



WATER: PERSONENVERVOER VAART ER WEL BIJ!





INHOUDSOPGAVE

Voorwoord	5
1. Inleiding	7
2. Personenvervoer met wind in de zeilen	9
3. Ontwikkelingen en uitdagingen	12
4. Onze visie	15
5. Een voortvarende aanpak	19
Kortom...	22
Colofon	23



VOORWOORD

Een succes, zo mogen we het personenvervoer over water in de metropoolregio Rotterdam en Drechtsteden zeker noemen. Het doet wat het moet doen: het verbindt mensen met elkaar, met werk en met toeristische bestemmingen. En het is meer dan dat; het draagt ook bij aan ruimtelijke en economische ontwikkeling en duurzaamheid, en het kent een zeer hoge waardering onder reizigers.

Wij zien een verdere groei van het personenvervoer over water dan ook als een kansrijke en positieve ontwikkeling. Maar hoe gaan we die groei vormgeven? In ieder geval door samen te werken. Als eerste stap hebben we gezamenlijk deze toekomstvisie ontwikkeld. De visie gaat vooral over het vervoer waar wij verantwoordelijk voor zijn, zoals de Waterbuslijnen, de Fast Ferry en de veren die in dit gebied liggen, maar we kijken ook naar particuliere aanbieders van vervoer over water.

Uiteraard is het belangrijk dat de visie breed gedragen wordt. Daarom hebben we er diverse andere partijen (andere overheden, vervoerders, reizigers, etc.) bij betrokken. De visie geeft richting aan het beleid, programma's en projecten. Het is ook een aanzet voor een kader bij volgende aanbestedingen van het vervoer in onze regio. Niet beperken, maar juist ruimte bieden aan alle partijen om goed in te spelen op huidige en toekomstige kansen; dát is wat we met deze visie beogen.

We willen dat onze regio bereikbaar en aantrekkelijk blijft om in te wonen, in te werken, en in te recreëren. Wij zijn ervan overtuigd dat personenvervoer over water dit mogelijk maakt. Sterker nog, als we met elkaar deze kansen verzilveren, brengt personenvervoer over water de regio verder naar ons hogere doel: een dynamische, groeiende en florerende regio.



provincie **HOLLAND**
ZUID

Provincie Zuid-Holland
Rik Janssen



METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG

MRDH
Pex Langenberg



Gemeente Rotterdam

Gemeente Rotterdam
Pex Langenberg



Drechtsteden

Drechtsteden
Hans Tanis



Port of
Rotterdam

Havenbedrijf Rotterdam
Ronald Paul



1 INLEIDING

Met waterbussen¹, Fast Ferries, watertaxi's en veerponten is het personenvervoer over water een dynamische, groeiende en innovatieve vervoerstak in onze regio. En dat biedt kansen! In samenhang met bestaande fiets- en ov-verbindingen kunnen we gebieden ontsluiten en bereikbaar houden met aantrekkelijk en duurzaam vervoer. Zo levert personenvervoer over water niet alleen een bijdrage aan het terugdringen van autogebruik, maar ook aan het aantrekken van toeristen en recreanten.

Met deze visie willen we de ontwikkeling van personenvervoer over water verder richting geven. We doen dit met een aantal gemeenschappelijke doelen op het netvlies. De toegevoegde waarde van personenvervoer over water staat daarbij centraal. Verder focussen we op de kracht van het vervoer over water ten opzichte van de andere modaliteiten.

DOEL VAN PERSONENVERVOER OVER WATER

- Het vergroten van de aantrekkelijkheid van onze regio als woon-, werk- en recreatiegebied;
- Het verbeteren van de bereikbaarheid van onze regio, het verminderen van congestie op het wegennet, en daarvan afgeleid het stimuleren van een sterk, betrouwbaar en duurzaam collectief vervoer;
- Het ondersteunen van specifieke ruimtelijke, economische of recreatieve ontwikkelingen.

KRACHT VAN PERSONENVERVOER OVER WATER

- Het verbindt gebieden die anders alleen met grote omrijafstanden verbonden zijn;
- Het is vaak de enige manier om fiets- en OV-netwerken te complementeren waar deze door water worden doorsneden;
- Het vergroot de sociale en culturele verbinding tussen stadsdelen/gebieden op de beide oevers van het water;
- Personenvervoer over water draagt bij aan versterking van agglomeratiekracht door arbeidsplaatsen en inwoners beter met elkaar te verbinden;
- Het heeft een positief imago en wordt zeer goed beoordeeld door reizigers.

OPGAVE VAN PERSONENVERVOER OVER WATER

Vele partijen hebben belang bij het personenvervoer over water. Het kan bijvoorbeeld gaan om belangen op het gebied van toerisme en recreatie, bereikbaarheid van functies zoals onderwijs, cultuur of zorg, ruimtelijke ontwikkeling van rivierzones of regionale bereikbaarheid. Het gaat dus ook niet alleen om publieke maar ook om private partijen. Dit maakt het ontwikkelen van personenvervoer over water complex. Geen van deze belangen is op zich sterk genoeg om personenvervoer over water (maatschappelijk) rendabel te maken. De belangen zullen moeten worden gecombineerd, en de partijen achter deze belangen zullen moeten samenwerken. Iedere partij moet vanuit de eigen rol, taak en bevoegdheid een steentje bijdragen.

¹ Waar we spreken over 'Waterbus' of 'waterbussen' bedoelen we de dienst of het concept. Dit staat los van de vervoerder die deze dienst uitvoert. Als we de huidige vervoerder van deze dienst bedoelen, wordt deze Aquabus BV genoemd. Hetzelfde geldt voor 'Watertaxi' als concept en Watertaxi Rotterdam BV als vervoerder.



Een gezamenlijke ambitie is echter onvoldoende om ook in de praktijk tot resultaat te komen. Daarvoor is een uitvoeringsstrategie nodig inclusief een gezamenlijk beeld van de business case van personenvervoer over water en ieders rol in het realiseren van deze business case. Deze uitvoeringsstrategie gaan wij samen ontwikkelen.

De afgelopen jaren hebben partijen al hard gewerkt aan het ontwikkelen van het personenvervoer over water. Er zijn de nodige successen te noemen. In hoofdstuk 2 noemen we de belangrijkste resultaten van 20 jaar investeren.

Ook de middellange en langere termijn verliezen we niet uit het oog. Een aantal contracten loopt eind 2021 af. De komende jaren speelt daarom ook de aanbesteding van nieuwe contracten. Daarbij is het van belang dat we inspelen op ontwikkelingen die zich de komende jaren voltrekken. Het gaat onder andere om ruimtelijke, economische, en vervoerskundige ontwikkelingen die we nu al voorzien. Verderop in deze visie staan we daar uitgebreid bij stil (hoofdstuk 3).

In hoofdstuk vier werken we onze visie uit. De geschetste ontwikkelingen in de wereld om ons heen, en alle investeringen die we in de afgelopen jaren hebben gedaan, zijn bepalend voor de plek die personenvervoer over water kan innemen. We definiëren een **gezamenlijk** beeld van de toekomst, wat vervolgens de stip op de horizon wordt voor toekomstige ontwikkeling van het personenvervoer over water.

