

Synthese Fast Ferry en Waterbus 1999-2001

TT02-14

Drs. Hans van Altena, Drs. Karolijne van der Houwen en drs. Dick Zoutendijk
Veenendaal, Traffic Test bv

Documentbeschrijving

Titel: Synthese Fast Ferry en Waterbus 1999-2001
Rapportnummer: TT02-14
Status: Eindrapport
Trefwoorden: Personenvervoer over water, Fast Ferry, Waterbus
Projectnummer: E2002-017
Auteur(s): Drs. Hans van Altena,
drs. Karolijne van der Houwen, drs. Dick Zoutendijk
Datum: 17 mei 2002
Opdrachtgever: Frank Cohen (AVV)
Korte inhoud: Voorliggende rapportage bevat een synthese van het monitoringsonderzoek dat heeft plaatsgevonden in het kader van de experimenten *Fast Ferry* en *Waterbus*. Nadat op basis van de onderzoeksbevindingen van de eerste tussentijdse meting (voorjaar 2000), de tweede tussentijdse meting (najaar 2000) en de derde tussentijdse meting (najaar 2001) de ontwikkeling is geschetst van respectievelijk de beide vervoerssystemen, het gebruik ervan, en de vervoerskwaliteit, worden eindconclusies ten aanzien van hun levensvatbaarheid gepresenteerd.

Traffic Test is een onderzoeks- en adviesbureau, dat wil bijdragen aan effectief verkeers- en vervoersbeleid van overheden, bedrijven en maatschappelijke organisaties. Vanuit de invalshoeken 'gedrag', 'beleid' en 'verkeerskunde' staat de mens in het verkeer daarbij steeds centraal. Veel voorkomende werkzaamheden zijn enquête-onderzoek, beleidsevaluaties, praktijkexperimenten, literatuur-studies, methodiekontwikkeling, projectmanagement, detacheringen, panel-discussies en workshops.

Inhoudsopgave

1.	De ontwikkeling van twee vervoerssystemen over water: Fast Ferry en Waterbus	1
2.	Monitoring Fast Ferry en Waterbus	4
3.	2 jaar Fast Ferry en Waterbus: zijn de vervoerssystemen levensvatbaar?	5
3.1	Het gebruik van Fast Ferry en Waterbus	5
3.2	De reizigerswaardering voor Fast Ferry en Waterbus	6
3.3	Mobiliteitseffecten van Fast Ferry en Waterbus	9
4.	Conclusies	11

1. De ontwikkeling van twee vervoerssystemen over water: Fast Ferry en Waterbus

Het ontstaan van Fast Ferry en Waterbus

In het begin van de jaren negentig is voor de Drechtstedengemeenten het zogenaamde Masterplan Drechtoevers ontwikkeld met daarin ideeën voor de herinrichting van de rivieroever. Een van de beeldbepalende deelprojecten van het Masterplan betrof de ontwikkeling van een Waterbussysteem waarmee een samenhangend vervoerssysteem over water zou worden ontwikkeld. De Waterbus diende een 'brug' te slaan over het water om bij te dragen aan de onderlinge verbindingen van alle Drechtsteden. Na een oriënterende haalbaarheidsstudie naar de Waterbus in 1994 in opdracht van de Projectgroep Drechtoevers¹ is in het voorjaar van 1995 besloten om een concreet marktonderzoek naar de Waterbus uit te voeren.

In diezelfde tijd werd, ingegeven door toenemende congestieproblematiek, in de regio Rotterdam nagedacht over alternatieven voor de auto en de trein tussen Dordrecht en Rotterdam. Omdat de capaciteit van wegen op dit traject, vooral tijdens de spits, ontoereikend was en ook de capaciteit van het spoor beperkt was heeft men voor het traject tussen Dordrecht en Rotterdam nagedacht over de mogelijkheden voor openbaar vervoer over water. De interesse hiervoor bestond onder meer bij de gemeente/stadsregio Rotterdam, die in het voorjaar van 1995 een oriënterende studie² liet uitvoeren.

Na een daarop volgende gecombineerde haalbaarheidsstudie naar de Waterbus en Fast Ferry³ is besloten om proefondervindelijk vast te stellen of openbaar vervoer over water een aantrekkelijk alternatief is naast de bestaande vervoersmodaliteiten. Dit heeft geresulteerd in twee experimenten, het experiment Fast Ferry en het experiment Waterbus. Deze experimenten zijn mede gefinancierd met behulp van gelden in het kader van de nota 'Samen Werken Aan Bereikbaarheid' – de zgn. SWAB-gelden – die zijn bedoeld om projecten te subsidiëren die een bijdrage kunnen leveren aan het terugdringen van de automobiliteit op congestiegevoelige relaties.

