

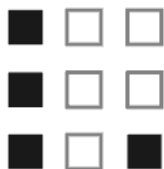
Proef Avondboot Drechtsteden

eindevaluatie

augustus 2017



adviseurs in verkeersbeleid



Documentbeschrijving

Titel	Proef Avondboot Drechtsteden
Ondertitel	eindevaluatie
Pagina's	27
Publicatienr.	1785
Verschijningsdatum	augustus 2017
Auteurs	Willy Sweers
Opdrachtgever	provincie Zuid-Holland
Contactpersoon	Hans Heukels

Ligtermoet& Partners- Walenburgerplein 104 – 3039 AN Rotterdam – (010) 303 2998
Vestigingen in Rotterdam (Ligtermoet & Partners) en Leuven (Timenco)



Proef Avondboot Drechtsteden

eindevaluatie

augustus 2017

in opdracht van:
provincie Zuid-Holland



Inhoudsopgave

1.	De proef met de avondboot	- 5 -
1.1	Reguliere dienstregeling	- 6 -
1.2	Extra vaarten in de avond	- 6 -
1.3	Aanpak van de evaluatie	- 7 -
2.	Het gebruik van de avondvaarten	- 8 -
2.1	Ontwikkeling van het gebruik per week	- 8 -
2.2	Dagen van de week en tijdvakken	- 9 -
2.3	Ontwikkeling per maand	- 11 -
2.4	Interpretatie van de ontwikkeling in het gebruik	- 11 -
2.5	Gebruik naar richting	- 13 -
2.6	Profiel van de reizigers	- 13 -
3.	Sociale veiligheid en overlast	- 15 -
3.1	Sociale veiligheid	- 15 -
3.2	Overlast	- 15 -
3.3	Conclusie	- 15 -
4.	Betrokkenheid van de stakeholders	- 16 -
4.1	Meerwaarde voor stakeholders	- 16 -
5.	Conclusies en aanbevelingen	- 20 -
5.1	Conclusies	- 20 -
5.2	Aanbevelingen	- 20 -
5.3	Opties voor een eventuele volgende proef	- 21 -
5.4	Andere vervoeropties als alternatief	- 23 -
	Tabellenbijlage	- 25 -
	Geraadpleegde bronnen	- 27 -



1. De proef met de avondboot

Vanaf november 1999 verzorgt de Waterbus de veerverbindingen tussen de Drechtsteden. De Waterbus volgde de voormalige gemeentelijke veerdiensten tussen Dordrecht en Zwijndrecht en Dordrecht en Papendrecht op en breidde deze bovendien uit naar Sliedrecht, Hendrik-Ido Ambacht en Alblasterdam. Inmiddels is de Waterbus een begrip in de regio en is de lijndienst geïntegreerd met de verbinding naar Rotterdam. Ook in Rotterdam vaart Waterbus tussen Kralingen en Feijenoord en van de Erasmusbrug naar Heijplaat en sinds kort ook naar Schiedam.

Het is de Waterbus niet altijd voor de wind gegaan. In 2008 kon de toenmalige exploitant door gestegen brandstofkosten en tegenvallende opbrengsten de exploitatie niet voortzetten. Op basis van een nieuwe aanbesteding is per 2010 Aquabus de huidige vervoerder, waarbij het lijnennet, dienstregeling en inzet van schepen verder zijn geoptimaliseerd. Ten opzichte van het bekende stads- en streekvervoer met bussen het vervoer over water een relatief hoog kostenniveau. De exploitatie van personenvervoer over water is wezenlijk anders dan die van busvervoer. De nautische context stelt andere eisen aan materieel en personeel. De investeringskosten van de schepen ligt per zitplaats fors hoger dan bij bussen. Dat is weliswaar ook bij railvervoer het geval; daar wordt dat deels gecompenseerd door schaalvoordelen, omdat bij tram, metro en trein de capaciteit per rijdend personeelslid weer gunstiger is dan bij de bus. Bij de Waterbus is dat niet zo: er is zowel een kapitein als minimaal één steward aan boord. Het is daarom belangrijk om de dienstverlening zorgvuldig af te wegen tegen het verwachte gebruik. Om die reden eindigt de dienstregeling op normale werkdagen rond 21.00 uur.

De gemeenten in de Drechtsteden ontwikkelen zich steeds meer als één samenhangend stedelijk gebied. Regelmatig is de wens geuit om ook later op de avond nog de Waterbus te kunnen gebruiken. Meermalen is aangegeven dat de huidige eindtijden een bezoek aan bijv. schouwburg, bioscoop of restaurant ondoenlijk maken, ook in de zomerdienst. Voor inwoners van Zwijndrecht en Papendrecht, die hemelsbreed dichtbij het centrum van Dordrecht wonen, zouden de avondvaarten het meest interessant zijn. Met de lijnen 21 en 22 kunnen zij het centrum van Dordrecht dan ook voor uitgaan of theaterbezoek gebruiken. Juist vanuit deze functie hebben belanghebbenden, verenigd in Dordrecht Marketing en POBD, zich aan de proef geëngageerd.

Om aan de wensen tegemoet te komen en om te kunnen nagaan of deze behoefte ook tot voldoende gebruik leidt, is er een proef ingesteld. Voor de proef heeft provincie Zuid-Holland extra subsidie beschikbaar gesteld. Met ingang van 1 december 2016 vaart de Waterbus op de lijnen 21 en 22 in de avonduren op donderdag, vrijdag en zaterdag tot ca. 01:00 uur. Vooraf zijn drie succescriteria benoemd aan de hand waarvan de proef geëvalueerd wordt:

1. Een gemiddelde bezetting per afvaart van minimaal 10 reizigers;
2. Geen sprake van significante overlast voor omwonenden;
3. Geen sprake van significante onveilige situaties aan boord.

Na een periode van 4 maanden avondvaart heeft de provincie Zuid-Holland een tussen-evaluatie laten verrichten. Na afronding van de proefperiode per 1 juli 2017 is een eindevaluatie opgesteld. Dit rapport doet verslag van de bevindingen over de gehele proefperiode.



1.1 Reguliere dienstregeling

De reguliere dienstregeling van de Waterbus kent een winterdienst en een zomerdienst¹. In de winterdienst vertrekt de laatste afvaart op werkdagen om 21:00 uur (donderdag koopavond 21:45). Op zaterdag is de laatste afvaart om 20:00 uur en op zondag om 18:45 uur. De waterbus kent een anticyclisch seizoenspatroon. Tijdens de zomerperiode zijn er in stads- en streekbus minder reizigers, bij de waterbus juist meer. Tijdens de zomerdienst varen de lijnen 21 en 22 op donderdag, vrijdag en zaterdag juist langer door (tot maximaal 23.00 uur).

Reguliere dienstregeling Waterbus, lijnen 21 en 22.

dag vd week	Laatste afvaart Winterdienst		Zomerdienst	
	lijn 21-> Zwn	lijn 22 ->Ppd	lijn 22 -> Zwn-	lijn 22 ->Ppd
maandag	21:00	21:00	21:00	21:00
dinsdag	21:00	21:00	21:00	21:00
woensdag	21:00	21:00	21:00	21:00
donderdag	21:45	21:45	23:00	23:00
vrijdag	21:00	21:00	23:00	23:00
zaterdag	20:00	20:00	22:00	22:00
zondag	18:45	18:45	18:45	18:45

1.2 Extra vaarten in de avond

In onderstaande tabel is weergegeven wat de laatste afvaart vanuit Dordrecht naar resp. Zwijndrecht en Papendrecht is voor de dagen van de week in de winterdienst en in de zomerdienst. Omdat er op beide lijnen een kwartierdienst wordt gevaren, is daarmee ook het aantal extra vaarten in het kader van de proef bekend.

Laatste afvaarten winter- en zomerdienst, extra avondvaarten

dag vd week	Laatste afvaart Winterdienst		Zomerdienst		extra afvaarten winter (zomer)	
	lijn 21 Drd-Zwn	lijn 22 Drd-Ppd	lijn 21 Drd-Zwn	lijn 22 Drd-Ppd	lijn 21 Drd-Zwn	lijn 22 Drd-Ppd
maandag	21:00	21:00	21:00	21:00	-	-
dinsdag	21:00	21:00	21:00	21:00	-	-
woensdag	21:00	21:00	21:00	21:00	-	-
donderdag	21:45	21:45	23:00	23:00	+24 (+14)	+23 (+14)
vrijdag	21:00	21:00	23:00	23:00	+30 (+15)	+30 (+14)
zaterdag	20:00	20:00	22:00	22:00	+38 (+22)	+38 (+22)
zondag	18:45	18:45	18:45	18:45	-	-

Bij de afgesproken uitbreiding in de avonduren worden de afvaarten op donderdag, vrijdag en zaterdag voortgezet tot 01:00 uur. Daarmee is voor de reizigers op lijnen 21 en 22 geen onderscheid meer tussen zomerdienst en winterdienst.

In de winterdienst gaat het om 183 extra afvaarten per week. Op Kerstavond 24 december en Oudejaarsavond 31 december is er geen avondvaart geweest. In de zomerdienst gaat het om 101 afvaarten per week. Op Koningsdag 27 april, Dodenherdenking 4 mei en He-

¹ De proef valt van december tot en met maart in de winterdienst (18 weken) en vanaf april in zomerdienst (13 weken).



melvaartsdag zijn er geen avondvaarten geweest. In totaal gaat het om het volgende aantal afvaarten, uitgesplitst naar dag van de week en afvaarten:

dag van de week	aantal vaardagen *)	afvaart per avond	totaal winter	aantal vaardagen **)	afvaart per avond	totaal zomer	totaal proef
	winterdienst			zomerdienst			totaal
donderdag	18	47	846	10	28	280	1.126
vrijdag	18	60	1.080	13	29	377	1.457
zaterdag	15	76	1.140	13	44	572	1.712
totaal	51	183	3.066	33	101	1.229	4.295

*) uitgaande van start proef per 1 december 2016 en einde winterdienst 31 maart 2017.

