

Onderzoek fiets- en voetveer Rijswijk Zuid

Eindrapport

Onderzoek fiets- en voetveer Rijswijk Zuid

Eindrapport

in opdracht van:
Gemeente Rijswijk

datum: 3 mei 2016
rapportnummer: 5484-R-E2
auteur(s): H. Zuiver, H. van Heijningen, A. Roedoe



Hooikade 13
Postbus 2873
2601 CW Delft
Tel. 015 - 2147899

Badhuiswal 3
8011 VZ Zwolle
Tel. 038 - 4225780

Hoff van Hollandlaan 6
5243 SR Rosmalen
Tel. 073 - 5231065

Inhoudsopgave

1	INLEIDING	1
	1.1 Aanleiding	1
	1.2 Onderzoeksvraag en opzet	1
2	NETWERKANALYSE	2
	2.1 Beschikbare oeververbindingen	2
	2.2 Resultaten	4
	2.3 Fietsintensiteiten	5
3	UITKOMSTEN ENQUÊTE FIETSERS	6
	3.1 Onderzoeksopzet	6
	3.2 Uitkomsten enquête	6
4	CONCLUSIES	10
	BIJLAGE 1. OVERZICHT ONDERZOEKSVRAGEN	11

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Het college van B&W van de gemeente Rijswijk was in 2011 voornemens om het fiets- en voetveer over de Vliet ter hoogte van Rijswijk Zuid op te heffen. De kosten waren te hoog. De gemeenteraad heeft er vervolgens bij het college op aangedrongen om, in elk geval voor het jaar 2012, een goedkopere wijze van exploitatie te vinden. Dit is gerealiseerd door het fiets- en voetveer door een andere exploitant te laten varen.

In januari 2012 is het pontje fiets- en voetveer in aanvaring gekomen met een binnenvaartschip. Daarbij zijn twee opvarenden in het water terecht gekomen. De gemeente heeft hierna in november 2012 besloten het veer definitief uit de vaart te halen. Er zou een alternatief worden gebouwd, namelijk een nieuwe fiets- en voetgangersbrug bij de Rijswijkse haven (De Oversteek).



Deze brug is in het najaar van 2014 geopend. Desondanks blijft het pontje tot discussie leiden. In het coalitieakkoord 2014-2018 is het volgende opgenomen: *“in nauw overleg met betrokken omwonenden te bekijken of terugkeer van het pontje over de Vliet gewenst is en onder welke voorwaarden mogelijk is”*.

1.2 Onderzoeksvraag en opzet

De gemeente Rijswijk heeft Mobycon gevraagd om een onderzoek uit te voeren naar de potentie van het weer in de vaart nemen van het fiets- en voetveer. Centraal in dit onderzoek staan de toegevoegde waarde van de veerverbinding in het bestaand fietsnetwerk en de uitkomsten van een enquête onder fietsers.

De uitkomsten van de netwerkanalyse staan beschreven in hoofdstuk 2. De uitkomsten van de enquête onder fietsers staan beschreven in hoofdstuk 3. De conclusies van dit onderzoek komen aan bod in hoofdstuk 4.

2 Netwerkanalyse

De vraag is of het weer in de vaart nemen van het fiets- en voetveer over de Delftsche Vliet in Rijswijk-Zuid toegevoegde waarde biedt voor fietsrelaties in de omgeving. Hiervoor is een analyse gemaakt van de reistijd voor enkele voor de hand liggende fietsrelaties zonder en met een veerpont. Op grond van het verschil in reistijd is bepaald op welke relaties een veer toegevoegde waarde heeft en in hoeverre reistijdwinst wordt behaald.

2.1 Beschikbare oeververbindingen

Op onderstaande kaart is de locatie van het voormalige fiets- en voetveer en enkele alternatieve vaste oeververbindingen voor voetgangers en fietsers weergegeven. Opvallend is dat de afstand van de veerlocatie tot de eerstvolgende noordelijke oeververbinding over de Delftsche Vliet 1.650 meter bedraagt. Dit is de verbinding langs de A4. Deze verbinding is echter alleen door fietsers te gebruiken door hun fiets aan de hand mee te nemen. De hellingbanen zijn uitgevoerd voor voetgangers met daarnaast een strookje om de fiets over te leiden. Zo'n 500 meter noordelijker ligt de fiets- en voetbrug De Oversteek. De afstand van de veerlocatie tot de eerstvolgende zuidelijke oeververbinding over de Delftsche Vliet bedraagt 900 meter. Dit is de Reineveldbrug in Delft.