De ontwikkeling van het vervoerssysteem Fast Ferry

Met het vervoerssysteem Fast Ferry, dat wordt geëxploiteerd door het consortium High Speed Ferries⁴, is op 1 november 1999 gestart. De Fast Ferry verzorgde op dat moment een verbinding tussen Dordrecht (Merwedekade) en Rotterdam (Willemskade bij de Erasmusbrug), met een stop in Ridderkerk (De Schans). Sinds maart 2001 stopt de Fast Ferry ook in Alblasterdam (De Kade) waar, op dat moment de Waterbus halteerde.

¹ Zoutendijk, D.C. en Salverda, J.C. (1994). Waterbus Drechtoevers – Een oriënterend onderzoek naar de haalbaarheid van een openbaar vervoerssysteem over water tussen een zestal gemeenten in het Drechtstedengebied. TT94-58, Traffic Test, Veenendaal.

² Zoutendijk, D.C. en Salverda, J.C. (1995). Personenvervoer te water, een oriënterende studie voor de regio Rotterdam. TT 95-27, Traffic Test, Veenendaal.

³ AGV/Traffic Test BV (1996). Passagiersvervoer over water; Covernata Waterbus Drechtsteden en Fast Ferry Drechtsteden Rotterdam. Nieuwegein: AGV, nr. 4-756/1508.

⁴ Dit consortium bestaat uit Rederij Doeksen, Heymen Shipping, de ZWN-groep en Stadsvervoer Dordrecht.

Op het traject van de Fast Ferry zijn twee catamarans van het type 'River Runner 200' ingezet. Deze zijn gebouwd door de Australische werf NQEA. Beide schepen meten 37 meter, kennen een maximumsnelheid van 30 knopen en hebben plaats voor 150 passagiers en 20 fietsen⁵.

Aanvankelijk zou de Fast Ferry het traject Dordrecht-Rotterdam in 25 minuten afleggen. Bij de snelheid die daarvoor moest worden gevaren ontstonden als gevolg van een onderwaterdruk golf echter onverwachte problemen langs de route. Kort na de start op 1 november 1999 is daarom besloten tot een uurdienst, zodat met een lagere vaarsnelheid kon worden volstaan. De dienstregeling is daarna nog drie maal gewijzigd. Deze wijzigingen betroffen het tijdvenster waarbinnen door de week en in het weekend werd gevaren en werden ingegeven door de gemeten reizigersaantallen.

De betaalwijze voor de Fast Ferry en de verkooppunten van vervoersbewijzen zijn lopende het experiment aangepast. In de eerste negen maanden kon men losse kaartjes (enkelrijes en retourrijes) gebruiken die bij de loketten in Dordrecht, Ridderkerk en Rotterdam verkrijgbaar waren. Ook waren er in het beginstadium 'combikaarten', die op zowel de Fast Ferry als de Waterbus konden worden gebruikt en kon een kaartje worden gekocht bij één van de automaten op de pontons.

Het gebruik van combikaarten en de kaartverkoop met behulp van de automaten in Dordrecht zijn beëindigd (augustus 2000). Ook is het loket in Dordrecht gesloten. Kaartverkoop vindt nu plaats op de boot zelf en bij het loket in Rotterdam. Voor de Fast Ferry kan nu een enkelrij, een retourrij en ook een 5-retourrijkaart worden aangeschaft. Daarnaast kan op de Fast Ferry gebruik worden gemaakt van speciale maand- en jaarabonnementen. Omdat voor de Fast Ferry het Interliner-tarief wordt gehanteerd zijn strippenkaarten niet van toepassing. Er is bij de Fast Ferry bewust gekozen voor aansluiting bij het Interlinerconcept vanwege de hoge kwaliteit en het comfort van het systeem.

De ontwikkeling van het vervoerssysteem Waterbus

Het vervoerssysteem Waterbus, dat wordt geëxploiteerd door een consortium bestaande uit de ZWN-groep en Stadsvervoer Dordrecht, is op 1 november 1999 gestart. De Waterbus (die ook de "oude" pontveren tussen Dordrecht Hooikade en Zwijndrecht en tussen Dordrecht Merwedekade en Papendrecht vervangt) verbindt Dordrecht, Papendrecht, Sliedrecht en Zwijndrecht. Bij de start van het experiment waren Hendrik-Ido-Ambacht en Alblasserdam ook in dienstregeling opgenomen. Vanwege lage reizigersaantallen is de halte Hendrik-Ido-Ambacht begin 2001 opgeheven. De halte Alblasserdam wordt sindsdien uit dienstregelingtechnisch oogpunt door de Fast Ferry bediend.

Als Waterbus worden op dit moment drie catamarans van het type 'River Runner 150' ingezet⁶. De catamarans meten 30 meter, kennen een maximumsnelheid van 20 knopen en hebben plaats voor 130 passagiers en 60 fietsen.