**) uitgaande van start zomerdienst 1 april 2017 en einde proef 1 juli 2017.

1.3 Aanpak van de evaluatie

De drie criteria voor de proef vragen staan in deze eindevaluatie centraal. Daarnaast belichten we de rol die de stakeholders in de Drechtsteden hebben vervuld. Dat leidt tot de volgende vragen voor de eindevaluatie:

- Hoeveel reizigers hebben gebruik gemaakt van de extra afvaarten in de periode 1 december 2016 tot en met 1 juli 2017?
- Is er tijdens de late uren van de avondvaart sprake geweest van bijzondere overlast op de locaties Dordrecht Merwekade, Zwijndrecht Veerplein en Papendrecht Veerdam?
- Is er tijdens de extra afvaarten sprake geweest van incidenten met sociale veiligheid?
- Hoe is de samenwerking verlopen met de stakeholders en hoe kijken zij aan tegen de ervaringen met de avondvaarten?

Ten opzichte van de eerder uitgevoerde tussenevaluatie beschrijft deze eindevaluatie de gehele periode, analyseert het de betrokkenheid van de stakeholders (bij marketing- en communicatieactiviteiten) en doet de eindevaluatie aanbevelingen over een eventueel vervolg in een tweede proef voor de Avondboot.

Om deze hoofdvragen te beantwoorden hebben wij de volgende activiteiten uitgevoerd:

- Analyse van de gebruikscijfers; deze cijfers zijn door Waterbus verzameld en ter beschikking gesteld. De bevindingen worden besproken in hoofdstuk 2.
- Analyse van overlastmeldingen en sociale veiligheidsincidenten; hiervoor hebben we gesprekken gevoerd met de gemeenten en navraag gedaan naar meldingen bij de politie. De bevindingen hiervan worden besproken in hoofdstuk 3.
- Analyse van samenwerking met de stakeholders; hiervoor zijn o.a. gesprekken gevoerd met de vertegenwoordigende organisaties Dordrecht Marketing en de vereniging Promotie Ondernemers Binnenstad Dordrecht (POBD). De bevindingen hiervan worden besproken in hoofdstuk 4.

Onze conclusies en aanbevelingen zijn verwoord in het laatste hoofdstuk 5.

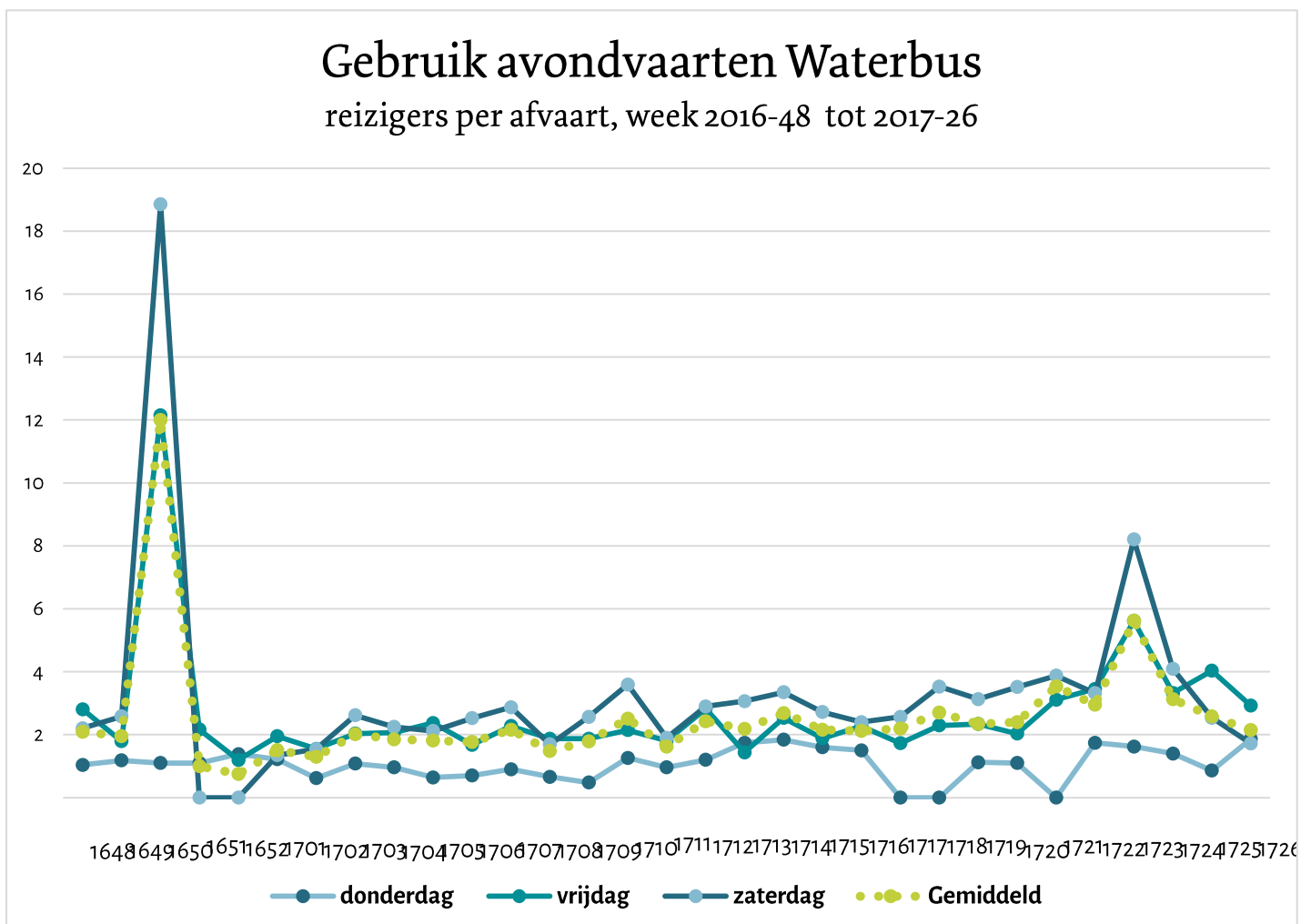


2. Het gebruik van de avondvaarten

Het gebruik van de Waterbus wordt door de vervoerder nauwlettend gevolgd. Tijdens iedere vaart wordt het aantal reizigers hoofdelijk geteld, zodat een volledig beeld ontstaat van het gebruik is. Er wordt dus niet administratief geteld aan de hand van verkopen, ov-chipkaart transacties; er is dus geen uitval van kaartsoorten waarvoor correcties nodig zijn.

Waterbus heeft de telgegevens van alle afvaarten van week 48 in 2016 tot en met week 26 in 2017. Hieronder worden de resultaten gepresenteerd van het gemiddeld aantal reizigers per afvaart. We bespreken de uitkomsten voor het verloop van de proef (ontwikkeling per week), voor de verschillende dagen (donderdag, vrijdag en zaterdag) en naar tijdvak van de avond en naar richting.

2.1 Ontwikkeling van het gebruik per week



Op de zaterdagen 24 december (Kerstavond) en 31 december (Oudejaarsavond) en op de donderdagen 27 april (Koningsdag), 4 mei (Dodenherdenking) en 25 mei (Hemelvaartsdag) zijn geen avondvaarten gevaaren. Het aantal reizigers is in de grafiek nihil.



Over de gehele proefperiode is het aantal reizigers per afvaart 2,6; halverwege was het gebruik bij de tussenevaluatie nog 2,3 reizigers per afvaart. In de grafiek is duidelijk te zien dat het gebruik een licht stijgende lijn vertoont.

Het aantal reizigers per afvaart is ten opzichte van het criterium van de proef laag (2,6 versus 10). In totaal zijn er meer dan achtduizend reizigers overgezet, bijna 450 per week. Normaal vervoeren lijn 21 en 22 in de maanden december t/m juni ruim 12 duizend reizigers per week. Het gebruik van de avondvaarten blijft behoorlijk achter bij het gemiddelde gebruik voor heel 2016 (7,4).