2.1.1 Herkomst en bestemmingen

Voor beide kanten van de Delftsche Vliet zijn de belangrijke herkomsten en bestemmingen (wonen, werken, school) geselecteerd. Winkelvoorzieningen zijn in de directe omgeving niet aanwezig en pas op grotere afstand beschikbaar (Winkelcentrum In de Bogaard Rijswijk, Winkelcentrum Ypenburg, Ruys de Beerenbrouckstraat Delft). Dit betreft de volgende locaties (zie ook onderstaande kaart):

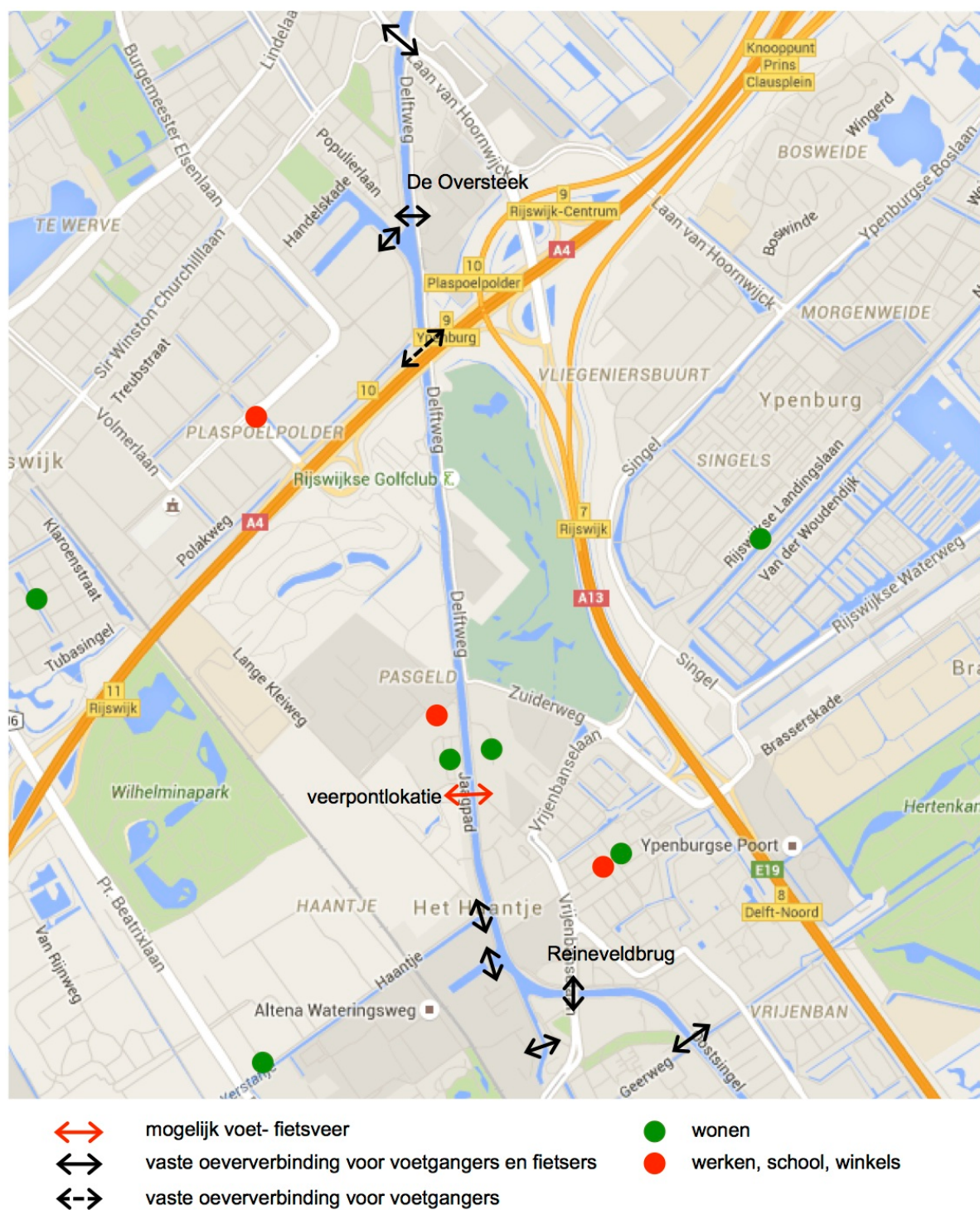
Westoever:

- woonwijkje rond Van Hardenbroeklaan;
- werkgelegenheid TNO Rijswijk (achteringang);
- woonwijkje in Rijswijk Buiten, deelgebied 't Haantje (kruispunt 'Haantje – Oyevaerswey);
- werkgelegenheid Plaspoelpolder (kruispunt Diepenhorstlaan-Veraartlaan);
- woongebied Muziekbuurt Rijswijk (kruispunt Paukensingel-Luitstraat).

Oostoever:

- Wijk Vrijenban;
- woon- en werkgelegenheid en school (ROC Mondriaan) in gebied rond Brasserskade (kruispunt Brasserskade-Bankastraat);
- woongebied Ypenburg (kruispunt Rijswijkse Landingslaan – Anthony Fokkersingel).

De fietsrelaties tussen enerzijds wonen en anderzijds werken of school zijn onderzocht.



Afbeelding 2-1

Overzicht relevante herkomst-bestemming locaties en verbindingen

2.1.2 Uitgangspunten analyse

Om te bepalen voor welke fietsrelaties een veer tot een kortere reistijd zou leiden, is een globale analyse gemaakt op basis van de volgende uitgangspunten:

- Het in de huidige situatie aanwezige fietsnetwerk (Routeplanner Fietzersbond, kortste route 18 km/uur).
- Een gemiddelde wachttijd voor het veer van 2,5 minuten; elke 5 minuten afvaart.
- Een gemiddelde vaartijd van 2 minuut.
- Een gemiddelde looptijd op de twee hellingbanen van verbinding A4 van 2 minuten.

2.2 Resultaten

In de onderstaande tabel zijn de reistijden per fiets zonder en met de fiets- en voetveer weergegeven. De relaties waarop de route via het veer sneller is, zijn in rood weergegeven.

Van / naar	Vrijenban	Brasserskade	Ypenburg
Van Hardenbroeklaan		7.34 (7.32)	
TNO Rijswijk (achteringang)	10.20 (6.58)	8.00 (7.58)	13.18 (11.50)
Rijswijk Buiten, 't Haantje		8.34 (11.48)	
Plaspoelpolder	10.28 (12.16)	13.18 (13.16)	14.46 (17.08)
Muziekbuilt		13.22 (15.10)	

Tabel 2-1 *Reistijden fiets (minuten en seconden) zonder en met veerpont (tussen haakjes)*

In geen van de fietsrelaties wordt volgens de Fietsrouteplanner van de Fietzersbond gebruik gemaakt van de oeververbinding langs de A4. Deze verbinding is niet als fietsverbinding opgenomen in de Fietsrouteplanner.

Voor reisrelaties die een herkomst en/of bestemming hebben direct aan de Vliet (bijvoorbeeld van omgeving Vrijenban of Ypenburg naar TNO Rijswijk) komt duidelijk een reistijdwinst naar voren bij introductie van een veerpont.

De reistijd tussen de Brasserskade en de Van Hardenbroeklaan, TNO Rijswijk en Plaspoelpolder is, uitgaande van bovenstaande aannames, na herintroductie van een veerpont nagenoeg gelijk (2 seconde sneller). De exacte oversteektijd is vooralsnog onbekend. Mocht dit langer dan 2 minuten worden, dan is alleen tussen Vrijenban en TNO substantiële reistijdwinst te behalen.

Voor de overige verbindingen zijn routes via De Oversteek of de Reineveldbrug in Delft sneller dan via gebruik van een veer. Voor langere reisrelaties (zie bijvoorbeeld Muziekbuilt-Brasserskade) zal er volgens ons ook geen reistijdwinst worden behaald door een nieuwe veerpont. Er hoeft dan namelijk weinig te worden omgerekend om van één van de vaste oeververbindingen gebruik te maken.