In de loop van het experiment is de dienstregeling van de Waterbus een aantal keer aangepast. Dit was ingegeven door gemeten reizigersaantallen, kostenoverwegingen, en wijzigingen in de dienstregeling van de Fast Ferry. De

⁵ Roelse en Bolt, Nautisch onderzoek

⁶ Aanvankelijk werd met vier Waterbussen gevaren, de aangepaste dienstregeling (zie later) kon echter met drie catamarans worden uitgevoerd. Hierbij speelden kostenoverwegingen een rol.

dienstregeling anno 2002 was als volgt: er wordt één keer per uur tussen Dordrecht Merwedekade en Sliedrecht en tussen Dordrecht Merwedekade en Zwijndrecht gevaren en er is een kwartierverbinding tussen Dordrecht Merwedekade en Papendrecht en tussen Dordrecht Hooikade en Zwijndrecht⁷. Net als voor de Fast Ferry geldt voor de Waterbus dat, op basis van inzichten die lopende het experiment zijn opgedaan, de kaartverkoop is aangepast. Alle kaarten van het Nationale Tarief Systeem zijn op de Waterbus geldig, inclusief de nationale strippenkaart. Daarnaast kunnen op de Waterbus verschillende kaarten worden gekocht: een enkeltje (geen retourtje) en een 11-vaartenkaart of een 11-vaartenreductiekaart (deze laatste kaart is een gereduceerde kaart bedoeld voor scholieren) of een Waterbus Dagkaart. Deze laatste kaart is speciaal bedoeld voor toeristen en is ook te koop bij de VVV. Vervoersbewijzen kunnen worden gekocht bij het loket in Dordrecht, en op de boot zelf.

⁷ Tevens is met ingang van 7-4-2002 op het traject naar Sliedrecht een afroephalte bij de Hollandse Biesbosch opgenomen.

2. Monitoring Fast Ferry en Waterbus

De twee experimenten die zich over drie jaar uitstrekken zijn door middel van drie metingen gemonitord.

De belangrijkste functie van dit onderzoek was om aan het eind van het driejarige experiment met de Fast Ferry en de Waterbus tot een gefundeerd oordeel te komen over de levensvatbaarheid en de haalbaarheid van de beide systemen⁸. Dit oordeel hangt samen met de mate waarin wordt voldaan aan de SWAB – doelstellingen omdat de systemen mede met SWAB gelden zijn gefinancierd. Daarnaast zijn de resultaten van het onderzoek gebruikt om gedurende de concessieperiode de beide OV-systemen tussentijds aan te kunnen passen⁹. Tenslotte diende het monitoringsonderzoek in meer algemene zin inzicht te verschaffen in de haalbaarheid van openbaar vervoer over water.

Concreet is informatie verkregen over de volgende aspecten:

1. Gebruik van beide vervoerssystemen: Fast Ferry en Waterbus dienen een substantieel aantal reizigers vervoeren, zodanig dat er inclusief overheidsbijdragen sprake kan zijn van een 'kostendekkende' exploitatie.
2. Vervoerskwaliteit: Uit de experimenten dient te blijken hoe Fast Ferry en Waterbus door (potentiële) reizigers worden gewaardeerd.
3. Mobiliteitseffecten: Uit de experimenten moet blijken of dergelijke OV-systemen de potentie in zich hebben om een bijdrage te leveren aan de reductie van de automobiliteit via een modal shift van de auto naar personenvervoer over water.

Om bovenstaande vragen te beantwoorden zijn in februari 2000 (eerste tussentijdse meting¹⁰), in september 2000 (tweede tussentijdse meting¹¹) en in september 2001 (derde tussentijdse meting¹²) schriftelijke enquêtes uitgezet onder reizigers van de Fast Ferry en de Waterbus, is een telefonisch onderzoek gehouden onder potentiële en ex-gebruikers van beide vervoerssystemen, zijn groepsdiscussies en diepte-interviews gehouden met respectievelijk gebruikers en potentiële en ex-gebruikers van Fast Ferry en Waterbus¹³ en zijn gegevens opgevraagd bij de exploitanten van deze vervoerssystemen.

⁸ De beslissing om in Hendrik Ido Ambacht niet langer te halteren en de verhoging van de kwaliteit van de halteplaatsen zijn hier voorbeelden van.

⁹ Voor zowel de Fast Ferry als de Waterbus geldt een concessieperiode van drie jaar.

¹⁰ Jessurun, M. en Veenma, K. (2000). Monitoring Fast Ferry en Waterbus; Eerste tussentijdse meting. TT00-40, Traffic Test, Veenendaal.

¹¹ Jessurun, M. en Veenma, K. (2000). Monitoring Fast Ferry en Waterbus; Tweede tussentijdse meting. TT00-130, Traffic Test, Veenendaal.