avond- en reguliere vaarten, reizigers en gemiddelde bezetting

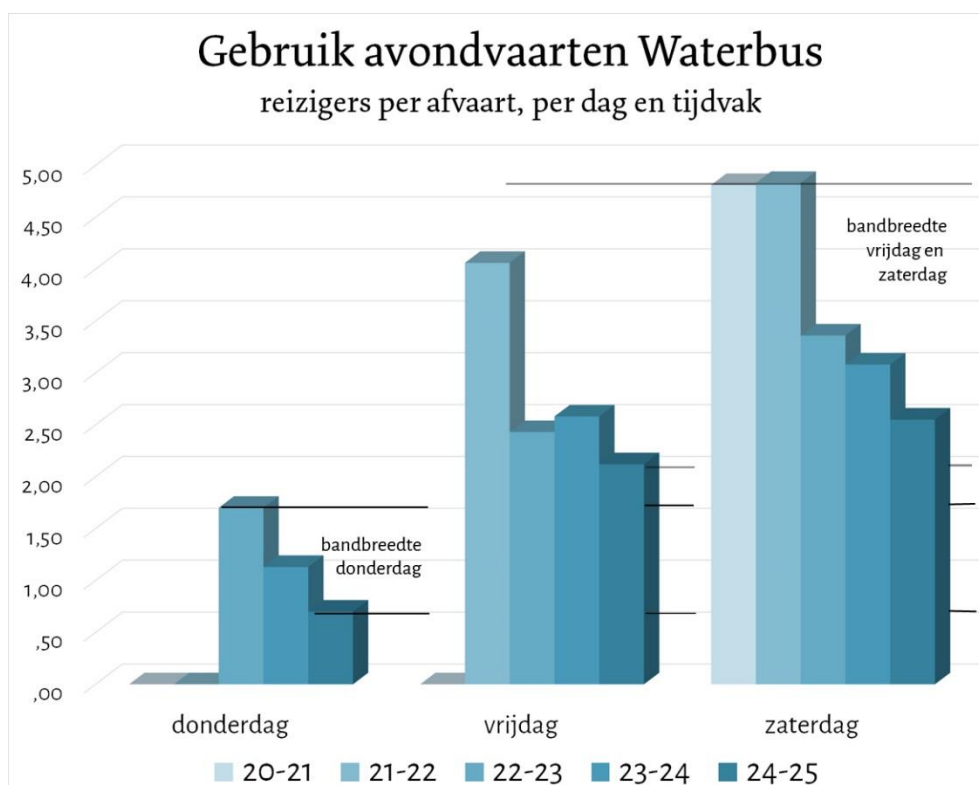
	lijn 21	lijn 22	lijnen 21+22
reizigers avond vaarten	5.141	9.472	14.585
aantal avond afvaarten	2.806	2.806	5.612
gemiddelde bezetting avondvaarten	1,8	3,4	2,6
idem heel 2016	5,2	9,5	7,4

Duidelijk waarneembaar zijn pieken in de weekenden van de Kerstmarkt (vrijdag 16 en zaterdag 17 december) en Wantijpop (vrijdag 9 en zaterdag 10 juni). Bij deze evenementen is sprake van hoger gebruik dan tijdens gewone weekenden. Kort na de proefperiode is in samenwerking met het Big Rivers Festival (14-16 juli) en met ondersteuning van de gemeente Dordrecht een aantal extra afvaarten gevaren na de reguliere tijden (zaterdag 15 juli van 22 tot 23 uur en zondag 16 juli van 19 tot 22 uur). Op de zaterdag lag het gemiddeld aantal reizigers per afvaart boven de 30 en op de zondag boven de 15. Tijdens evenementen kan de bezetting kennelijk wel in de buurt en zelfs boven de normbezetting uitkomen.

2.2 Dagen van de week en tijdvakken

Niet alleen de omvang van het aantal reizigers verschilt per dag van de week, ook het patroon in de tijd gedurende de avond verschilt. Op de donderdagen is het gebruik duidelijk lager dan op vrijdagen en zaterdagen. Het gebruik is in alle uur vakken lager en wordt in de loop van de avond ook sneller minder. Op vrijdag en zaterdag is het gebruik op alle uren hoger dan op donderdag, zelfs het laatste uur na middernacht. De breedte van het gebruik op donderdag ligt geheel onder die van vrijdag en zaterdag. Op vrijdag en zaterdag valt het gebruik terug na 22 uur maar loopt op zaterdag nog iets langer door.

Op donderdagen kent het gebruik ook geen pieken. In de winterdienst heeft geen enkele donderdagse afvaart tien of meer reizigers, in de zomerdienst komt dit vier keer voor. De hoogste gemeten bezetting is 17 personen, dit kwam slechts één keer voor. Het aantal afvaarten met meer dan vijf personen was een kleine 3% van het aantal afvaarten; bijna 60% van de vaarten op donderdag had zelfs helemaal geen passagiers. Op de vrijdag en zaterdag is het beeld drukker.



NB: De reguliere vaarten stoppen op donderdagavond om 22 uur, op vrijdag om 21 uur en op zaterdag om 20 uur. Tot deze uren worden de reizigers geteld in de reguliere vaart en valt dus buiten deze evaluatie. '24-25' is het tijdvak van 0:00 tot 01:00 uur.

Het aandeel afvaarten boven het criterium van 10 is ongeveer 3%, het aandeel met meer dan vijf reizigers is 12%. De drukste afvaart kent 24 reizigers (buiten dagen met evenementen). Tijdens de Kerstmarkt, vrijdag 16 en zaterdag 17 december, is het beeld totaal anders. De hoogste bezettingen zijn dan te vinden op lijn 21 naar Zwijndrecht: op zaterdagavond varen tussen 21 en 22 uur vier achtereenvolgende vaarten vol of bijna vol over (maximum aantal passagiers is 130).

bezetting naar dag van de week en evenement (Kerstmarkt 16+17 dec, Wantijpop 9+10 jun)

dag van de week	donderdag	vrijdag, zaterdag ^{*)}	evenement	totaal
vaarten zonder reizigers ^{**)}	52%	36%	21%	39%
vaarten met 1-5 reizigers	45%	51%	32%	49%
vaarten met 5-10 reizigers	3%	11%	17%	9%
vaarten met 10 of meer reizigers	0,3%	2,2%	30%	3%
totaal	100%	100%	100%	100%
drukste afvaart	17	31	130	130
gemiddelde bezetting	1,2	2,5	11,5	2,6

^{*)} exclusief de dagen van de Kerstmarkt (vrijdag 16 en zaterdag 17 december 2016) en Wantijpop (9 en 10 juni 2017)

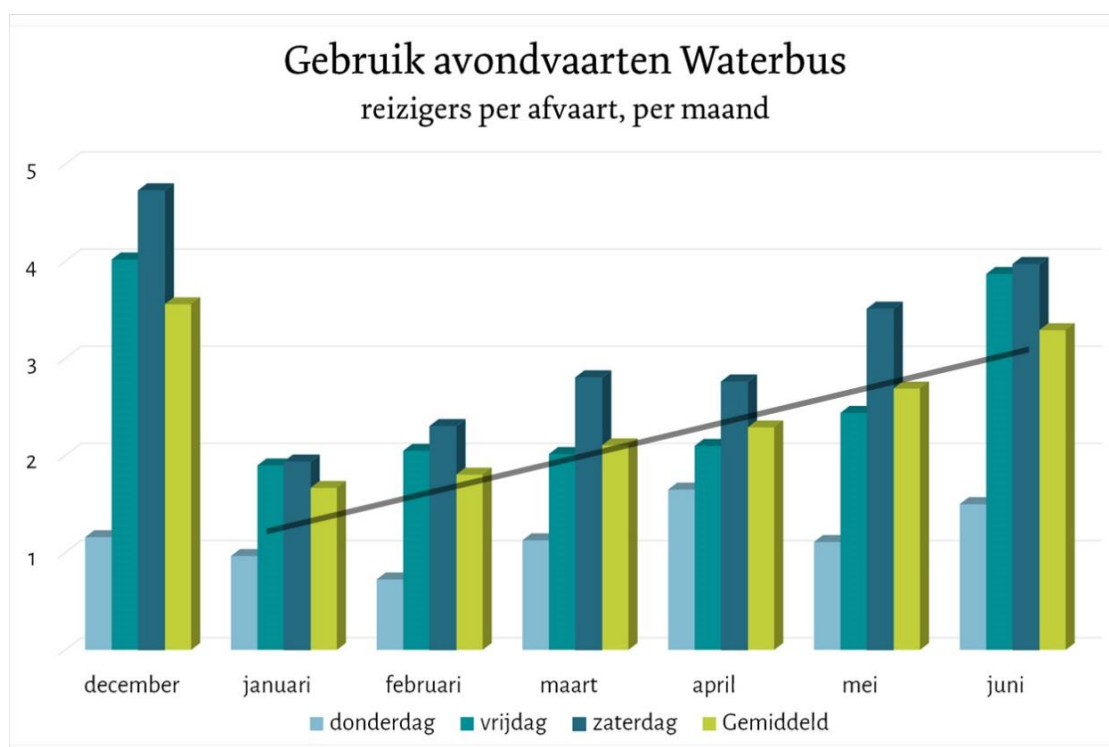
^{**)} Overigens is het niet vreemd dat er afvaarten zonder passagiers voorkomen. Dit heeft te maken met de eenzijdigheid van de vervoerstromen: het ene moment gaat bijna iedereen de ene kant op, het andere moment de andere. Het is hier vooral van belang de kolommen met elkaar te vergelijken.



2.3 Ontwikkeling per maand

December was qua reizigersaantallen verreweg de beste maand voor de avondvaarten. Overigens komt deze hoge score volledig voor rekening van bezoekers van de Dordtse Kerstmarkt op vrijdag 16 en zaterdag 17 december. Op donderdag 15 december was het gebruik met gemiddeld 1,1 reiziger per afvaart vergelijkbaar met de andere donderdagen van december.

In de maanden januari tot en met juni zit er een licht opgaande lijn. De doorgroei in de maand juni komt overigens geheel voor rekening van het weekend van Wantijpop; het aantal reizigers in de twee laatste weekenden loopt weer terug. De drukste afvaart in december (excl. Kerstmarkt) is 14 reizigers, in januari 24, in februari 17 in maart 24, april 31, en 25 en juni (excl. Wantijpop) 27 reizigers.



2.4 Interpretatie van de ontwikkeling in het gebruik

De ontwikkeling van het gebruik tijdens de proef wordt bepaald door twee factoren:

- ingroei:
De uiteindelijke potentie van het gebruik wordt niet direct vanaf het begin gerealiseerd. Nieuwe initiatieven hebben tijd nodig om zich bekend te maken en te bewijzen. Na aanvankelijk uitproberen gaan reizigers uiteindelijk met enige regelmaat de nieuwe dienst gebruiken.
- seizoensinvloeden:
Fietsen op openbaar vervoer kennen elk een duidelijk seizoenspatroon. Zo wordt er in voor- en najaar vaker met de bus gereisd en juist in de zomer minder. Voor de fiets is dat patroon bijna omgekeerd. Ook het gebruik van de Waterbus heeft een duidelijk seizoenspatroon, dat meer lijkt op dat van de fiets dan op dat van de bus.