Samenwerking is cruciaal om tot een betere dienstverlening voor de reiziger te komen en onze middelen efficiënter in te zetten. Hoe we onze koers bepalen en hoe we willen samenwerken, leggen we eveneens in deze visie vast. Zowel voor de korte- als voor de langere termijn is dit **gezamenlijk** beeld van de toekomst belangrijk. De uitwerking ervan geven we de komende jaren verder vorm met programma's en projecten en uiteindelijk met nieuwe vervoerscontracten vanaf 2022.

GEZAMENLIJK BEELD VAN DE TOEKOMST

Over een aantal jaar willen wij een complementair netwerk hebben van fiets-, OV- en personenvervoer over water verbindingen tussen alle kernen en de belangrijkste woon- en werklocaties gelegen aan het water tussen Gorinchem en de Maasvlakte. Reizigers moeten frequent en gemakkelijk de rivier kunnen oversteken, en comfortabel en betrouwbaar in de langsrichting kunnen reizen. We willen vooral inzetten op de locaties waar personenvervoer over water een goede aanvulling is op het fiets-, OV of auto netwerk in onze regio. Het vervoer over water kan de ontbrekende schakels in de verschillende netwerken opvullen en bijdragen aan de ruimtelijke en economische ontwikkeling van locaties aan het water.

Toewerkend naar die stip op de horizon gaan we een aantal acties en (operationele) ontwikkelingen in gang zetten die op de korte termijn om besluitvorming vragen. We lichten deze in hoofdstuk 5 toe.

2. PERSONENVERVOER MET WIND IN DE ZEILEN

Het personenvervoer over water heeft zich in de afgelopen 20 jaar ontwikkeld tot een vaste waarde in het vervoersysteem in de regio. Inmiddels zijn er meerdere lijnen en diensten operationeel in het gebied die worden uitgevoerd in opdracht van één of meerdere overheidspartijen. Op de kaart op bladzijde 10 en in onderstaand tabel geven we

de huidige diensten weer. Naast deze diensten zijn er ook nog diensten operationeel waar de overheid geen opdrachtgever van is. Zo hebben zowel Rotterdam als Dordrecht een ondernemer die taxidiensten over water uitvoert (Watertaxi), en bestaan er meerdere veerverbindingen, zoals het Driehoeksveer bij Ridderkerk.

Diensten	Opdrachtgever	Opdrachtnemer
Fastferry Hoek van Holland - Maasvlakte	MRDH	RET
(Auto)veerdienst Maassluis - Rozenburg	Provincie Zuid-Holland (PZH)	Connexion
Veerdienst Gorinchem	Gorinchem	Riveer
Veerdienst Biesbosch (Dordrecht – Werkendam)	Gemeente Dordrecht	Ottevanger
Waterbus lijn 18 (voorheen Aqualiner)	Havenbedrijf Rotterdam, MRDH, Gemeente Rotterdam	Aquabus
Watertaxi	Subsidie door gemeente Rotterdam	Waterweg bv
Waterbus lijn 19 Fietsveer Kralingen - Feijenoord	Gemeente Rotterdam	Aquabus
Waterbussen lijn 20 - 24 Drechtsteden – Rotterdam	PZH, Drechtsteden	Aquabus
Waterbus Pilot Rotterdam - Kinderdijk	PZH, Drechtsteden	Aquabus
Watertaxi Alphaliner	Verkeersonderneming	Waterweg bv
Gebruiksovereenkomst aanlegplaatsen watertaxi	Gemeente Rotterdam	Waterweg bv

Is dit succes een verrassing? Niet als we kijken naar de eigenschappen van personenvervoer over water:

- Het maakt verbindingen mogelijk waar deze over land moeilijk te realiseren zijn.
- Het ontsluit aan water gelegen (ontwikkel-)gebieden.
- Het is relatief makkelijk te realiseren (de waterwegen als belangrijkste infrastructuur liggen er al).
- Het draagt bij aan een positief imago van de regio.
- Het is een aantrekkelijke en onmisbare aanvulling op het fietsnetwerk. De fiets kan meestal zonder problemen worden meegenomen.
- Het is een goede aanvulling op het ov-netwerk.
- Last but not least, personenvervoer over water is een aantrekkelijke vervoersvorm voor reizigers. In de KpVV ov-Klantenbarometer scoort de Waterbus de afgelopen jaren een cijfer tussen de 8 en 8,3 en daarmee consequent hoger dan bus, tram en metro.



Foto's: waterbus.nl

REIZIGERSGROEI

Ook reizigers zien de voordelen in en maken vaak gebruik van het personenvervoer over water. Initiatieven van vervoerders en overheden weten een steeds grotere plaats in het vervoersysteem in de regio te verwerven. Neem de Watertaxi, Waterbus en de Fast Ferry. De eerste twee zijn al in bedrijf sinds de jaren '90 van de vorige eeuw, de laatste begon in 2008.

- Watertaxi Rotterdam verdubbelde het aantal reizigers van 200.000 in 2012 naar ca. 400.000 in 2016.
- De Fast Ferry maakte een groei van 25% door van 48.000 instappers in 2013 naar 65.000 in 2015.
- De Waterbus steeg met 30% van 1,55 miljoen reizigers in 2013 richting 2 miljoen in 2015.

RECENTE INITIATIEVEN

In de afgelopen jaren hebben overheden en vervoerders samen een aantal initiatieven ondernomen om het personenvervoer over water aantrekkelijk en beter te maken.

- Aquabus introduceerde **e-tickets en gratis wifi** voor klanten op de Waterbus.
- Op het gebied van duurzaamheid participeert Aquabus in het **BB Green** project (Europees project met een snelle passagiersboot op elektriciteit) met als doel deze techniek in 2017 naar Nederland te halen.
- Daarnaast is in 2016 door Aquabus hard gewerkt aan plannen voor een **Waterhub Rotterdam** (drijvend aanlandingspunt voor allerlei vormen van personenvervoer over water). Het is nu nog niet duidelijk of dit plan daadwerkelijk haalbaar is. Zo niet, dan zal het Havenbedrijf de halte Erasmusbrug uitbreiden van één ligplaats naar twee ligplaatsen. Dit om het groeiende aantal boten te faciliteren en de overstap tussen verschillende lijnen mogelijk te maken.
- Provincie Zuid-Holland heeft samen met Aquabus in 2015 de dienstregeling uitgebreid met extra **spits/dal afvaarten** tussen Dordrecht en Rotterdam gecombineerd met een verbinding vanuit Dordrecht en Rotterdam met Kinderdijk in de daluren. De eerste berichten geven aan dat de route naar Kinderdijk zeer succesvol is en dat deze toeristische attractie met de Waterbus beter bereikbaar is gemaakt.