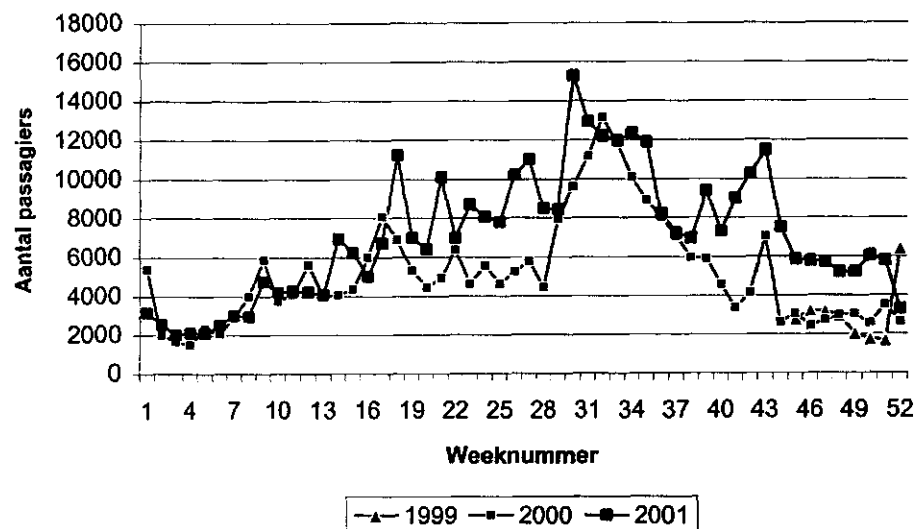
¹² Houwen, H.K. van der en Altena H. van (2002). Monitoring Fast Ferry en Waterbus; Derde tussentijdse meting. TT01-70, Traffic Test, Veenendaal.

¹³ Tijdens de eerste tussenmeting heeft geen telefonisch onderzoek plaatsgevonden en zijn geen groepsdiscussies of interviews gehouden.

3. 2 jaar Fast Ferry en Waterbus: zijn de vervoerssystemen levensvatbaar?

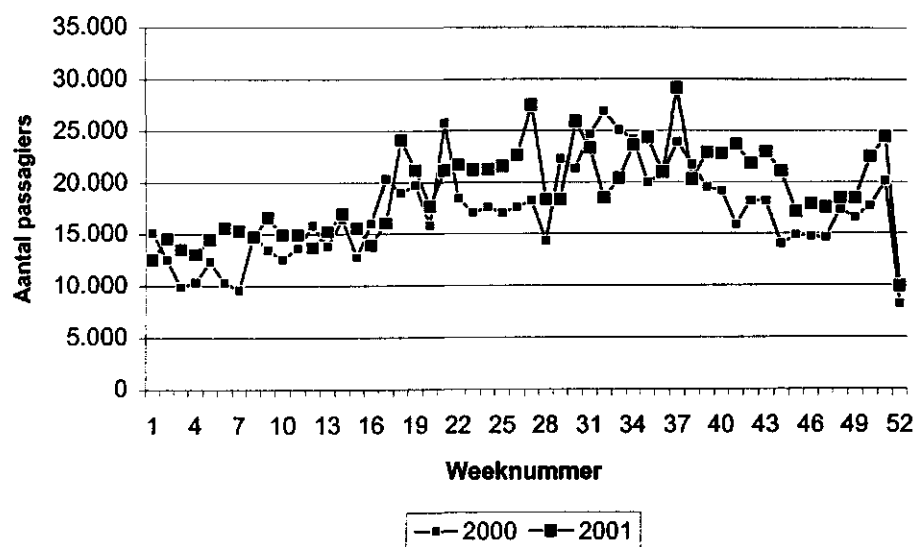
3.1 Het gebruik van Fast Ferry en Waterbus

De economische haalbaarheid van de vervoerssystemen kan worden uitgedrukt in de verhouding tussen de kosten en de opbrengsten. In de loop van het onderzoek is door de opdrachtgever besloten dat bedrijfseconomische aspecten niet in de monitoring van beide systemen zouden worden meegenomen. Op basis van de aanname dat de opbrengsten direct samenhangen met reizigersaantallen, worden hier de reizigersaantallen gepresenteerd als indicator van de economische haalbaarheid; zowel bij de Waterbus als bij de Fast Ferry is een aanzienlijke groei van de reizigersaantallen zichtbaar. De Fast Ferry vervoerde in 2000 270.194 reizigers. In 2001 is dat aantal onder meer door inpassing van de halte in Alblaserdam gegroeid naar 368.667.



Figuur 1: Ontwikkeling Reizigersaantallen Fast Ferry

In 2000 vervoerde de Waterbus 889.818 passagiers, in 2001 waren dat er 995.604. De monitoringsonderzoeken geven aanleiding te verwachten dat de reizigersaantallen in 2002 verder zullen groeien omdat ook het aandeel mensen dat in enquêtes aangeeft in de toekomst gebruik te willen gaan maken van (een van) beide vervoerssystemen in de loop der tijd toeneemt.