2.3 Fietsintensiteiten

Vanaf 1 september 2009 wordt er 'permanent' (gedurende gehele jaar) geteld op diverse fietslocaties. De resultaten van de afgelopen jaren zijn voor de tellocaties rondom het voormalige veer weergegeven in onderstaande tabel.

	2012-2013	2013-2014	2014-2015
Jaagpad (t.h.v. volkstuinten)			
Zuid-noord	872	760	687
Noord-Zuid	877	780	809
Totaal	1.749	1.540	1.496
Delftweg (t.h.v. Zuiderweg)			
Zuid-noord	993	1.172	929
Noord-Zuid	1.004	1.197	1.137
Totaal	1.998	2.369	2.066
Huis te Hoornkade (t.h.v. de Oversteek) - oostwaarts	-	-	1.266

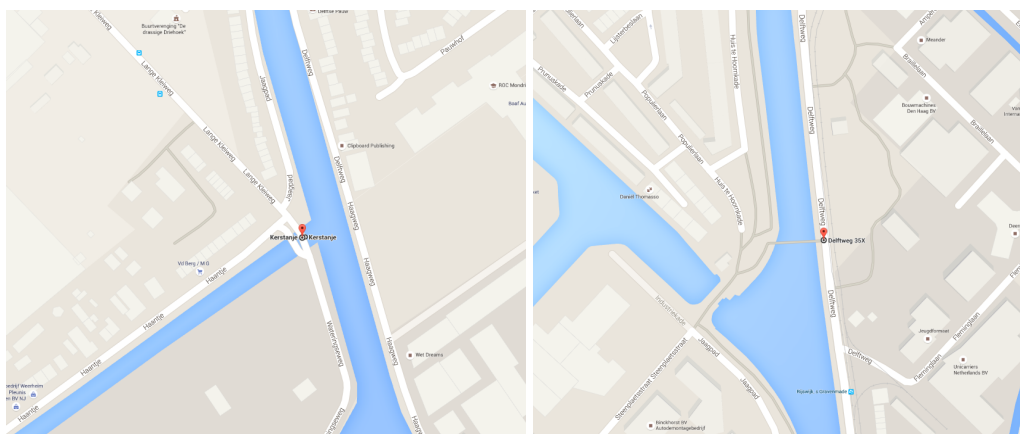
Tabel 2-2 werkdaggemiddeldes vaste tellocaties periode 2012-2015

Het aantal fietsers op een gemiddelde werkdag is tussen 2012 en 2015 afgenomen op het Jaagpad en nagenoeg gelijk gebleven op de Delftweg. *Toen het veer nog voer (sept 2010-aug 2011) werd er meer gefietst op het Jaagpad (909 om 920) en minder op de Delftweg (849 om 873). Onduidelijk is of dit verschil te maken heeft met het uit de vaart halen van het veer.*

3 Uitkomsten enquête fietsers

3.1 Onderzoeksofzet

Op donderdag 31 maart (tussen 12:00 en 19:00 uur) en op zaterdag 02 april (tussen 10:00 en 17:00 uur) zijn door ons enquêtes afgenomen op een tweetal locaties : bij De Oversteek en bij de brug Het Haantje.



Figuur 3-1 Onderzoeklocaties

Passanten zijn gevraagd naar hun herkomst en bestemming, het reismotief, of men voorheen gebruik maakte van het veer, of men bij heringebruikname van het veer hier gebruik van zouden maken en in hoeverre men bereid is om te betalen voor gebruik van het veer.

3.2 Uitkomsten enquête

Op de locatie Het Haantje waren op beide onderzoeksdagen in totaal 224 reizigers bereid om mee te werken aan de enquête. Op de locatie De Oversteek waren dit 268 reizigers. De resultaten van de enquête zijn beschreven in onderstaande paragrafen.