- Recentelijk heeft de provincie de **Avondboot** ingesteld waarbij de Waterbus in de Drechtsteden op donderdag, vrijdag en zaterdag bij wijze van proef langer doorvaart.
- De gemeente Rotterdam, Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH), provincie Zuid-Holland, Havenbedrijf Rotterdam en de Verkeersonderneming hebben eind 2015 een 'Sprintje' personenvervoer over water uitgevoerd. Op basis van de aanbevelingen uit dit 'Sprintje' hebben de partijen besloten om begin 2016 € 2,7 miljoen beschikbaar te stellen voor voornamelijk nieuwe aanlegplaatsen in Rotterdam en Schiedam. Voorwaarde was dat Rotterdam middelen zou vrijmaken voor een drietal initiatieven. De gemeente Rotterdam heeft hiervoor in de voorjaarsretraite van 2016 € 2,6 miljoen vrijgemaakt.
- **Uitbreiding lijn 18 Schiedam.** Waterbus lijn 18 wordt met ingang van mei 2017 uitgebreid met een halte in Schiedam, en ook de SS Rotterdam wordt aan het netwerk toegevoegd.
- **Flat fee Watertaxi.** Sinds de Wereldhavendagen in september 2016 betalen reizigers voor de Watertaxi een vast bedrag per zone. Op deze manier zijn zij niet meer afhankelijk van het aantal medereizigers. De gemeente Rotterdam heeft hiervoor subsidie verleend. Doordat het systeem hiermee doorzichtiger is geworden en over het algemeen goedkoper voor de reiziger, maken er meer mensen gebruik van dit vervoer overwater.
- **Bewonersinitiatief Pont op Zuid** Met deze veerverbinding verbindt de gemeente Rotterdam niet alleen Charlois en Katendrecht met elkaar, maar ook een fiets- en wandelroute. Volgens planning gaat het veer in mei 2017 in de vaart.
- **Fietsvoetveer Kralingen-Feijenoord.** De gemeente Rotterdam heeft het contract verlengd tot 2021, zodat ook deze lijn gelijkgeschakeld wordt met andere personenvervoer over waterverbindingen.
- **Watertaxisteigers.** Een aantal nieuwe steigers is aangelegd in het centrumgebied, zoals de halte bij Erasmusbrug/Wilhelminakade.



3. ONTWIKKELINGEN EN UITDAGINGEN

Onze maatschappij verandert snel. Allerlei ontwikkelingen zijn van invloed op ons vervoerssysteem. Met personenvervoer over water kunnen we hier perfect op inspelen. We moeten dan wel de kansen grijpen en uitdagingen aangaan.

Maatschappelijke trends als vergrijzing, de groeiende populariteit van de stad en de noodzaak voor duurzaamheid inclusief een energietransitie, hebben gevolgen voor ruimtelijke ontwikkelingen (meer en compact bouwen in de steden) en het vervoerssysteem. Collectief vervoer in combinatie met de fiets zorgt voor een duurzamere mobiliteit. Wij zien dat personenvervoer over water hierbij in onze regio een grote rol kan spelen.

Ook **ruimtelijke ontwikkelingen** spelen een belangrijke rol in de toekomst van personenvervoer over water. Steeds meer plekken aan of in de nabijheid van water worden bebouwd. Daarbij worden oude havengebieden getransformeerd naar aantrekkelijke en moderne woon-, werk- en recreatiegebieden. Deze gebieden zijn over water

vaak makkelijker en sneller te bereiken dan over land. Personenvervoer over water kan deze ontwikkelingen mogelijk maken, zonder de toch al schaarse ruimte op het land verder in te nemen.

In de economie zien we de opkomst van de **deeleconomie**, met een verschuiving van bezit naar gebruik. Ook het vervoerssysteem speelt hierop in met innovatieve deelproducten die afhankelijkheid van bezit en gebruik van de eigen auto verminderen.

Steeds meer toeristen weten de weg naar onze regio te vinden. Rotterdam staat in de steden top 10 van de Lonely Planet 2016 en ook bestemmingen in de regio, zoals de Biesbosch en Kinderdijk, krijgen steeds meer bezoekers. Juist ook voor deze groepen toeristen is personenvervoer over water een attractieve vervoersvorm, aanvullend op het reguliere ov en de private rondvaartmarkt. Het vervoer is daarbij niet alleen een middel om van A naar B te komen, maar levert gelijk ook een bijdrage aan de toeristische beleving en het imago van het gebied.

Onze regio kent een gevarieerde economie met industrie, productie en diensten. Vaak zijn deze onderdelen ruimtelijk geclusterd. Uit onderzoek blijkt dat veel sectoren afzonderlijk aan het einde van de levenscyclus gekomen zijn. Er ligt dus een economische opgave om de negatieve gevolgen hiervan te voorkomen. Sectoren moeten gecombineerd worden om synergie te bereiken. Bereikbaarheid kan en zal een grotere rol hierbij spelen. Daarbij moet goed gekeken worden naar people, planet, profit; het versterken van de werkgelegenheid en leefbaarheid (people), het aantrekkelijker en gezonder maken van de omgeving (planet), en het verbeteren van het economisch vestigingsklimaat (profit). Om de samenhang te borgen, de bereikbaarheid te verbeteren en daarmee de **economie te versterken** kan personenvervoer over water in dit waterrijke gebied een positieve bijdrage leveren.

Aan de ene kant hebben we dus te maken met bovengenoemde ontwikkelingen die van invloed zijn op het vervoer. Aan de andere kant verandert het vervoersysteem zelf ook.

- **De e-bike** is in opkomst. Dat betekent dat de actieradius van mensen op de fiets aanzienlijk groter wordt en men tot een hogere leeftijd kan fietsen. Personenvervoer over water kan op deze ontwikkeling inspelen, omdat fietsen gemakkelijk meegenomen of geparkeerd kunnen

worden. De combinatie van personenvervoer over water en fiets zorgt voor een uitstekend en aantrekkelijk alternatief voor de auto.

- ICT maakt steeds meer innovatieve vervoerssystemen mogelijk. Met '**Mobility as a Service (MaaS)**' wordt het diverse aanbod aan vervoer (metro, tram, bus, deelauto, deelfiets, waterbus, watertaxi, deeltaxi etc.) gebundeld tot een (keten-)reis die optimaal aansluit bij de wens van de reizigers.
- Op de grote vervoersstromen blijft het vervoer **aanbodgestuurd** om snel en efficiënt vervoer te realiseren. Er komen daarnaast echter steeds meer mogelijkheden voor kleinschalig, **vraagafhankelijk vervoer** dat met behulp van slimme apps georganiseerd wordt. Uber, Lyft en Abel zijn voorbeelden hiervan. Dit vraagafhankelijk vervoer is vooral interessant voor de dunne vervoersstromen en de verplaatsingen van en naar de knooppunten over kortere afstanden.
- **Autonoom vervoer** biedt kansen voor de verdere toekomst. In ons gebied rijdt al sinds 2008 de parkshuttle als volledig autonoom voertuig. Voor de haarvaten van het vervoersysteem zullen autonome voertuigen steeds meer een rol krijgen voor ritten naar en van de knooppunten. Of (en de mate waarin) ook grote voertuigen en schepen zich autonoom kunnen voortbewegen op afzienbare termijn, is echter nog de vraag.