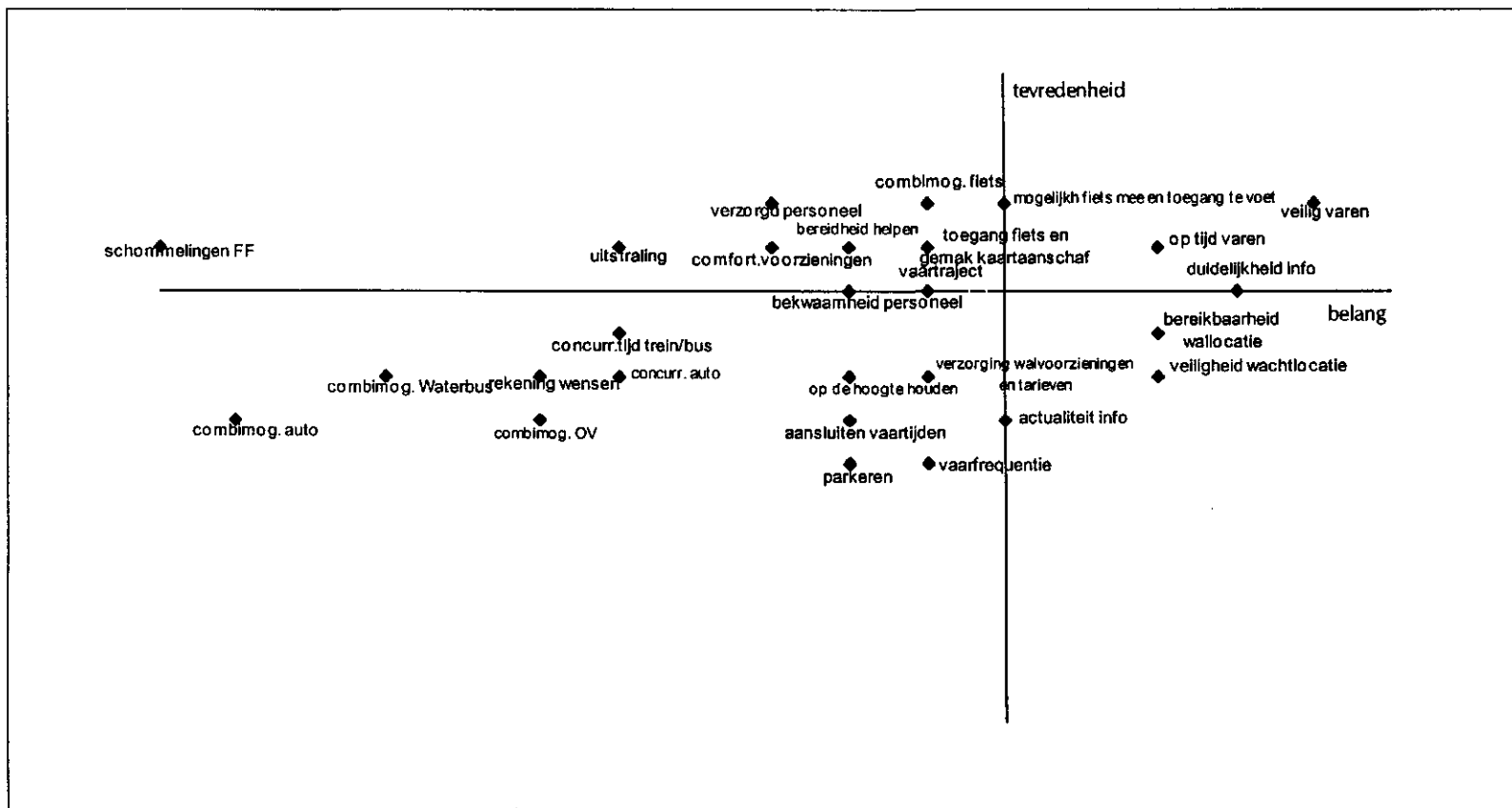


Figuur 2: Ontwikkeling reizigersaantallen Waterbus

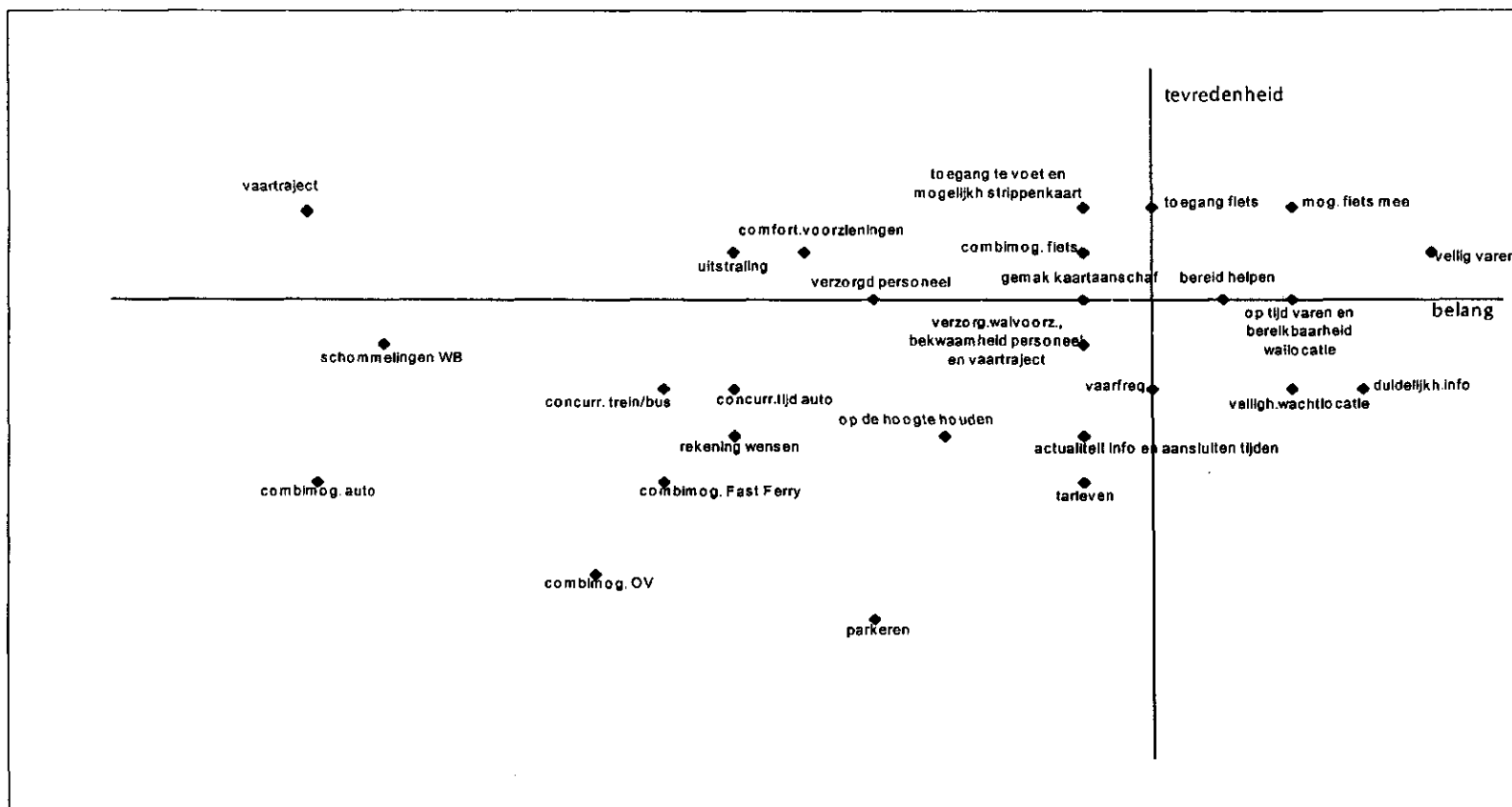
3.2

De reizigerswaardering voor Fast Ferry en Waterbus

Verondersteld mag worden dat de ontwikkeling van de reizigersaantallen samenhangt met de door reizigers ervaren vervoerskwaliteit van de systemen. Alle aspecten die reizigers belangrijk blijken te vinden en hun waardering voor die aspecten zijn weergegeven in figuur 3 en in figuur 4.



Figuur 3: Gemiddelde score Fast Ferry op belangrijkheid afgezet tegen de gemiddelde score op tevredenheid voor ieder van de 30 aspecten



Figuur 4: Gemiddelde score Waterbus op belangrijkheid afgezet tegen de gemiddelde score op tevredenheid voor ieder van de 30 aspecten.

Na twee jaar kan worden vastgesteld dat de waardering van reizigers voor zowel Fast Ferry als Waterbus in het algemeen erg groot is. Reizigers zijn zeer positief over zowel Fast Ferry en Waterbus. Het blijkt dat aan het vervoer over water een intrinsieke kwaliteit wordt toegekend die andere vormen van (openbaar) vervoer niet hebben. Deze kwaliteit wordt bepaald door het reizen over water, dat als zeer spannend wordt ervaren. Reizen per Waterbus en Fast Ferry is daarom voor de reiziger geen noodzakelijk kwaad om van punt a naar punt b te komen, maar juist een attractie op zichzelf.

Belangrijke kwaliteitskenmerken die hiernaast de waardering voor beide vervoerssystemen bepalen zijn het comfort, de geboden service, de stiptheid, de lage reiskosten en de mogelijkheid om de fiets mee te nemen.

