende onderdelen:

- Analyse van de telgegevens over het gebruik van de veerdienst. Vanaf 15 maart jl. wordt bij elke afvaart het aantal passagiers en voertuigen geteld, dat gebruik maakt van het fiets-voet veer en het autoveer. Er zal een analyse komen van eerdere telgegevens en de telgegevens van 15 maart 2024 tot 1 juni 2025. Hiermee is al het seizoensgebonden verkeer goed in beeld (o.a. recreatieve fietsers) en kan goed het verschil in de vervoersvraag voor en na de ingebruikname van de Blankenburgverbinding in beeld worden gebracht.
- Verdiepend gebruikersonderzoek. Aanvullend op de analyse van de telgegevens zullen op een aantal momenten voor en na de ingebruikname van de Blankenburgverbinding de gebruikers van de veerdienst bevestigd worden naar onder andere hun herkomst en bestemming, hun reisfrequentie en hun motivatie om de veerpont te nemen.
- Analyse van data van vervoersbewegingen van gemotoriseerd verkeer tussen Rozenburg en Maasluis. Op basis van beschikbare data wordt een analyse gemaakt welke vervoersbewegingen personenauto's en vrachtauto's maken die afkomstig zijn uit Rozenbrug of Maasluis voor en na ingebruikname van de Blankenburgverbinding.

3. Uitwerken varianten voor type veerpont

Vooralsnog worden 3 varianten uitgewerkt voor het type veerpont:

1. 'Small': fietsvoet-veer (alleen geschikt voor langzaam verkeer: voetgangers en fietsers)
2. 'Medium': klein autoveer (langzaam verkeer (voetgangers en fietsers), minder validen, landbouwverkeer en eventueel ook hulpdiensten)
3. 'Large': groot autoveer (vergelijkbaar met het huidige autoveer Blankenburg: 30 auto's en 380 passagiers)

In de varianten wordt onderzocht:

- Nautische/technische eisen voor de veerpont
- Mogelijkheid voor verduurzaming van de veerpont/zero emissie en benodigde laadinfrastructuur
- Benodigde aanleginfrastructuur (veerstoepen / pontons)
- Benodigde frequentie dienstregeling (en aantal benodigde veerponten/bemanningsleden)

4. Uitwerken varianten voor sturingsmodel

Vooralsnog worden 3 varianten uitgewerkt voor het sturingsmodel:

1. Alles naar de markt (bouw nieuw veerpont + exploitatie veerdienst)
2. Splitsen eigendom veerpont (provincie) en exploitatie veerdienst (markt)
3. Alles zelf doen (bouw veerpont + exploitatie veerdienst)

In de varianten wordt onderzocht:

- Aanbestedingsvorm
- Contractduur
- Voor- en nadelen van elke variant

Om zowel de varianten voor het type veerpont als de varianten voor het sturingsmodel goed te kunnen invullen zullen er gesprekken plaatsvinden met deskundigen, zoals technisch deskundigen voor de technische/nautische eisen, scheepsbouwers, duurzaamheidsdeskundigen en vergelijkbare voorbeelden van veerdiensten worden geïnventariseerd (o.a. GVB over de veerponten Noordzeekanaal, Provincie Zeeland over het veer Vlissingen-Breskens).

5. Uitwerken businesscase voor elk scenario

De verschillende varianten voor het type veerpont worden met de verschillende varianten voor het sturingsmodel samengevoegd tot verschillende scenario's. Voor elk scenario wordt een business case uitgewerkt die bestaat uit de verwachte eenmalige investeringskosten voor een nieuwe duurzame veerpont of een te verduurzamen van bestaande veerpont, de kosten van de aanleg- en laadinfrastructuur en de verwachte jaarlijkse exploitatiekosten.

6. Uitwerken beoordelingscriteria

Om de verschillende scenario's te kunnen beoordelen worden er beoordelingscriteria ontwikkeld. Te denken valt aan criteria als: voldoen aan de verwachte vervoersvraag, betrouwbaarheid van de veerdienst, kosten (eenmalige investeringskosten + jaarlijkse exploitatiekosten) en het voldoen aan de wensen van stakeholders.

7. Uitwerken voorkeursscenario

Op basis van de beoordelingscriteria worden de scenario's beoordeeld. Uit deze beoordeling volgt een voorkeursscenario met de meest optimale type veerpont en het meest optimale sturingsmodel. Het voorkeursscenario is gebaseerd op de daadwerkelijke vervoersvraag na de ingebruikname van de Blankenburgverbinding.

Besluitvorming GS en PS

Na deze stappen doorlopen te hebben zullen wij naar verwachting na het zomerreces van 2025 een besluit kunnen nemen over het voorkeursscenario voor de veerdienst Maasluis-Rozenburg (meest optimale type veerpont en het meest optimale sturingsmodel). Voor de exploitatiekosten van de veerdienst staat er structureel geld op de begroting. Voor de exploitatie van de huidige veerdienst is het structureel beschikbare budget incidenteel verhoogd tot half 2025. Het huidige autoveer Blankenburg is eigendom van de provincie. Voor de eenmalige investeringskosten van een nieuwe veerpont of verduurzamen van de bestaande veerpont is nog geen rekening gehouden in het Programma Zuid-Hollandse Infrastructuur (PZI). Voor de benodigde investering en eventuele wijziging van de jaarlijkse bijdrage voor de exploitatie wordt een voorstel voor financiële dekking gemaakt. Na het zomerreces 2025 zullen wij aan u het voorkeursscenario (inclusief voorstel voor financiële dekking) met de bijbehorende onderzoeksrapporten voorleggen. In het voorstel van ons aan u zullen ook de drie moties beantwoord worden. Het vastgestelde voorkeursscenario wordt vervolgens verder uitgewerkt ten bate van de op te starten aanbestedingsprocedure.

De tijdelijke overeenkomst van de huidige uitvoerder van de veerdienst loopt af op 9 juli 2025. Afgesproken is dat de overeenkomst twee keer met een jaar kan worden verlengd. Aangezien de besluitvorming over de toekomst van de veerdienst pas in het najaar 2025 plaats zal vinden, zullen

wij de tijdelijke overeenkomst met een jaar verlengen, waardoor het autoveer in ieder geval tot juli 2026 zal blijven doorvaren.

Betrokkenheid PS bij het proces

Gezien de grote betrokkenheid van u bij de veerdienst Maassluis-Rozenburg willen wij u op een aantal momenten meenemen in de voortgang van het proces. In het najaar 2024 kunnen wij u een technische sessie aanbieden waarin wij u de tussenresultaten van de verschillende varianten willen delen. In de aanloop richting de besluitvorming in 2025 kunnen wij u een technische sessie aanbieden over de resultaten van het onderzoek naar het gebruik van de veerdienst voor en na de ingebruikname van de Blankenburgverbinding. Na uw instemming zullen wij in overleg met uw griffie de technische sessies inplannen.

Wij hopen met deze brief u voldoende inzicht te hebben gegeven in het proces voor de toekomstverkenning voor de veerdienst Maassluis-Rozenburg. Zoals eerder aangegeven zullen wij de drie moties beantwoorden in het voorstel dat wij in het najaar 2025 aan u zullen voorleggen.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland,
secretaris,

voorzitter,

drs. M.J.A. van Bijnen MBA

drs. J. Smit