Mobility as a Service

Mobility as a Service (MaaS) is een concept dat in het personenvervoer in ontwikkeling is. MaaS ontzorgt de klant volledig in zijn of haar mobiliteitsbehoefte. De klant voert op een app in waar hij of zij heen wil, en krijgt vervolgens verschillende reismogelijkheden. Daarbij gaat MaaS veel verder dan huidige systemen zoals 9292ov. Bij MaaS worden namelijk nog meer vervoersmogelijkheden aangeboden zoals (deel-)taxi's (Uber, Abel), deelauto's en -fietsen. Ook personenvervoer over water zal onderdeel uitmaken van het advies. Verder wordt ook de reservering en betaling van de hele reisketen verzorgd. Daarmee kan de klant met een druk op de knop van A naar B reizen.



4. ONZE VISIE

GEZAMENLIJK BEELD VAN DE TOEKOMST

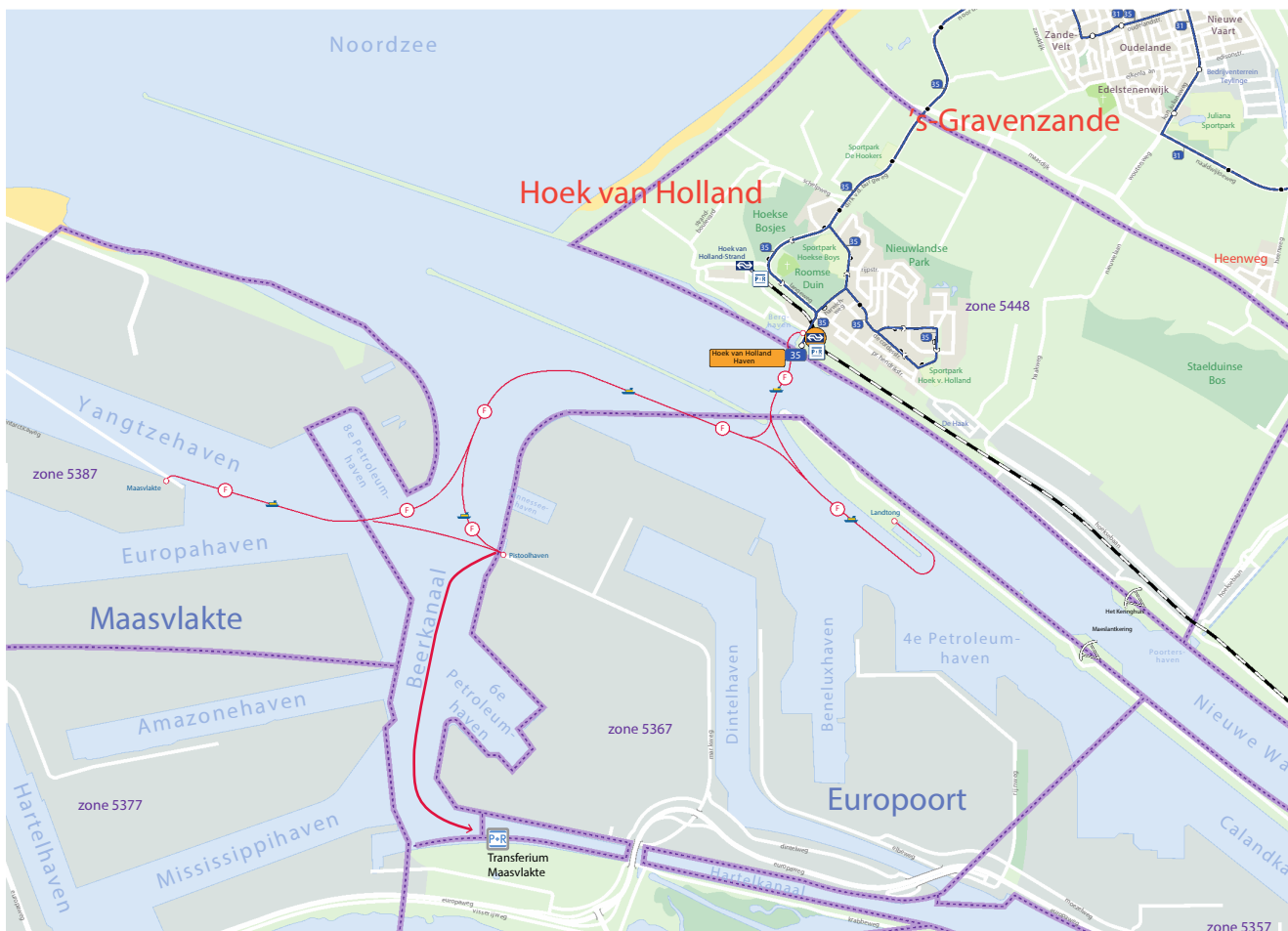
Over een aantal jaar willen wij een complementair netwerk hebben van fiets-, OV- en personenvervoer over water verbindingen tussen alle kernen en de belangrijkste woon- en werklocaties gelegen aan het water tussen Gorinchem en de Maasvlakte. Reizigers moeten frequent en gemakkelijk de rivier kunnen oversteken, en comfortabel en betrouwbaar in de langsrichting kunnen reizen. We willen vooral inzetten op de locaties waar personenvervoer over water een goede aanvulling is op het fiets-, OV of auto netwerk in onze regio. Het vervoer over water kan de ontbrekende schakels in de verschillende netwerken opvullen en bijdragen aan de ruimtelijke en economische ontwikkeling van locaties aan het water. Personenvervoer over water draagt bij aan versterking van agglomeratiekracht door arbeidsplaatsen en inwoners beter met elkaar te verbinden.

Personenvervoer over water biedt onze regio dus genoeg kansen en voordelen. Wij willen die met beide handen aangrijpen. Dat kan door samen te werken en gericht ontwikkelingen te stimuleren.

Het personenvervoer over water ontwikkelen we zodanig dat:

- **Netwerk:** een met het ov en de fiets samenhangend en integraal netwerk ontstaat.
- **Gebiedsontwikkeling en maatschappelijke meerwaarde:** gebiedsontwikkelingen en economische activiteiten ondersteund of gefaciliteerd worden door personenvervoer over water.
- **Bediening doelgroepen:** aantrekkelijk vervoer voor diverse doelgroepen wordt geboden en verbindingen in stand worden gehouden.
- **Duurzaamheid:** de aandrijving van de schepen wordt verduurzaamd, zodat uitstoot van CO₂, NO_x, fijnstof en andere schadelijke stoffen zoveel mogelijk worden gereduceerd.
- **Financieel fundament:** er sprake is van een duurzaam gezonde financiële exploitatie.

Makkelijk gezegd, maar hoe zien we dat precies voor ons? Daarom lichten we bovenstaande punten nader toe.