3.3 Mobiliteitseffecten van Fast Ferry en Waterbus

De ontwikkeling van Fast Ferry en Waterbus is vanuit het beleid ingegeven door het streven om de bereikbaarheid te vergroten, zoals in de nota Samenwerken aan Bereikbaarheid wordt beoogd. Dit gebeurt met personenvervoer over water door een aantrekkelijk alternatief te bieden voor de auto en de trein op congestiegevoelige trajecten. Voor de Fast Ferry betrof het hierbij met name de bereikbaarheid van de binnenstad van Rotterdam vanuit de Drechtsteden. Voor de Waterbus betrof het de bereikbaarheid binnen de Drechtsteden zelf.

De relevantie voor het bereikbaarheidsbeleid wordt bepaald door de mate waarin de twee vervoerssystemen een structureel alternatief kunnen vormen voor de auto. In dit kader is de waargenomen ontwikkeling van het aantal frequente gebruikers relevant¹⁴.

Tabel 1 Ontwikkeling frequente en infrequente gebruikers Fast Ferry (in reizigersaandeel en in absolute per maand)

	Sep. 2000		Sep. 2001	
Frequente gebruikers	12%	3.587	30%	10.284
Infrequente gebruikers	88%	26.308	70%	23.996

Frequente gebruikers reizen (in tegen stelling tot niet-frequente gebruikers) voornamelijk in de spits. Het betreft mensen van 18 tot 34 jaar die de Fast Ferry gebruiken voor woon-werkverkeer of voor het volgen van onderwijs. Tabel 1 toont dat deze groep in september 2001 zowel in relatieve als in absolute zin sterk is gegroeid ten opzichte van september 2000. In absolute zin was sprake van een groei van het aantal frequente gebruikers met 6.697 hetgeen bijna een verdrievoudiging inhoudt.

De toename van het aantal frequente reizigers in september 2001 kan worden toegeschreven aan het toevoegen van de halte Alblasterdam in de dienstregeling. Deze wordt veel gebruikt voor vervoer tijdens de spits naar Rotterdam. Met het toevoegen van de halte Alblasterdam is de beleidsrelevantie toegenomen omdat veel mensen opstappen die de Fast Ferry als woon-werkverkeer naar Rotterdam gebruiken. Zowel voor mensen die vanuit Alblasterdam met de auto naar

¹⁴ Frequente gebruikers zijn gedefinieerd als reizigers die de Fast Ferry 2 keer per week of vaker gebruiken.

Na twee jaar kan worden vastgesteld dat de waardering van reizigers voor zowel Fast Ferry als Waterbus in het algemeen erg groot is. Reizigers zijn zeer positief over zowel Fast Ferry en Waterbus. Het blijkt dat aan het vervoer over water een intrinsieke kwaliteit wordt toegekend die andere vormen van (openbaar) vervoer niet hebben. Deze kwaliteit wordt bepaald door het reizen over water, dat als zeer spannend wordt ervaren. Reizen per Waterbus en Fast Ferry is daarom voor de reiziger geen noodzakelijk kwaad om van punt a naar punt b te komen, maar juist een attractie op zichzelf.

Belangrijke kwaliteitskenmerken die hiernaast de waardering voor beide vervoerssystemen bepalen zijn het comfort, de geboden service, de stiptheid, de lage reiskosten en de mogelijkheid om de fiets mee te nemen.

3.3 Mobiliteitseffecten van Fast Ferry en Waterbus

De ontwikkeling van Fast Ferry en Waterbus is vanuit het beleid ingegeven door het streven om de bereikbaarheid te vergroten, zoals in de nota Samenwerken aan Bereikbaarheid wordt beoogd. Dit gebeurt met personenvervoer over water door een aantrekkelijk alternatief te bieden voor de auto en de trein op congestiegevoelige trajecten. Voor de Fast Ferry betrof het hierbij met name de bereikbaarheid van de binnenstad van Rotterdam vanuit de Drechtsteden. Voor de Waterbus betrof het de bereikbaarheid binnen de Drechtsteden zelf.

De relevantie voor het bereikbaarheidsbeleid wordt bepaald door de mate waarin de twee vervoerssystemen een structureel alternatief kunnen vormen voor de auto. In dit kader is de waargenomen ontwikkeling van het aantal frequente gebruikers relevant¹⁴.

Tabel 1 Ontwikkeling frequente en infrequente gebruikers Fast Ferry (in reizigersaandeel en in absolute per maand)

	Sep. 2000		Sep. 2001	
Frequente gebruikers	12%	3.587	30%	10.284
Infrequente gebruikers	88%	26.308	70%	23.996

Frequente gebruikers reizen (in tegen stelling tot niet-frequente gebruikers) voornamelijk in de spits. Het betreft mensen van 18 tot 34 jaar die de Fast Ferry gebruiken voor woon-werkverkeer of voor het volgen van onderwijs. Tabel 1 toont dat deze groep in september 2001 zowel in relatieve als in absolute zin sterk is gegroeid ten opzichte van september 2000. In absolute zin was sprake van een groei van het aantal frequente gebruikers met 6.697 hetgeen bijna een verdrievoudiging inhoudt.