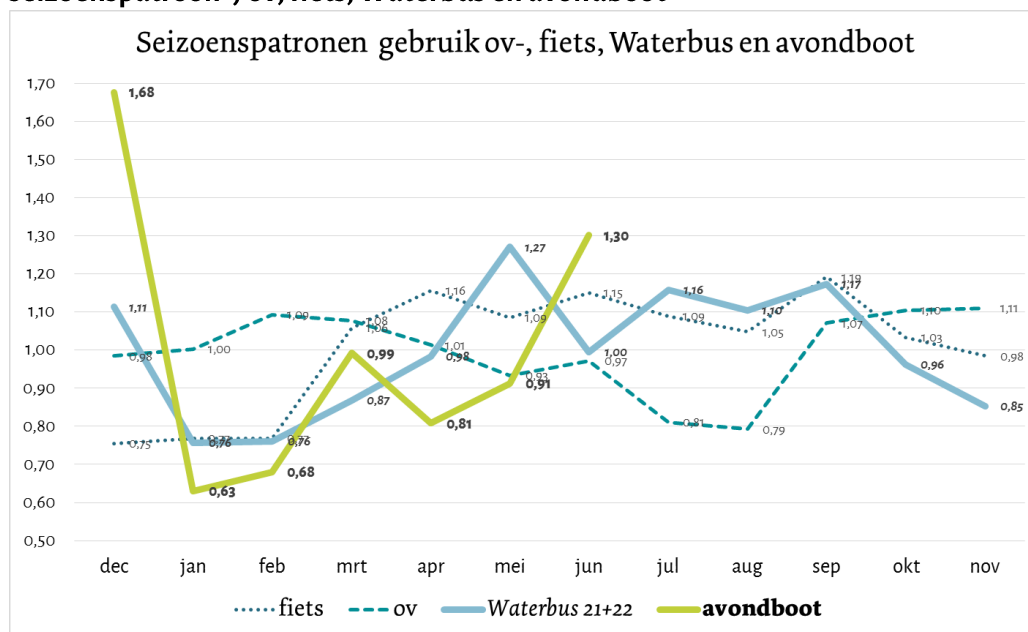
We hebben de ontwikkeling van het gebruik van de avondvaarten vergeleken met het seizoenspatroon van de Waterbus lijnen 21 en 22. Het seizoen van de Waterbus volgt in grote lijnen het fietsseizoen en is anticyclisch ten opzichte van het seizoen van bus/tram/metro. Het blijkt ook dat het gebruik van de avondboot vrijwel het seizoenspatroon van de algehele dienstregeling volgt. Daartoe hebben we de aantallen avondreizigers in elke maand van de proefperiode vergeleken met het aantal reizigers op de lijnen 21 en 22 in het jaar daar aan voorafgaand (dec'15 t/m jun'16). Bij een duidelijke ingroei effect zal de verhouding tussen avondreizigers en reguliere reizigers een jaar eerder toenemen. Is op basis van bekendheid en gewenning het potentieel bereikt, dan volgt het gebruik verder het seizoenspatroon en zal het percentage ongeveer gelijk blijven.

percentage avondvaarten

maand van de proef	reizigers avondboot (A)	alle afvaarten '15/'16 (B)	percentage avond (A)/(B)
december 2016	3.380	56.422	6,0%
januari 2017	1.270	40.427	3,1%
februari 2017	1.371	40.647	3,4%
maart 2017	2.000	46.412	4,3%
april 2017	1.629	52.540	3,1%
mei 2017	1.840	67.857	2,7%
juni 2017	3.123	53.175	5,9%
Totaal proefperiode	14.113	357.480	4,1%

Hieruit blijkt dat het gebruik ongeveer het seizoenspatroon van de Waterbus volgt, met uitschieters naar boven in maanden met evenementen. Het lijkt erop dat de avondvaarten tijdens de Kerstmarkt al een hoge bekendheid hebben verworven om vervolgens vanaf januari ongeveer het seizoenspatroon te volgen. De afwijkingen van het seizoenspatroon worden bepaald door het hogere gebruik tijdens evenementen (december, juni).

seizoenspatroon*) ov, fiets, Waterbus en avondboot



*) de seizoensfactor is het gebruik in die maand ten opzichte van het jaargemiddelde per maand



Wij constateren dat er weinig ingroei effect meer optreedt in het gebruik van de avondboot. Daaruit concluderen wij dat het voortzetten van de proef om een heel kalenderjaar vol te maken, niet zinvol zou zijn geweest. De verwachting is dat het gebruik het seizoenspatroon verder zou volgen en zich zou stabiliseren op een jaargemiddeld gebruik van ongeveer een kleine 3 reizigers per afvaart.

2.5 Gebruik naar richting

Als we het gebruik naar richting nader bezien, dan blijkt dat het gebruik in de richting 'stad-uit' groter is dan 'stad-in'. Ongeveer twee derde van de reizigers gebruikt de avondvaarten om vanuit Dordrecht naar Zwijndrecht of Papendrecht te reizen, in het laatste uur tussen 24 en 1 uur is dat ongeveer driekwart.

aandeel reizigers 'stad-uit'

aandeel reizigers 'stad-uit'	20-21 uur	21-22 uur	22-23 uur	23-24 uur	24-25 uur	Totaal
donderdag			66%	63%	70%	66%
vrijdag		63%	64%	70%	74%	68%
zaterdag	66%	66%	65%	65%	73%	68%
Totaal	66%	65%	65%	67%	73%	68%

Het is aannemelijk dat de activiteitenkant van de verplaatsingen voor het overgrote deel in het centrum van Dordrecht liggen. Dat er bij de afvaarten zo'n duidelijk 'uitgaand' patroon is, duidt erop dat een groot deel van de reizigers tijdens de reguliere afvaarten naar het centrum gaat en tijdens de avondvaarten weer terug. Dat kan betekenen dat als gevolg van de late afvaarten er ook overdag extra reizen gemaakt worden. De effecten van de late afvaarten zijn echter niet eenduidig; het kan ook zijn dat reizigers juist later naar Dordrecht gaan (er is immers over de gehele avond een stroom van ongeveer een derde stad inwaarts). Dan is het effect op het aantal reizigers op de afvaarten overdag juist weer negatief. We hebben geen informatie over wat reizigers gedaan zouden hebben als er geen late afvaarten zouden zijn geweest. Het is dus niet mogelijk om het effect op de totale afvaarten te kwantificeren of daarvan een enigszins betrouwbare schatting te maken.

2.6 Profiel van de reizigers

Waterbus heeft aan boord een enquête afgenomen onder de gebruikers van de avondvaarten. De enquêtes zijn gehouden in het laatste weekend van januari en het derde weekend van februari, waarbij in totaal 451 reizigers zijn bevraagd. Belangrijke uitkomst is dat 67% van de reizigers op de avondboot de fiets meeneemt. Dat is vergelijkbaar met het meenemen van de fiets overdag. We vergelijken diverse uitkomsten met gegevens uit het Onderzoek Klantenbarometer 2016 van de Waterbus om het reizigersprofiel in de late avonduren te vergelijken met die van de reguliere vaarten overdag.



Wat is uw eindbestemming ?	avondvaart lijnen 21 en 22	Klantenbarometer Waterbus ^{*)}
school	3%	21%
werk	15%	31%
winkelen	18%	17%
horeca	22%	**)
theater, bioscoop, concert	13%	**)
familiebezoek	20%	16%
sport	2%	1%
overig	10%	14%

^{*)} Klantenbarometer 2016 (gecorrigeerd voor reismotief naar huis), alle lijnen Waterbus 20, 21, 22, 23 en 24.

^{**)} onder 'overig' opgenomen in de enquête van de Klantenbarometer

De typische avondactiviteiten winkelen, horeca en theater zijn samen goed voor de helft van alle reizigers, 53%. Bij de reguliere vaarten is dat 14%. Opvallend is ook de score van het reismotief 'werken': 15%. Dat is weliswaar lager dan overdag (31%) maar voor de late avond opmerkelijk hoog.

Leeftijd	avondvaart lijnen 21 en 22	Klantenbarometer Waterbus ^{*)}
<12jr	-	
12-17	8%	12%
18-24	22%	11%
24-55	48%	41%
55+	21%	16%
gemiddelde leeftijd	39 jaar	

^{*)} Klantenbarometer 2016, alle lijnen Waterbus 20, 21, 22, 23 en 24 (de indeling in leeftijdscategorieën wijkt iets af van deze enquête).

De leeftijdsgroep jongvolwassenen tussen 18 en 24 is sterk vertegenwoordigd in de avondvaarten. Jeugd en senioren zien we ten opzichte van de reguliere dienst minder terug op de avondvaarten. Deze leeftijdsverdeling is begrijpelijk vanuit belangrijke reismotief horeca en uitgaan.

Hoe vaak verwacht u van de avondvaart gebruik te maken?		Klantenbarometer Waterbus ^{*)}	
eenmalig	5%		
max 5 keer per jaar	23%	< 1 per week	33%
1x per maand	29%	2 keer	19%
1x per week	25%	3 keer	12%
2-3 keer per week	19%	> 4 keer	36%

^{*)} Klantenbarometer 2016, alle lijnen Waterbus 20, 21, 22, 23 en 24.