NETWERK

Het waterrijke karakter heeft onze regio veel gebracht, maar kan ook belemmerend werken in de vervoersbewegingen. Automobilisten moeten vaak omrijden om een vaste oeververbinding te bereiken. Met als gevolg dat juist daar de bottlenecks in het verkeer ontstaan. Fietzers moeten niet alleen omrijden, maar ook nog eens hoogtevverschillen bij vaste oeververbindingen overbruggen.

Voor ons is het duidelijk dat het netwerk van personenvervoer over water zich zodanig moet ontwikkelen dat gebieden die moeilijk per regulier over te ontsluiten zijn, of waar alleen met veel omrijden de overkant kan worden bereikt, tóch **makkelijk, snel en goedkoop bereikbaar** worden. Het vervoer draagt zo bij aan het **(her-)ontwikkelen van gebieden** aan het water en maakt werkgelegenheid en voorzieningen bereikbaar.

Ketenmobiliteit: Personenvervoer over water staat niet los van het overige vervoer in de regio. Het maakt verplaatsingen mogelijk van deur tot deur in combinatie met de fiets, het regulier openbaar vervoer en soms zelfs de auto. Wij zetten ons samen met de andere partijen in om deze netwerken sluitend en samenhangend te krijgen.



In onze visie zijn alle haltes:

- goed bereikbaar over comfortabele en (sociaal) veilige fietspaden.
- uitgerust met veilige parkeerplekken voor fietsen en (kostbare) e-bikes inclusief oplaadfaciliteiten.
- voorzien van een deelfietsensysteem (op de belangrijkste haltes van personenvervoer over water).

Representatieve en functionele haltes: De haltes zijn de toegangspoorten tot het systeem, maar ook andersom, de toegangspoort tot de gemeente. Wij vinden het daarom belangrijk dat deze herkenbaar en goed ingericht zijn.

De fiets zal in de toekomst meekunnen met in ieder geval de Waterbus. Juist deze mogelijkheid om de fiets mee te nemen zorgt ervoor dat het fietsnetwerk ook voor de recreant of niet-frequente reiziger gesloten wordt. Door dit te blijven aanbieden stimuleren we gelijk het fietsgebruik.

GEBIEDSONTWIKKELING EN MAATSCHAPPELIJKE MEERWAARDE

In onze visie is het doel van personenvervoer over water niet alleen het vervoeren van reizigers, maar zeker ook het faciliteren van economische-, toeristische- en ruimtelijke ontwikkelingen. We hebben in het recente verleden gezien dat we **personenvervoer** over water kunnen inzetten om gebiedsontwikkelingen te ondersteunen en mogelijk te maken op plekken die niet of minder

goed met overige modaliteiten ontsloten worden. De ontwikkeling van de RDM-campus is daar een goed voorbeeld van, maar bijvoorbeeld ook de nieuwe verbinding naar Kinderdijk. Personenvervoer over water zorgt daarbij voor economische of maatschappelijke baten die niet direct terug te vinden zijn in de kostendekkingsgraad. Deze baten willen wij echter nadrukkelijk mee laten wegen als wij beslissingen nemen over nieuwe lijnen of uitbreidingen van het netwerk.

BEDIENING DOELGROEPEN

We stellen bij het personenvervoer over water de reiziger centraal. Van toepassing is de piramide van Maslow en de bewerking hiervan door Van Hagen (2013); de reiziger wil in de basis veiligheid en betrouwbaarheid. Als aan die zaken voldaan is, spelen andere behoeftes als snelheid en gemak een belangrijke rol. Onze reizigers reizen met verschillende motieven en hebben dus ook verschillende behoeften.

In onze visie biedt personenvervoer over water een palet aan diensten en voorzieningen aan dat ingezet wordt voor de forens, de scholier, de recreant en de reiziger met een sociaal motief. In onze visie wordt de reiziger door het gebruik van een concept zoals MaaS volledig ontzorgd en krijgt hij/zij een op maat gemaakt reisadvies. De haltes en wachtruimtes zijn aantrekkelijk en de schepen bieden faciliteiten zoals wifi. Door slimme marketing kunnen we de capaciteit in de rustige uren opvullen met bijvoorbeeld recreanten en scholieren.

Wij dragen zorg voor een robuust vervoersaanbod dat (sociaal) veilig en comfortabel is. Onderdeel van dit aanbod zijn naadloze aansluitingen op de fiets- en OV-netwerken. We houden verbindingen in stand als deze oevers met elkaar verbindt die anders alleen met grote omrij-afstanden te bereiken zijn. Vooral tussen de verschillende kernen in de Drechtsteden heeft personenvervoer over water ook een duidelijke sociale meerwaarde.

DUURZAAMHEID

Duurzaamheid speelt bij de ontwikkeling van het personenvervoer over water een prominente rol. Daarom zorgen we voor een balans in de drie componenten van duurzaamheid: *people* (sociaal/werkgelegenheid), *planet* (milieu) en *profit* (economisch/winstgevendheid).

In onze visie bespaart personenvervoer over water de uitstoot van CO₂ en schadelijke stoffen zoals fijnstof, door het voorkomen van (omrij)-kilometers door auto's. Vooral wanneer mensen de auto laten staan en de boot pakken, deze met een goede bezettingsgraad vaart en mensen ook nog eens de fiets of het ov als voor- en natransport gebruiken, levert personenvervoer over water een bijdrage aan een schoner milieu.

Helaas verbruiken de vaartuigen momenteel nog (te) veel kostbare fossiele brandstof (scoort laag op profit) en stoten daarmee te veel geluid en schadelijke stoffen uit (scoort laag op planet). Willen we de potentiële duurzaamheidswinst van personenvervoer over water daadwerkelijk verzilveren, dan zullen ook de vaartuigen verduurzaamd moeten worden.

Naast het streven naar meer reizigers en hogere bezettingsgraden gaan we, samen met de vervoerders, **op zoek naar schonere aandrijftechnieken en lager brandstofverbruik.**

De ontwikkelingen staan niet stil. Steeds meer voertuigen rijden of varen op (bio)LNG (vloeibaar aardgas/biogas) of gedeeltelijk dan wel geheel elektrisch. Ook waterstof lijkt steeds meer een reële optie voor niet alleen auto, bus en trein, maar ook in toenemende mate voor de scheepvaart. We willen handig gebruikmaken van deze innovatieve technologische ontwikkelingen en samen met alle partijen tot een reëel duurzaam alternatief komen op de huidige schepen.

FINANCIIEEL FUNDAMENT

Voor een financieel duurzame exploitatie is het van belang dat de kosten en baten van de bestaande en eventuele nieuwe verbindingen goed met elkaar in balans zijn. We beseffen dat dit in veel gevallen zal betekenen dat de overheid een bijdrage moet leveren, net zoals dat in het reguliere ov het geval is. De kostendekkingsgraad als middel om te beoordelen of een lijn of nieuwe verbinding rendabel is, is niet allesbepalend.

In onze visie wegen we maatschappelijke baten van (nieuwe) verbindingen nadrukkelijk mee. Als er sprake is van grote voordelen voor een bepaalde (externe) partij, vragen we die partij om bij te dragen in de kosten.