De toename van het aantal frequente reizigers in september 2001 kan worden toegeschreven aan het toevoegen van de halte Alblasserdam in de dienstregeling. Deze wordt veel gebruikt voor vervoer tijdens de spits naar Rotterdam. Met het toevoegen van de halte Alblasserdam is de beleidsrelevantie toegenomen omdat veel mensen opstappen die de Fast Ferry als woon-werkverkeer naar Rotterdam gebruiken. Zowel voor mensen die vanuit Alblasserdam met de auto naar

¹⁴ Frequente gebruikers zijn gedefinieerd als reizigers die de Fast Ferry 2 keer per week of vaker gebruiken.

Rotterdam reizen als voor mensen die met het reguliere openbaar vervoer reizen is met de Fast Ferry daarom een aantrekkelijk alternatief geboden voor het reizen over de weg en is de bereikbaarheid van Rotterdam verbeterd.

De bijdrage van de Waterbus aan de bereikbaarheid op congestiegevoelige locaties speelt op het niveau van het Drechtstedengebied. Met de Waterbusverbindingen zijn namelijk nieuwe alternatieven geboden voor de vaste oeververbindingen in het gebied. Voor de reizigers met de Waterbus die voorheen de, in het algemeen congestiegevoelige, vaste oeververbindingen gebruikten, heeft de Waterbus geresulteerd in een verbeterde bereikbaarheid van de Drechtsteden.

Tabel 2 Ontwikkeling frequente en infrequente gebruikers Waterbus (in reizigersaandeel en in absolute per maand)

	Sep. 2000		Sep. 2001	
Frequente gebruikers	44%	38.035	53%	50.210
Infrequente gebruikers	56%	48.408	47%	44.525

De Waterbus wordt ongeveer in gelijke mate gebruikt door frequente en infrequente reizigers. De frequente reizigers reizen met name in de spits in het kader van woon-werkverkeer of voor het volgen van onderwijs. De infrequente reizigers zijn gepensioneerd en/of niet-werkend en reizen buiten de spits. Net als bij de Fast Ferry is bij de Waterbus de groep frequente gebruikers in relatieve en in absolute gegroeid. In september 2001 was deze groep met 12.175 toegenomen ten opzichte van september 2000. Dit betekent een groei van 32%.

4. Conclusies

Op basis van de monitoringsonderzoeken kan worden geconcludeerd dat met de vervoerssystemen over water een hoogwaardige vorm van openbaar vervoer is gecreëerd die in toenemende mate bijdraagt aan het ontlasten van congestiegevoelige locaties en waarvan de kwaliteit door de reiziger hoog wordt gewaardeerd als alternatieve vorm van openbaar vervoer. Bovendien stijgt zowel het absolute aantal gebruikers als het aandeel frequente gebruikers bij beide systemen fors waardoor de verwachting gerechtvaardigd lijkt dat de bijdrage aan de beleidsdoelstellingen zoals verwoord in de nota Samenwerken aan Bereikbaarheid verder toe zal nemen.

Naast het succes dat vanuit het perspectief van de gebruiker voor beide vervoerssystemen wordt waargenomen heeft het monitoringsonderzoek ook aandachtspunten voor verbetering van de vervoerssystemen opgeleverd. Deze betreffen de kwaliteit van de wallocaties. Gebruikers geven aan dat deze op meerdere manieren verbeterd zou kunnen worden. Ten eerste is de sociale veiligheid van de wallocaties een punt van aandacht. Men geeft aan zich niet op alle locaties veilig te voelen tijdens het wachten op de boot. Ten tweede laat de bereikbaarheid van een aantal wallocaties in de ogen van gebruikers nog te wensen over. Een betere aansluiting op andere modaliteiten zou daar overwogen kunnen worden. Ten derde bestaat er bij gebruikers de behoefte om beter dan nu het geval is geïnformeerd te worden over vaartijden en vertragingen.

Geen tekortkoming maar wel een punt van aandacht is het garanderen van de mogelijkheid om de fiets mee te nemen. Deze mogelijkheid wordt door gebruikers belangrijk gevonden en hoog gewaardeerd. Er moet daarom op geanticipeerd worden dat het meenemen van de fiets zal toenemen. Om te voorkomen dat de vervoerssystemen op dit punt aan hun eigen succes ten onder gaan verdient het aanbeveling om na te gaan wat de consequenties van die ontwikkeling voor de halteringstijden zijn en op welke manier voldoende capaciteit voor het meenemen van fietsen kan worden gegarandeerd.



Traffic Test bv Instituut voor onderzoek
en beleidsadvisering op gebied van
verkeer en vervoer

Landjuweel 22
3905 PG Veenendaal
Telefoon: (0318) 52 87 87
Telefax: (0318) 54 11 30
E-mail: TT@traffictest.nl
Homepage: <http://www.traffictest.nl>