De groep vaste reizigers (19%) die bijna alle dagen van de avondvaarten gebruik maakt, is kleiner dan bij de reguliere vaarten. Dat is begrijpelijk omdat de dagelijkse reismotieven school en werk minder voorkomen. De groep die niet dagelijks maar minder frequent tot slechts incidenteel reist, is groter dan overdag. De veel voorkomende reismotieven winkelen, horeca en theater zijn geen activiteiten die mensen dagelijks doen.



3. Sociale veiligheid en overlast

Om de proef met de vaarten in de late avonduren goed te laten verlopen is er speciale aandacht besteedt aan de sociale veiligheid aan boord voor personeel en reizigers. In de late avonduren bestaat het reizigerspubliek voor een aanzienlijk deel uit uitgaanspubliek. Dat geeft een verhoogt risico op incidenten. Vooral het afsluiten van de in de nachtelijke uren werd daarbij als een risicovol moment aangemerkt. Bovendien is er aandacht besteed aan het voorkomen van overlast op en om de pontons. Het gaat daarbij om het voorkomen van geluidsoverlast bij omwonenden als gevolg van het aan- en afmeren en eventuele overlast van groepjes reizigers die op de pontons wachten.

3.1 Sociale veiligheid

Alle openbaar vervoerbedrijven houden actief toezicht op de sociale veiligheid in en rondom hun vervoerdiensten. Dat is zowel in het belang van een comfortabele reis voor de reiziger als voor de veiligheid van het personeel. Daarom werken alle ov-bedrijven met het protocol sociale veiligheid van de Personeelsmonitor. Daarin worden alle voorvallen van klein tot groot vastgelegd en gerapporteerd. Ernstige incidenten worden opgevolgd met bijzondere nazorg voor reizigers en personeel. Omdat sociale veiligheid zo belangrijk is, is het sterk verankerd in de bedrijfsvoering, zo ook bij Waterbus. Voor de proef met de avondvaarten heeft Waterbus als preventieve maatregelen op elk schip een extra beveiliging ingezet om toezicht te houden op een ordelijke gang van zaken. In enkele gevallen heeft het optreden van de beveiliging een mogelijk ongewenste situatie in de kiem kunnen smoren.

Voor de gehele proefperiode december tot en met juni zijn er op lijn 21 en 22 slechts enkele incidenten gemeld. De enige serieuze incidenten die zijn voorgekomen, betroffen meldingen van (pogingen tot) vernielingen bij de nachtsteiger ('remise') van de Waterbus in het Wantij, ter hoogte van de Touwslagersstraat. Hier waren geen reizigers bij betrokken. Nadat hierop maatregelen zijn getroffen, hebben deze incidenten zich niet meer herhaald.

3.2 Overlast

Met de gemeenten is contact geweest over eventuele meldingen door omwonenden van overlast bij de pontons. Bij geen van de drie gemeenten zijn er meldingen bekend van geluidsoverlast van bijvoorbeeld lawaaiig uitgaanspubliek, vernielingen door rondhangende jongeren of dat men werd lastig gevallen. De betreffende afdelingen voor openbare orde hebben ook navraag gedaan of er bij de meldkamer van de politie klachten zijn binnengekomen. Ook daar is niet van gebleken.

In de maand april heeft de Waterbus via de klantenservice een klacht ontvangen van een bewoner die in de nabijheid van de halte Hooikade woont. Deze melding betrof overlast van enkele reizigers die vanaf de halte op weg naar de stad luidruchtig waren. Deze klacht heeft zich later niet herhaald.

3.3 Conclusie

Gebleken is dat zowel ten aanzien van overlast als ten aanzien van sociale veiligheid de proef zonder grote problemen is verlopen.



4. Betrokkenheid van de stakeholders

De avondvaarten van de Waterbus beogen bij te dragen aan de samenhang van de Drechtsteden als aaneengesloten stedelijk gebied. Voor inwoners uit Zwijndrecht en Papendrecht wordt het gemakkelijker om 's avonds met de fiets activiteiten in het centrum van Dordrecht te bezoeken. Verschillende partijen hebben het initiatief voor de avondvaarten ondersteund. Het gaat hierbij niet alleen om een vervoerkundig belang in het regionale vervoersnetwerk maar ook om het belang van de promotie van de binnenstad van Dordrecht. Dordrecht Marketing en de binnenstadondernemers verenigd in de POBD hebben daarom hun steun voor de proef uitgesproken.

Deze steun is van wezenlijk belang voor de marketing van de avondboot. De marketingstrategie van de Waterbus is gebaseerd op het profileren van de bestemmingen die met de Waterbus te bezoeken zijn. Voor de marketing van de reguliere diensten wordt intensief samengewerkt met bijvoorbeeld de toeristische attracties in de regio. Vanwege de belevingswaarde van de reis op de boot voegt Waterbus iets toe aan de activiteit die de reizigers ondernemen. Zonder een activiteit aan de bestemmingskant heeft een reis met de Waterbus weinig betekenis en is het product slecht te verkopen. Dit geldt in het algemeen in: de activiteit spreekt dan potentiële klant meer aan dan de reis ernaar toe.

Om zicht te krijgen op de meerwaarde van de proef voor de stakeholders hebben wij gesprekken gevoerd met Dordrecht Marketing, het Evenementenbureau van de gemeente Dordrecht en met de POBD. Hieruit kwam het volgende beeld naar voren.

4.1 Meerwaarde voor stakeholders

De belanghebbenden bij de avondvaarten van de Waterbus kunnen worden onderscheiden in een aantal categorieën: winkeliers, horeca, evenementen, theaters & concertpodia. De meerwaarde van de proef is voor elke groep ondernemers anders.

winkeliers

Voor de retail sector is de meerwaarde uitsluitend gelegen in extra vaarten aansluitend op de koopavond donderdag. In de reguliere dienstregeling wordt daar al rekening mee gehouden, doordat de vaartijd met een uur verlengd wordt tot 22 uur. Nog langer doorvaren op donderdag heeft voor de winkeliers geen meerwaarde, het biedt hoogstens de mogelijkheid om na de koopavond nog iets langer in de stad te blijven. Maar dit betreft een horeca belang, geen retailbelang. De winkeliers hebben geen belangstelling om inzet te plegen op promotie en marketingsacties voor de avondvaarten. Overigens neemt überhaupt het commerciële belang van de wekelijkse koopavond af. Dat is een landelijk verschijnsel dat de laatste jaren versterkt voelbaar is door de toegenomen betekenis van de zondagopenstelling en aankopen via internet.

horeca

De horeca heeft met de crisis een moeilijke periode achter de rug. Vooral de sector restaurants heeft weer perspectief op de toekomst gevonden en diverse ondernemers timmeren aan de weg met een vernieuwend aanbod en met culinaire evenementen. Het besef begint te groeien dat initiatieven als de avondvaarten een kans zijn voor de restauranthouders in de binnenstad. De fietsbereikbaarheid van hun restaurant wordt vanuit Zwijndrecht en Papendrecht (samen 75.000 inwoners) met de avondvaarten sterk



verbeterd, waarbij men dan ook nog een zonder bezwaar een goed glas wijn kan drinken en geen parkeerproblemen heeft. Dit vergt zowel bij het publiek als bij de ondernemers een omslag in het denken en dat kost uiteraard tijd en energie. Bij het publiek moet het vanzelfsprekend zijn dat er in Dordrecht een ruime keus aan interessante restaurants is. Bovendien moet men er ook nog eens gemakkelijk kunnen komen, bijvoorbeeld met de fiets en de Waterbus. De ondernemers moeten die ontwikkeling ondersteunen met actieve informatievoorziening en leuke uitprobeer acties, waarbij deze inzet alleen rendert wanneer het breed gedragen wordt over een langere periode. Het zijn geen acties die zich op korte termijn snel terugverdienen. Met de sector horeca zijn er nog geen gezamenlijke acties gehouden. Er bestaat nog koudwatervrees om de hard op de crisis bevochten marge te zien wegvloeien aan kortingsacties. De termijn waarop de inzet zich terugverdient, ligt voorbij de tijdhorizon van de gemiddelde horecaondernemer die de afgelopen jaren gezien heeft dat menig collega de deur heeft moeten sluiten.

theaters & podia

In het centrum van Dordrecht bevinden zich de schouwburg, poppodium Bibelot, filmhuis The Movies en bioscoop Kinopolis. Zij richten zich op een regionaal publiek en kennen een typische avondprogrammering. Net als bij de horeca is voor hen belangrijk dat het centrum van Dordrecht zowel bekend staat als een vanzelfsprekende plek om uit te gaan als een plek waar je gemakkelijk met de fiets en de Waterbus naar toe gaat. Dit zijn beide aspecten die tijd vergen om bij het publiek in te burgeren. Het filmhuis en de bioscoop hebben inmiddels een couponactie gehouden met korting voor reizigers van de Waterbus. Schouwburg en poppodium hebben dat niet gedaan. Daarbij speelt mogelijk een rol dat beide een gesubsidieerde programmering hebben, dat betekent dat hun feitelijke marge eigenlijk negatief is. Kortingsacties met derden lijken dan moeilijk in te passen, omdat iedere korting op ticket of catering ervaren wordt als kostenverhogend. In samenwerking met Kunstmin zijn muzikanten aan boord geweest van de Waterbus om voorstellingen tijdens Avondvaart uren in de spotlight te zetten. Bijbehorend is deze actie gepromoot op de website en op social media van Kunstmin en is er door Waterbus en Kunstmin een gezamenlijk persbericht verstuurd.

evenementen

Grote publieksevenementen zijn bij uitstek aantrekkelijk voor openbaar vervoer. Openbaar vervoer maakt het mogelijk dat veel mensen tegelijkertijd op dezelfde plek bij elkaar komen zonder congestie- en/of parkeerproblemen. De ervaringen met het gebruik van de avondvaarten tijdens de jaarlijkse Kerstmarkt in Dordrecht en tijdens Wantijpop in juni hebben aangetoond dat dit in een behoefte voorziet. De Kerstmarkt loopt door tot in de avond en wie met de fiets uit Zwijndrecht of Papendrecht komt, vermijdt dan ook nog eens verkeersdrukte en parkeerproblemen. De weekenden van deze evenementen zijn de enige in de proef geweest dat de beoogde gemiddelde reizigersaantallen zijn gehaald.