Diensten	2015	2016	2017		2018	2019		2020	2021	2022	2023	Opdrachtgever	Opdrachtnemer
			1° helft	2° helft		1e helft	2e helft						
Fastferry Hoek van Holland - Maasvlakte*												MRDH	RET
(Auto)veerdienst Maassluis - Rozenburg**												PZH	Connexxion
Waterbus lijn 18 (voorheen Aqualiner)***												HbR, MRDH, R'dam	Aquabus
Watertaxi												nvt	Waterweg bv
Waterbus lijn 19 Fietsveer Kralingen - Feijenoord												Rotterdam	Aquabus
Waterbus lijn 20 - 24 Drechtsteden - Rotterdam												PZH, D'steden	Aquabus
Waterbus Pilot Rotterdam - Kinderdijk												PZH, D'steden	Aquabus
Watertaxi Alphaliner Gebruiksovereenkomst aanlegplaatsen watertaxi												Privaat	Waterweg bv
												Rotterdam	Waterweg bv

* Contractduur is onbeperkt met een opzegtermijn van 2 jaar
** Zijn i.h.k.v. de Blankenbergtunnel nieuwe afspraken over gemaakt (verdere info volgt)
*** mogelijkheid tot verlening met 3 jaar

FINANCIËEL KADER

De samenwerking voor deze toekomstvisie is erop gericht om zo efficiënt en doelgericht mogelijk financieel haalbare verbindingen te ontwikkelen en al dan niet in stand te houden. De financiële middelen staan bij alle partijen de komende jaren onder druk. Alle partijen zullen zich maximaal inspannen om vanuit hun belang en mogelijkheden bij te dragen aan de uitvoering van de visie.

Het invulling geven aan de gezamenlijke financiële opgave wordt gerealiseerd door de huidige projecten/maatregelen te optimaliseren en te prioriteren, en door in gezamenlijkheid actief te zoeken naar aanvullende middelen. Voor aanvullende middelen wordt naast medeoverheden zoals het Rijk ook gekeken naar marktpartijen. De partijen zetten erop in om samen innovatieve business cases en nieuwe methoden voor financiering en bekostigen te ontwikkelen.





5. EEN VOORTVARENDE AANPAK

We willen het realiseren van onze visie slagvaardig oppakken. Er zijn al veel initiatieven opgepakt (zie hfd 2), en ook voor de korte termijn hebben we acties en projecten gepland. Ook voor de middellange en lange termijn leggen we vast wat we gaan doen om onze visie te realiseren.

De volgende zaken pakken we op korte termijn (2017 en 2018) op:

- Het Havenbedrijf legt diverse Watertaxi-steigers in de Waal/Eemhaven aan (eind 2016-begin 2017).
- Gemeente Rotterdam onderzoekt de behoefte aan personenvervoer over water verbindingen met vooral Pernis en Rozenburg, maar ook met grote bedrijven aan of in de nabijheid van water. Dit als voorloper op een bredere vervoersanalyse die partijen gezamenlijk willen uitvoeren (begin 2017).
- De MRDH verricht in 2017 een bereikbaarheidsanalyse op basis waarvan beoordeeld wordt welke maatregelen nodig zijn om in 2025 10% meer inwoners c.q. arbeidsplaatsen binnen 45 minuten te kunnen bereiken. Daarbij wordt ook naar de kansen voor personenvervoer over water gekeken.
- Gemeente Rotterdam voert samen met de Erasmus Universiteit en de Watertaxi een haalbaarheidsonderzoek en benchmark uit naar een deelfietsensysteem in Rotterdam, ook gekoppeld aan personenvervoer over water als first/last mile (eind 2016-begin 2017).
- Gemeente Rotterdam verricht samen met het Havenbedrijf een quick scan naar de pontons. Daarbij wordt gekeken naar het eigendom, het beheer, de juiste ligging en hoe de ontsluiting is via de wal. Vooral nog is het centrum van Rotterdam het te onderzoeken gebied (begin 2017).
- Drechtsteden en de provincie gaan samen met de partners een haltebeleid opstellen en onderzoeken of de huidige haltes op de goede plek liggen (1e helft 2017).
- Gemeente Rotterdam, Havenbedrijf en provincie Zuid-Holland willen samen met de partners een breed onderzoek opzetten met onze externe (Europese) partners naar verduurzaming van de schepen, inclusief de benodigde infrastructuur (1e helft 2017).
- Het Havenbedrijf legt een ponton aan voor verlenging van Waterbus lijn 18 in Schiedam (1e helft 2017).

- Bij de halte Willemsplein/Erasmusbrug wordt door het Havenbedrijf gewerkt aan het verlengen van het ponton om de aanleg van twee veerboten tegelijkertijd mogelijk te maken. Hierbij wordt ook gekeken naar de mogelijkheden van de door Aquabus ontwikkelde Waterhub (medio 2017).
- Gemeente Schiedam realiseert diverse Water-taxisteigers in de Schiedamse havens (1e helft 2017).
- De provincie zal samen met Aquabus de mogelijkheden onderzoeken van een halte nabij bedrijventerrein Rivium.
- De provincie zal samen met Aquabus en de Drechtsteden de mogelijkheden onderzoeken om de lijnen 21 - 24 te versterken.
- De provincie zal het veer Maassluis - Rozenburg aanbesteden (2017).
- De gemeente Dordrecht besteedt het veer Biesbosch (Dordrecht - Werkendam) opnieuw aan in 2017.

Op middellange en lange termijn gaan wij het volgende doen:

VERVOER

- De contractduur van alle vormen van personenvervoer over water in onze regio gelijkschakelen zodat we de mogelijkheid hebben in 2022 contracten samen te voegen en gezamenlijk aan te besteden. Hiermee creëren we schaalgroottes om innovatie en efficiency te bewerkstelligen.
- Gemeente Rotterdam geeft bewoners in het kader van Proef-Tuin-Stad meer ruimte om met initiatieven te komen zoals personenvervoer over water, waaronder vraagafhankelijke hybride watertaxi's en meer veerverbindingen over de Maas. Meer en betere fietsnelwegen zorgen voor een betere voeding van passagiers voor personenvervoer over water. In het kader van Compact en Groen worden de mogelijkheden van een netwerk van snelle en groene waterbussen (Green Battery Boat) verkend (MIRT).
- Ook willen we gezamenlijk onderzoeken of we door tariefdifferentiatie de bestaande capaciteit tussen de spitsperiodes beter kunnen benutten. Het aantrekkelijker maken van reizen buiten de spits heeft als groot voordeel dat de piek in de spits afgevlakt wordt, waarmee het kostbaar uitbreiden van de spitscapaciteit

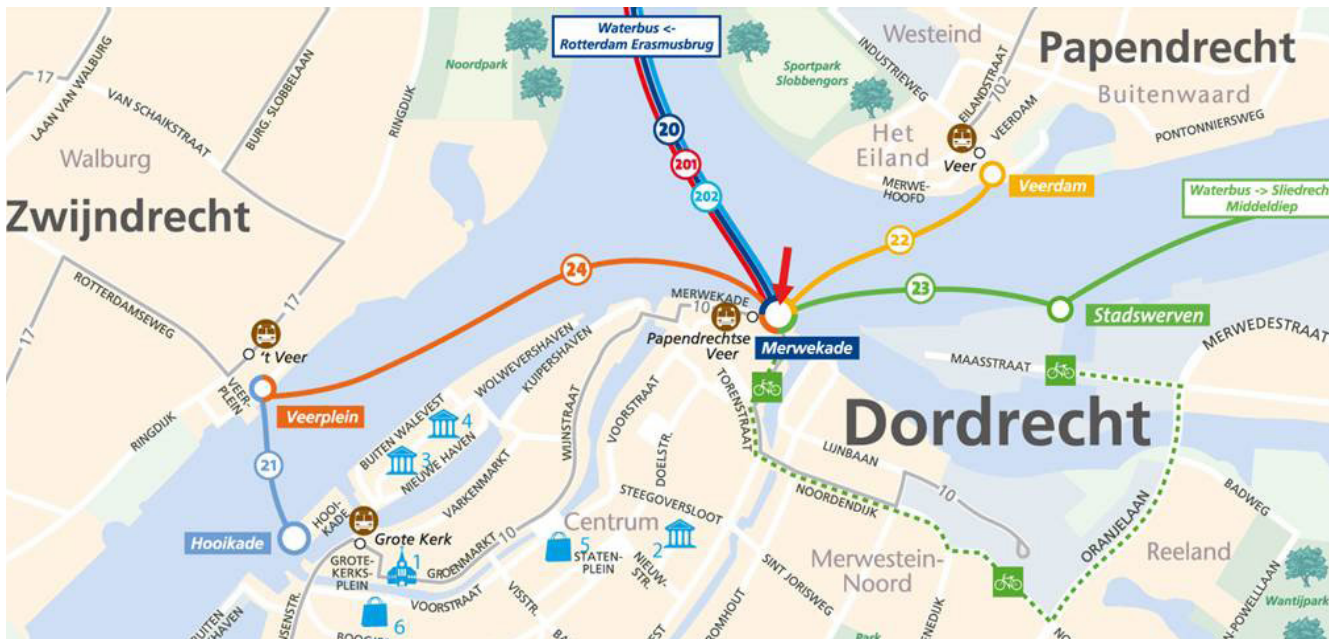
(inzet van extra schepen) voorkomen kan worden. Een hogere bezettingsgraad in de daluren is echter geen doel op zich. We zullen ervoor waken dat de kosten onder de streep niet significant hoger worden.

- Verbeteren netwerk. Voor het optimaliseren en eventueel uitbreiden van het netwerk zullen we, in nauwe samenwerking met de vervoerder en andere (markt-)partijen, de mogelijkheden verkennen. In eerste instantie gaat onze aandacht uit naar de dikke vervoersstromen. Bij eventuele uitbreidingen willen we klein beginnen en zo nodig met experimenten kijken wat de prijs is van de toegevoegde waarde. Daarbij zorgen wij dat de samenhang met het bestaande netwerk geborgd blijft. Zo hebben we ons tot doel gesteld om de potentie van het Rijn-Maashavengebied beter te benutten en locaties zoals Kop van Feijenoord beter te verbinden per water.
- Wij zullen voor contractvorming op de langere termijn een goede balans zoeken in frequentie en capaciteit per schip om te voorkomen dat de vaartuigen met te weinig passagiers of onnodig hoogfrequent rondvaren.
- Tot slot zijn we voornemens om de mogelijkheden van het inzetten van kleinere vaartuigen te onderzoeken. Kleinere vaartuigen zijn flexibeler in zowel het fysiek varen als ook de inzet. Zodoende zijn kostenbesparingen te realiseren, evenals winsten voor het milieu te behalen. Op de reisrelaties met veel reizigers en een (relatief) hoge bezettingsgraad gedurende de hele dag is de inzet van kleinere voertuigen minder relevant.

DUURZAAMHEID

Om de duurzaamheid van personenvervoer over water te vergroten gaan we het volgende doen. Als eerste stap gaan we samen met andere overheden, vervoerders en scheepsbouwers **een benchmark ontwikkelen**. Samen bepalen we wat we willen en kunnen. Wat bevordert in ieder geval de onderdelen planet en profit, maar bij voorkeur ook people? Dit gaan we samen met Europese partners onderzoeken. We leggen hiervoor contact met onder andere de aanbieders van personenvervoer over water in Londen, Kopenhagen en Hamburg.

Als tweede stap onderzoeken we de wenselijkheid en de haalbaarheid van een pilot om de technologie specifiek in onze regio te implemen-



teren. Met het netwerk van scheepsbouwers, vervoerders, andere relevante partijen, en de ervaringen opgedaan met nieuwe technologieën, specificeren we **uitdagende, maar reële doelen voor toekomstige vaartuigen**. Het doel daarbij is materieel aan te trekken dat minder uitstoot in de zogenaamde well-to-wheel² cyclus en lagere exploitatiekosten heeft.

Om dit te realiseren, starten we een **onderzoeksprogramma verduurzaming** van de vloot. Met dit programma zoeken we ook uit of het gezamenlijk inkopen van schepen die tussen de vervoerders binnen het gebied uitwisselbaar zijn, haalbaar en gewenst is.

ORGANISATIE

Willen we onze visie realiseren, dan hebben we een slagvaardige organisatie nodig. Op dit moment zijn er binnen onze regio verschillende opdrachtgevers voor personenvervoer over water. Dit kan leiden tot versnippering en onduidelijkheid. Hier willen we wat aan doen door als opdrachtgevende partijen meer en beter samen te werken bij de verdere ontwikkeling en het beheer van personenvervoer over water. Als eerste stap hiertoe starten we met een **overkoepelende stuurgroep voor personenvervoer over water**.

Deze stuurgroep is in feite een structurele voorzetting van de bestuurlijke overleggen die in 2016 gevoerd zijn met de opdrachtgevers van deze visie. In het voorportaal wordt een kundige ambtelijke werkgroep ingericht. Zowel korte termijn beheer en ontwikkeling als lange termijn ontwikkeling zullen in de stuurgroep gegendeerd worden.

Om aan de verdergaande samenwerking vorm te geven stellen we een overkoepelende bestuurlijke stuurgroep in.

Als opdrachtgevende partijen willen we goed samenwerken met onze partners, de vervoerders en andere (markt-)partijen. Een vervoerder weet als geen ander waar optimalisatieslagen gemaakt kunnen worden en wat de wensen van de reizigers zijn. Van deze kennis willen we optimaal gebruikmaken. Vervoerders krijgen dan ook ruimte om initiatieven op dit vlak te ontwikkelen. Als opdrachtgevers borgen we hierbij de bredere maatschappelijke belangen.

Naast de vervoerder werken we ook samen met andere (markt-)partijen. Zo zijn er partijen of organisaties in de regio die er baat bij hebben als hun locatie beter per water ontsloten wordt. Door afspraken te maken met deze partijen kan het personenvervoer over water een betere financiële dekking krijgen en de (markt-)partijen een betere bereikbaarheid.