Tot op heden werd telkens per evenement bezien of het mogelijk was om extra afvaarten bij Waterbus in te kopen. Dat is voor organisatoren een ingewikkeld en tijdrovend proces. Er zijn meerdere evenementen waarbij avondvaarten zinvol zouden kunnen zijn. Evenementen zijn geschikt voor avondvaarten wanneer aan de volgende kenmerken wordt voldaan:

- het evenement trekt een groot en breed publiek uit de regio;
- de locatie van het evenement ligt logisch ten opzichte van de Waterbushaltes;
- de combinatie fiets en Waterbus is aantrekkelijk omdat verkeersdrukte en parkeerproblemen vermeden worden;



- de activiteiten van het evenement lopen door in de avonduren, waarbij er een geïsoleerde afloop is met een gespreid vertrek patroon;
- de organisator is geïnteresseerd in gezamenlijke communicatie en marketing van de avondvaarten en het liefst in staat om een bijdrage in de kosten te leveren.

Een eerste screening van de evenementenkalender levert de volgende mogelijke kansrijke evenementen op. Met het Big Rivers Festival is inmiddels samengewerkt met een gunstige bezetting van enkele extra vaarten als resultaat.

maand	evenement
januari t/m maart	geen relevante evenementen
april	▫ 27 april: Koningsdag
mei	▫ 5 mei: Bevrijdingsdag ▫ laatste weekend mei: Dordt in Stoom (tweejaarlijks, in 2018) ▫ Hemelvaartweekend: Lepeltje Lepeltje (Weizigtpark)
juni	▫ begin juni: Wantijpop (Wantijpark) ▫ medio juni: Zomerkermis Dordrecht
juli	▫ medio juli: vr-za-zo Big Rivers Festival
augustus t/m november	geen relevante evenementen
december	▫ tweede weekend december vr-za-zo: Kerstmarkt

marketinginzet van Waterbus en Dordrecht Marketing

Waterbus heeft met Dordrecht Marketing voor de avondvaarten een marketing en communicatieplan opgesteld en gezamenlijk uitgevoerd. Zowel Waterbus als Dordrecht Marketing hebben daarvoor personele capaciteit en publiciteitsmiddelen vrijgemaakt. De avondvaarten aangekondigd op alle reguliere en op diverse specifieke uitingen van de Waterbus:

- Aandacht op de homepage van Waterbus, gemiddeld 3.000 bezoekers per dag
- Permanente slide in het Waterbus infotainment systeem, wekelijks 35.000 reizigers zien deze boodschap op de tv-schermen aan boord
- Een mededeling op de vrije regel op de DRIS borden op de vier betrokken haltes
- Stickers op vier betrokken haltes
- Periodieke meldingen op het Twitter account van Waterbus
- Persberichten
- Nieuwsbrief Waterbus (Najaar 2016)
- Advertentie in Lifestyle Dordrecht (Voorjaar 2017)
- Gerichte advertenties via Facebook
- Reclame op de bussen van Arriva in de regio
- Huis-aan-huis verspreiding van flyers in Zwijndrecht en Papendrecht (28.000 brievenbussen)
- Posters verspreid via de Cultuur Koerier
- Verspreiding van flyers bij betrokken partijen in de regio zoals VVV Dordrecht.
- Fietslampjes met flyer uitgedeeld aan alle gasten van Kunstmin en Bibelot
- Advertenties via Facebook via de pagina van Centrum Dordrecht, gericht op bewoners in Zwijndrecht en Papendrecht
- Bericht via Facebook van Gemeente Dordrecht
- Outdoor reclame inabri's in stad en regio, op bepaalde momenten
- Reclameborden op de ijsbanen in Dordrecht (Statenplein) en Papendrecht (Marktplaats), periode december 2016 en januari 2017
- Outdoor reclameborden langs de N3, op bepaalde momenten



- Samenwerking met The Movies en Kinopolis, coupons uitdelen aan boord in de avond. Er zijn ongeveer 60 coupons ingeleverd voor een korting op een voorstelling.
- Samenwerking met Wantijpop door wederzijdse promotie. Avondvaart promoten op onder andere de website en Facebookpagina van Wantijpop.
- Samenwerking met Kunstmin, muzikanten aan boord tijdens de Avondvaart om voorstellingen tijdens Avondvaart uren in de spotlight te zetten. Bijbehorend is deze actie gepromoot op de website en social media van Kunstmin en is er een gezamenlijk persbericht uitgestuurd.

De marketingstrategie van Waterbus is gebaseerd op de activiteiten die mensen met de Waterbus gaan bezoeken. Daarom is het belangrijk om bij publiekstrekkers genoemd te worden bij de praktische informatie als één van de bereikbaarheidsopties. Dat is maar moeizaam gelukt. Restaurants en theaters vermelden vaak wel parkeergelegenheid en bushaltes maar vermelding van de avondvaarten in het weekend zijn niet bekend.

Samenvatting

Via uiteenlopende media is het gebruik van avondvaarten onder de aandacht van het publiek gebracht, zowel de conventionele media als social media. Gezamenlijk marketingacties zijn er nog maar twee van de grond gekomen. In samenwerking met filmhuis The Movies is een couponactie uitgevoerd, waarbij reizigers op de Waterbus korting konden krijgen op een tweede filmkaartje. Een soortgelijke actie is gehouden met bioscoop Kinopolis. Samenwerking met de Schouwburg en Bibelot heeft nog geen gezamenlijke acties opgeleverd. Met KNV Horeca zijn gesprekken geweest over acties in samenwerking met de restaurants, dat heeft niet tot concrete marketingacties geleid. Kortingsacties zijn aantrekkelijk om de naamsbekendheid te verhogen en uitprobeergedrag uit te lokken. Daarbij verzorgt Waterbus de acties en biedt de partner een aantrekkelijke korting aan op het eigen product. Begrijpelijk bestaat daarvoor nogal wat koudwatervrees, vanwege verwachte inkomstenderving en terugverdientermijn. Kennelijk zijn de ondernemers er nog onvoldoende van overtuigd dat dit op korte of langere termijn positief bijdraagt aan hun bedrijfsvoering.



5. Conclusies en aanbevelingen

5.1 Conclusies

Bij de beoordeling van de resultaten van de proef golden de volgende criteria:

- voldoende daadwerkelijk gebruik met gemiddelde bezetting van tien reizigers per afvaart;
- geen extra risico's voor de sociale veiligheid en overlast voor omwonenden van de haltes;
- actieve betrokkenheid van de regiogemeenten en stakeholders bij de promotie van de avondvaarten.

onvoldoende gebruik

Uit het onderzoek is gebleken dat het criterium van 10 reizigers gemiddeld per afvaart in de extra afvaarten niet is gehaald. Deze uitkomsten zijn voor het openbaar vervoer in de late avonduren niet uitzonderlijk laag. Een gemiddelde bezetting van 3 op deze late uren zou voor menige stadsdienst geen slechte indruk maken. Voor het hogere kosten-niveau van vervoer over water ten opzichte van regulier openbaar vervoer is een gemiddelde bezetting van 3 reizigers niet voldoende.

geen onveiligheid of overlast

In de late avonduren hebben zich geen ernstige incidenten voorgedaan met de veiligheid aan boord, op de pontons en er zijn weinig klachten gemeld van extra overlast voor omwonenden.

gezamenlijke promotie komt moeilijk van de grond

Het gebruik van de avondvaarten is vooral bekend gemaakt via bestaande communicatiekanalen van de Waterbus en via de publieksvoorlichting van de gemeenten. Gezamenlijke promotieacties zijn nog maar beperkt ingezet. Filmhuis The Movies en bioscoop Kinopolis hebben in samenwerking met Waterbus kortingsacties gehouden met een redelijke respons; bij de schouwburg en het Energiehuis zijn promotieacties gevoerd. Muzikanten hebben aan boord promotie gedaan voor voorstelling in Kunstmin. Er zijn in proefperiode geen initiatieven in samenwerking met de horeca van de grond gekomen. Gezien de grote bijval tijdens het initiatief en de inzet vanuit Waterbus zelf, valt de inzet vanuit de commerciële partners in de stad tegen.

5.2 Aanbevelingen

Stoppen met de avondvaarten

Bij het opzetten van de proef is het realiseren van gemiddeld tien reizigers per afvaart weloverwogen als criterium opgesteld. Dat aantal ligt weliswaar boven het gemiddelde van de reguliere dienst (7,4) en het is inderdaad een forse opgave om in de late avonduren gemiddeld meer reizigers te trekken dan in de dagdienst. Maar het criterium is wel begrijpelijk en verdedigbaar. De onregelmatigheidstoeslag voor deze roostertijden maken de avondvaarten nog eens extra duur bovenop het toch al structureel hoge kosten-niveau van personenvervoer over water. Voortzetting is dan alleen verantwoord als er sprake is van een substantieel gebruik. In de huidige opzet zal het gebruik naar verwachting nog licht kunnen doorgroeien maar niet in de buurt van het criterium komen. Ook een intensieve samenwerking in gezamenlijke marketing, die zekere mogelijk en gewenst is, maakt het bereiken van het criterium nog niet haalbaar. Ook dan nog moet



er structureel extra geld vrijgemaakt worden om de kosten te dekken; geld dat ook ingezet kan worden op andere ov-lijnen, doorstromingsmaatregelen of fietsvoorzieningen. Daarom is het niet voortzetten van de proef de meest voor de hand liggende optie.