² Dat wil zeggen: minder uitstoot, niet alleen van het voertuig, maar ook bij het produceren van de brandstof/energiedrager. Dit kan zich laten vertalen in niet alleen minder lokale uitstoot, maar ook mondiaal.



KORTOM...

Met deze visie geven we een voortvarend vervolg aan het succes van het personenvervoer over water. Onze regio wordt steeds drukker en daarom is het van groot belang om duurzame mobiliteit te stimuleren. Ook het aantrekken van meer toeristen, gebiedsontwikkeling en gelijke kansen op werk staan hoog op de agenda. Personenvervoer over water draagt aan al deze zaken bij. Door slim en innovatief samen te werken, kunnen we personenvervoer over water duurzamer krijgen, zowel wat betreft people (werkgelegenheid), als planet (milieu) en profit (betaalbaar). Op die manier bereiken we ook nog eens ons hogere doel: de florerende regio.

Wat gaan we doen:

- **Samenwerken.** We richten met partijen op korte termijn een werkgroep en een bestuurlijke stuurgroep personenvervoer over water op. De opdracht aan de stuurgroep is te bewerkstelligen dat bestuurlijke grenzen geen invloed meer hebben op het personenvervoer over water en de reizigerservaring.
- **Acties uitvoeren** die zowel voor de korte als de lange termijn gepland zijn.
- **Onderzoeken.** We zetten verschillende onderzoeken uit, waaronder ook onderzoek naar nieuwe bestemmingen, om personenvervoer over water aantrekkelijker en efficiënter te maken. Zo gaan we onderzoeken wat we nog kunnen verbeteren aan de huidige haltes. Ook zullen we daarbij kijken of de huidige haltes nog steeds op de goede plek liggen, of dat het misschien logischer is een bepaalde halte te verplaatsen. We gaan ook potentiële nieuwe bestemmingen onderzoeken op haalbaarheid. Dit zal nauw samenhangen met een onderzoek naar vervoersbehoefte dat op de planning staat. En tot slot gaan we onderzoeken hoe we toekomstige contracten het beste kunnen aanbesteden.
- **Breder kijken.** Bij beslissingen over het handhaven en optimaliseren van het netwerk, maar ook netwerkuitbreidingen, wegen wij maatschappelijke belangen en de maatschappelijke meerwaarde nadrukkelijk mee.
- **Ruimte geven.** De vervoerders en andere partijen krijgen ruimte voor ondernemerschap. De stuurgroep is hierbij regisseur.

COLOFON

Deze visie is tot stand gekomen in nauwe samenwerking met veel verschillende partijen en rekening houdend met bestaand beleid. We spraken met vervoerders (RET, Riveer, Aquabus BV en Watertaxi Rotterdam), consumentenorganisaties (Metrocov, RODAV), en overheden individueel om op een gestructureerde wijze informatie te verzamelen. Om de belangen van de reizigers uit eerste hand te vernemen interviewden we de reizigers op verschillende lijnen.

Deze visie is opgesteld door de MRDH, Provincie Zuid-Holland, Drechtsteden, gemeente Rotterdam en het Havenbedrijf Rotterdam.

BRONNEN GERAADPLEEGD

- CCIPTec (2016). Report on major market trends, the effect of societal trends on market and their influence on public transport. [online]. Beschikbaar: <http://ciptec.eu/deliverables/>
- CROW (2014). De klantwenspiramide; het instrument om klantgericht te werken. [online]. Beschikbaar: [http://www.crow.nl/mobiliteit-en-gedrag/weblog/december-2014-\(1\)/de-klantwenspiramide;-het-instrument-om-klantgeric](http://www.crow.nl/mobiliteit-en-gedrag/weblog/december-2014-(1)/de-klantwenspiramide;-het-instrument-om-klantgeric)
- CROW (2015). Weloverwogen over Water. Organisatie van personenvervoer over water: theorie en praktijk.
- Gemeente Den Haag, gemeente Rotterdam, MRDH, provincie Zuid-Holland, ministerie van Infrastructuur en Milieu (2016). MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam - Den Haag (BRDH). Beschikbaar: <http://www.mirt-rotterdamdenhaag.nl/Over+dit+MIRT-onderzoek/Project-publicaties/default.aspx>
- Gemeente Rotterdam (2016). Slimme bereikbaarheid voor een gezonde, economisch sterke en aantrekkelijke stad. Stedelijk Verkeersplan Rotterdam 2016-2030+. [online]. Beschikbaar: http://www.rotterdam.nl/Clusters/Stadsontwikkeling/Document%202016/Verkeer%20en%20Vervoer/Stedelijk%20Verkeersplan_lr_v5.pdf
- Hagen, van, M. (2013). De emotionele reis van onze klant. CVS. [online]. Beschikbaar: http://www.cvs-congres.nl/cvspdfdocs_2013/cvs13_051.pdf
- KpVV (2016). OV-Klantenbarometer. [online]. Beschikbaar: http://www.crow.nl/downloads/pdf/verkeer-en-vervoer/crow-kpVV/ov-klantenbarometer2015/k036-27_provincie-zuid-holland.aspx
- Mott MacDonald (2016). IJmeer metroverbinding, Nederland. [online]. Beschikbaar: <https://www.mottmac.com/nl-NL/article/2357/ijmeer-metroverbinding-nederland>
- MRDH (2013). Strategische Bereikbaarheidsagenda vervoersautoriteit Metropoolregio Rotterdam Den Haag. [online]. Beschikbaar: <http://mrdh.nl/sites/mrdh.nl/files/files/090613%20Strategische%20Bereikbaarheids%20Agenda.pdf>
- MRDH (2016). Concessiemonitor 2016. [online]. Beschikbaar: <http://mrdh.nl/system/files/projectbestanden/Concessiemonitor%20MRDH%202016.pdf>
- MRDH (2016). Ontwerp Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid 2016-2025. [online]. Beschikbaar: [http://mrdh.nl/sites/mrdh.nl/files/files/Ontwerp%20Uitvoeringsagenda%20\(webversie\).pdf](http://mrdh.nl/sites/mrdh.nl/files/files/Ontwerp%20Uitvoeringsagenda%20(webversie).pdf)
- Provincie Zuid-Holland (2016). Beleidskader Openbaar Vervoer DAV. [online]. Beschikbaar: <https://staten.zuid-holland.nl/>
- Provincie Zuid-Holland (2014). Visie ruimte en mobiliteit. [online]. Beschikbaar: <http://www.zuid-holland.nl/onderwerpen/ruimte/visie-ruimte/vrm-documenten/>
- Verkeersonderneming, RBO (2015). Sprintje: personenvervoer over water. Havenbedrijf Rotterdam, MRDH, provincie Zuid-Holland.
- Verkeerskunde (2016). Mobility as a Service is de toekomst van mobiliteit. [online]. Beschikbaar: <http://www.verkeerskunde.nl/mobility-as-a-service-is-de-toekomst-voor.44802.lynkx>