Samenwerking met evenementen succesvol

Er zijn enkele evenementen geweest waarbij de in samenwerking met de organisatoren actief gecommuniceerd is over de mogelijkheid om in de late uren met de avondboot van de Waterbus te reizen. Deze samenwerking is goed verlopen en heeft geresulteerd in gunstige reizigersaantallen tijdens deze evenementen.

Overwegingen bij een eventuele volgende proef

Ondanks dat de gebruiksdoelstelling van de proef lang niet is gehaald, zien wij wel ruimte voor verbeterkansen bij een eventuele volgende proef. Aan de ene kant is er nog ruimte om in samenwerking met partners gezamenlijke marketing effectiever en breder op te zetten. Voorwaarde daarbij is echter dat er uitzicht is op het bij succes eventueel kunnen voortzetten van een volgende proef. Dit lange termijn perspectief is er bij de huidige opzet wellicht onvoldoende geweest en mogelijk heeft dat ondernemers terughoudend gemaakt bij hun inspanningen voor de promotie. Het vergt immers een langere adem dan een vrijblijvende proefperiode van een halfjaar. Wij bevelen aan om bij een eventuele tweede proef hierover concrete afspraken met de stakeholders te maken.

Een minder ambitieuze opzet

In de huidige proef is de dienstregeling overdag voortgezet tot in de late avond. Een eventuele voortzetting van de avondvaarten vereist dat het kostenniveau beter in overeenstemming wordt gebracht met het inherent geringere gebruik. Dat kan door de bedieningstijden in te perken tot de meest gebruikte momenten, door een lagere frequentie aan te bieden of een combinatie van beide.

5.3 Opties voor een eventuele volgende proef

Hieronder verkennen we enkele opties voor een eventuele volgende proef met avondvaarten van de Waterbus. We behandelen deze optie in volgorde van gunstige effect op de verwachte bezetting. Bij elke optie geven we aan wat tijdens de proef de bezetting zou zijn geweest als deze in de huidige proef zou zijn toegepast, gebaseerd op de gerealiseerde bezetting op de betreffende vaarten.

Alleen varen bij evenementen

Evenementen die veel publiek naar het centrum van Dordrecht trekken, bieden kansen voor de Waterbus. De Kerstmarkt, Wantijpop (en kort na de proefperiode het Big Rivers Festival) hebben bij de avondboot laten zien dat het criterium van 10 ruimschoots gehaald werd. Er is dan voldoende vervoervraag, de activiteiten lopen door tot in de avond en de Waterbus heeft een voorsprong op andere modaliteiten vanwege verkeers- en parkeerdrukke. Evenementen met voldoende breed publiek uit de regio, met een programmering die doorloopt in de avond en op een voor de reiziger logische afstand van de Waterbus haltes zijn hiervoor interessant. Tijdens de evenementendagen was de gemiddelde bezetting van de avondboot 11,5 reizigers per afvaart.

De provincie Zuid-Holland beoogde met de proef om de mogelijkheden te onderzoeken van structurele uitbreiding van de exploitatieperiode van de Waterbus. Evenementenvervoer valt daar niet onder. Openbaar vervoer speelt niettemin een belangrijke rol bij grote publieksevenementen; voor aanvullend vervoer is een belangrijke rol weggelegd voor de organisator van het evenement.



Ander vervoerplan met halfuur frequentie

Tijdens de proef is er voor gekozen om de reguliere dienstregeling in gelijke opzet voort te zetten (kwartierdienst). Daarmee worden lange wachttijden op de haltes voorkomen, vooral ook omdat de haltes redelijk afgelegen liggen. Bovendien heeft het verlagen van de frequentie nauwelijks effect op kostenverlaging. De schepen kunnen de omloop prima in een kwartier halen. Minder vaak varen zou betekenen langer aan het ponton stil liggen en geen besparingen op materieel en personeel opleveren. Dat levert alleen iets op als je een opzet kiest die met minder schepen en dus met minder diensten kan varen. Daarvoor is een aanpassing van de lijnvoering noodzakelijk.

Toch is de kwartierdienst onwaarschijnlijk hoog. Zelfs op de druk gebruikte stadsdienst lijn 5 met de grote wijken Sterrenburg en Stadspolders wordt na 19 uur nooit meer dan een halfuurdienst gereden. Reizigers begrijpen dat in de stille avonduren beschikbaarheid garanderen betekent dat de frequentie lager is dan overdag. Voor de avonduren is er daarom ook weinig vraagelasticiteit van het aanbod. Wij verwachten dat er een verlaging van de frequentie voor de avondvaarten maar heel beperkt vraaguitval zal zijn, niet substantieel. En in het licht van de mogelijke besparingen heel goed te verdedigen. Bij een geschatte vraaguitval van 10% zou het effect zijn een gemiddelde bezetting 4,7 reizigers per afvaart.

Alleen nog varen op lijn 22 naar Papendrecht

De verbinding met Zwijndrecht genereert minder overstekende reizigers dan die met Papendrecht. Reden is dat de alternatieve fietsverbinding over de Zwijndrechtse brug minder ver omrijden is dan de alternatieve route over de Merwedeburg aan de Papendrechtse kant. Het kan daarom een overweging zijn om niet meer naar Zwijndrecht langer door te varen. Deze optie kent echter uitval van de volledige vraag vanuit Zwijndrecht, waarvoor geen passend alternatief meer is.

Lijn 22 naar Papendrecht behaalde tijdens de proef een gemiddelde bezetting van 3,4 per afvaart (1,9 op lijn 21).

Alleen nog doorvaren op vrijdag- en zaterdagavond

De donderdagavonden steken qua gebruik duidelijk ongunstig af tegen de vrijdag- en de zaterdagavonden. Enerzijds heeft dat te maken met de in heel Nederland dalende belangstelling voor de traditionele koopavond. Misschien speelt ook mee dat voor inwoners uit Zwijndrecht en Papendrecht winkelen in het centrum van Dordrecht met de fiets minder voor de hand ligt dan voor Dordtenaren zelf. Op de terugweg neemt de winkelbezoeker immers ook de aangeschafte artikelen mee naar huis – en dat kan op de fiets onhandig zijn. Dat bezwaar speelt niet bij het overwegende motief op de vrijdag en zaterdagavond, de hoogtijdagen voor cultuurpodia, restaurants en uitgaansgelegenheden. Het ligt daarom voor de hand om bij een eventuele volgende proef niet meer langer door te varen op de koopavonden.

Op de donderdagavond was de gemiddelde bezetting 1,2 reiziger per afvaart; op de vrijdag- en zaterdagavond was dat 3,1.

Korter doorvaren in de avond

De laatste twee uren van de avondvaarten zijn minder druk dan die tussen 20 en 23 uur. Het kan een overweging zijn om de avondvaarten eerder te stoppen, bijvoorbeeld om 23 uur i.p.v. 01 uur. Deze optie levert alleen besparingen op wanneer de vervoerder in staat is om dit efficiënt in de dienstroosters te verwerken. De haalbaarheid hiervan moet nader worden onderzocht.



In de uren tot 23 uur was tijdens de proef de gemiddelde bezetting 3,5 reizigers per afvaart, tot 24 uur was de gemiddelde bezetting 3,1.

Inperken tot zomerdienstregeling

De winterdienst is niet de meest aantrekkelijke periode voor reizigers van de Waterbus. Het gebruik volgt vooral het seizoenspatroon van de fiets. Het is een overweging om bij een eventuele voortzetting alleen nog in de zomerdienst langer door te varen. Het effect op de gemiddelde bezetting is beperkt, juist omdat tijdens de zomer op de best bezette tijden nu ook al gevaren wordt. Tijdens de zomerdienst was de bezetting van de extra vaarten gemiddeld 2,8 reizigers, in de winterdienst 2,3.

Combinatie van opties

Bovenstaande besparingsmogelijkheden kunnen uiteraard ook in combinatie met elkaar worden overwogen, bijvoorbeeld alleen vrijdag/zaterdag tijdens zomerdienst in halfuur frequentie. Wij bevelen aan om voor een eventuele volgende proef hiervoor samen met Waterbus een zorgvuldige verkenning van de lijnvoering, de vaartijden, de kosten, het potentiële gebruik en de bijdragen en betrokkenheid van derden te maken.

5.4 Andere vervoeropties als alternatief

Vervoer over water is een modaliteit met een relatief hoog kostenniveau. In beginsel is het denkbaar om in plaats van de avondboot een alternatief vervoeraanbod te overwegen met een gunstiger kostenstructuur. Twee opties zijn daarvoor in beeld: een pendeldienst met kleinbus/taxi of varen met het concept watertaxi.

Pendelbus

Een pendeldienst met kleine bus of taxi is substantieel goedkoper dan de avondboot en kan in de meeste gevallen voldoende capaciteit bieden voor de stille uren in de avond. Er zijn echter enkele bezwaren die deze optie in de weg staan.

- Twee derde van de reizigers neemt de fiets mee op de Waterbus. Het is niet mogelijk om zoveel fietsen met de bus mee te nemen.
- De reistijd tussen de pontons is over de weg beduidend langer dan over water. Bovendien moet het merendeel van de reizigers niet bij het ponton zijn maar gaat met de fiets verder. Omdat de fiets niet mee kan, moet de pendeldienst dan eigenlijk de woonwijken in Papendrecht en Zwijndrecht aan doen.
- Een dergelijke pendeldienst maakt inbreuk op de concessie Drechtsteden/ Alblasserwaard/ Vijfheerenlanden. Bovendien biedt de huidige concessie al busdiensten op vrijdag en zaterdagavond, die in dezelfde behoefte voorzien (de lijnen 11 en 12 tussen Dordrecht en Zwijndrecht en de lijnen 14 en 15 tussen Dordrecht en Papendrecht), dus de meerwaarde van een pendeldienst is gering en levert deze pendeldienst paralleliteit in de lijnvoering op die vanuit het oogpunt van doelmatige besteding van overheidsmiddelen ongewenst is. Momenteel loopt voor deze concessie een aanbestedingsprocedure; het is ongewis of de nieuwe vervoerder bereid is een dergelijke inbreuk te gedogen, of moet tegen meerwerkprijs worden ingekocht.

Watertaxi

Een kleinschaliger alternatief is het varen met watertaxi's, zoals al geruime jaren actief op de vaarwegen in en rond Rotterdam. Belangrijkste bezwaar is dat ook hier de fiets niet mee kan. Dit alternatief is daarom alleen geschikt voor reizigers die zowel herkomst en bestemming op loopafstand van de haltes hebben, dat is waarschijnlijk slechts een op de drie reizigers (die nu geen fiets meenemen).



Watertaxi wordt momenteel niet als openbaar vervoer aangeboden. Het is daarom niet mogelijk om met de OV Chipkaart te reizen. Het aanhaken van Watertaxi aan de OVC-systemen van TLS heeft heel wat voeten in de aarde. Wij bevelen aan om een eventueel alternatief met Watertaxi buiten de context van openbaar vervoer te houden.



Tabellenbijlage

aantal reizigers avondvaart Waterbus lijn 21 en 22, per week en dag vd week

week dag	1648	1649	1650	1651	1652	1701	1702	1703	1704	1705	1706	1707	1708	1709	1710	1711	1712	1713
don	52	59	55	55	69	61	32	54	48	32	35	45	33	24	63	48	60	87
vrij	174	111	753	134	74	121	96	126	128	147	104	141	116	116	133	112	175	89
zat	172	201	1.471	-	-	105	120	204	175	165	197	224	132	200	280	148	226	239
Totaal	398	371	2.279	189	143	287	248	384	351	344	336	410	281	340	476	308	461	415

Op de zaterdagen Kerstavond (week 51) en Oudejaarsavond (week 52) zijn geen avondvaarten

aantal reizigers avondvaart Waterbus lijn 21 en 22, per week en dag vd week

week dag	1712	1713	1714	1715	1716	1717	1718	1719	1720	1721	1722	1723	1724	1725	1726	Total
don	60	87	92	80	75	-	-	56	55	-	87	81	70	43	93	1.644
vrij	175	89	157	117	141	107	142	145	126	193	214	348	206	250	181	5.177
zat	226	239	261	212	187	200	275	244	274	302	259	640	319	198	134	7.764
Totaal	461	415	510	409	403	307	417	445	455	495	560	1.069	595	491	408	14.585

Op de donderdagen Koningsdag (week 17), Dodenherdenking (week 18) en Hemelsvaartsdag (week 21) geen avondvaarten

aantal reizigers per afvaart, naar dag van de week en tijdvak

tijdvak	dag	donderdag	vrijdag	zaterdag	Totaal gemiddelde
20-21 uur		-	-	4,81	4,81
21-22 uur		-	4,06	4,83	4,46
22-23 uur		1,70	2,43	3,36	2,49
23-24 uur		1,13	2,58	3,08	2,27
00-01 uur		,70	2,12	2,55	1,90
Totaal gemiddelde		1,17	2,69	3,43	2,60

aantal reizigers per afvaart, naar dag van de week en maand

dag	maand	dec	jan	feb	mrt	apr	mei	jun	Totaal gemiddeld
donderdag		1,16	0,97	0,73	1,13	1,65	1,11	1,50	1,17
vrijdag		4,02	1,90	2,05	2,02	2,10	2,44	3,87	2,69
zaterdag		4,73	1,94	2,30	2,80	2,76	3,51	3,97	3,43
Totaal gemiddeld		3,56	1,67	1,80	2,11	2,29	2,69	3,29	2,60



bezetting avondvaarten, proefperiode en heel 2016

	lijn 21	lijn 22	lijn 21+22
reizigers avondvaarten	5.141	9.472	14.585
aantal afvaarten	2.806	2.806	5.612
bezetting avond	1,84	3,36	2,60
reizigers alle afvaarten proefperiode*)	131.081	231.189	362.270
alle afvaarten proefperiode*)	25.862	25.862	51.724
bezetting proefperiode alle vaarten*)	5,1	8,9	7,0
reizigers heel 2016	226.373	414.618	640.991
afvaarten heel 2016	43.524	43.524	87.048
bezetting heel 2016	5,2	9,5	7,4

*) referentieperiode: dezelfde maanden december 2015 tot en met juni 2016

aantal reizigers gemiddeld per afvaart, naar richting, dag en tijdvak

Lijn 21: Zwijndrecht -> Dordrecht Hooikade							Lijn 21: Dordrecht Hooikade -> Zwijndrecht						
	20-21	21-22	22-23	23-24	24-25	Totaal		20-21	21-22	22-23	23-24	24-25	Totaal
do			,76	,60	,16	,50	do			1,29	,70	,44	,81
vr		1,59	1,60	1,19	,59	1,18	vr		4,46	2,02	2,06	1,74	2,45
zat	2,50	1,98	1,41	1,53	,87	1,44	zat	6,98	6,74	3,05	3,28	2,17	3,86
total	2,50	1,80	1,26	1,11	,59	1,11	total	6,98	5,66	2,13	2,03	1,56	2,62
Lijn 22: Papendrecht -> Merwekade							Lijn 22: Merwekade -> Papendrecht						
	20-21	21-22	22-23	23-24	24-25	Totaal		20-21	21-22	22-23	23-24	24-25	Totaal
do			1,55	1,07	,70	1,10	do			3,26	2,11	1,54	2,30
vr		4,37	1,92	1,92	1,70	2,31	vr		5,81	4,15	5,16	4,94	4,96
zat	4,10	4,50	3,24	2,73	2,03	3,02	zat	5,65	6,11	5,76	4,76	5,52	5,53
total	4,10	4,43	2,21	1,91	1,56	2,28	total	5,65	5,96	4,38	4,04	4,21	4,51
stad-in							stad-uit						
	20-21	21-22	22-23	23-24	24-25	Totaal		20-21	21-22	22-23	23-24	24-25	Totaal
do			1,16	,83	,43	,80	do			2,28	1,40	,99	1,56
vr		2,98	1,76	1,55	1,15	1,75	vr		5,13	3,09	3,61	3,34	3,70
zat	3,30	3,24	2,32	2,13	1,45	2,23	zat	6,31	6,42	4,41	4,02	3,85	4,70
total	3,30	3,11	1,73	1,51	1,07	1,70	total	6,31	5,81	3,26	3,03	2,88	3,56
Lijn 21 (beide richtingen)							Lijn 22 (beide richtingen)						
	20-21	21-22	22-23	23-24	24-25	Totaal		20-21	21-22	22-23	23-24	24-25	Totaal
do			1,03	,65	,30	,65	do			2,40	1,59	1,12	1,70
vr		3,03	1,81	1,62	1,17	1,81	vr		5,09	3,04	3,54	3,32	3,64
zat	4,74	4,36	2,23	2,41	1,52	2,65	zat	4,88	5,30	4,50	3,75	3,77	4,28
total	4,74	3,73	1,69	1,57	1,07	1,86	total	4,88	5,20	3,30	2,97	2,88	3,40
richting													
	20-21	21-22	22-23	23-24	24-25	Totaal		20-21	21-22	22-23	23-24	24-25	Totaal
stad-in	3,30	3,11	1,73	1,51	1,07	1,70							
stad-uit	6,31	5,81	3,26	3,03	2,88	3,56							
%in	34%	35%	35%	33%	27%	32%							
%uit	66%	65%	65%	67%	73%	68%							



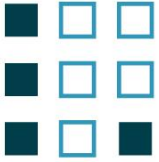
Geraadpleegde bronnen

Voor deze evaluatie zijn de volgende bronnen en instanties geraadpleegd:

CBS, Personenmobiliteit 2010 – 2014. www.cbs.nl
Waterbus, getelde reizigers avondvaarten 1 december 2016 tot en met 1 april 2017
Waterbus, getelde reizigers per maand lijn 21 en 22 in 2014, 2015 en 2016
Waterbus, reizigersenquête avondvaarten
KpVV-CROW, OV-Klantenbarometer 2016, Aquabus
Waterbus, Personeelsmonitor sociale veiligheid

Met de volgende instanties zijn gesprekken gevoerd:

gemeente Zwijndrecht, communicatie & voorlichting / openbare orde
gemeente Papendrecht, communicatie & voorlichting / openbare orde
gemeente Dordrecht, Stadsontwikkeling
regio Drechtsteden, mobiliteit
Dordrecht Marketing
vereniging Promotie Ondernemers Binnenstad Dordrecht (POBD)
Waterbus, directie, marketing, monitoring



 **Ligtermoet
& Partners**
adviseurs in verkeersbeleid

Walenburgerplein 104
3039 AN Rotterdam
(010) 303 2998
www.ligpart.nl | info@ligpart.nl
KvK Rotterdam 2904 0450

Vestigingen in Rotterdam (Ligtermoet & Partners), Leuven (Timenco) en Zwolle (BVA Verkeersadviezen)