3.2.1 Herkomst en bestemming

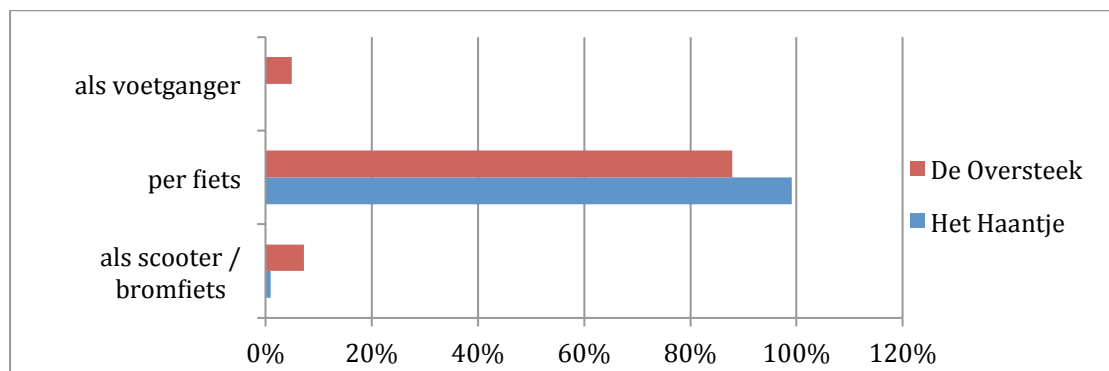
Van de 492 respondenten is bijna 40% afkomstig uit Rijswijk, 25% uit Delft en bijna 25% uit 's-Gravenhage. De overige reizigers komen onder andere uit Voorburg, Naaldwijk en Leidschendam.

De bestemming van de reizigers lag voor 34% in Delft, 24% was op weg naar Rijswijk en 16% naar 's-Gravenhage. De overige reizigers zijn onderweg naar onder andere Voorburg, Wateringen, Zoetermeer, Rotterdam, Nootdorp en Leidscheveen.

3.2.2 Vervoermiddel

Het gebruikte vervoermiddel van de reizigers is voor beide locaties weergegeven in onderstaande tabel. De enquête is op beide locaties voornamelijk door fietsers beantwoord.

Bij Het Haantje hebben geen voetgangers deelgenomen aan de enquête. Bij de locatie De Oversteek zijn 5% van de reizigers voetgangers en gebruiken 7% de scooter of bromfiets.

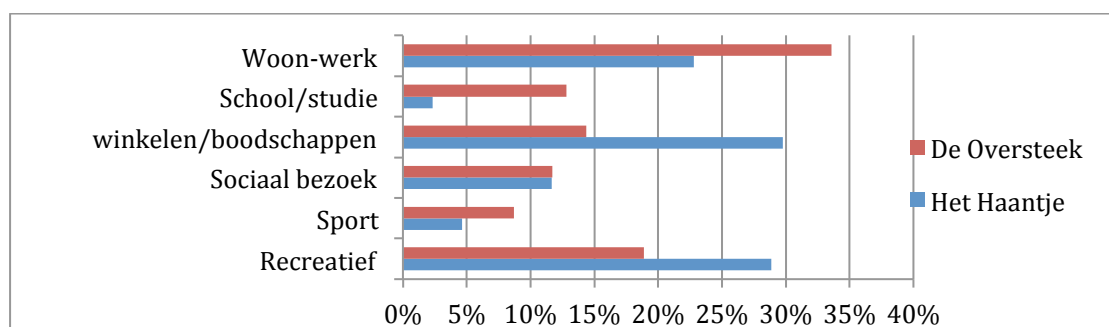


Afbeelding 3-1 Vervoermiddel van de respondenten per onderzoekslocatie

3.2.3 Reismotieven

De reismotieven van de reizigers zijn voor beide locaties weergegeven in onderstaande tabel. Er zijn significante verschillen te zien. De Oversteek wordt bijvoorbeeld voor een groot deel gebruikt door woon-werkverkeer (34%) en recreatief verkeer (18%). Bij Het Haantje zijn we vooral mensen met tegengekomen die aangaven te gaan winkelen (30%) of onderweg waren voor recreatieve doeleinden (29%).

Bij De Oversteek bestond 13% van de respondenten uit scholieren, bij Het Haantje was dit aandeel nihil.



Afbeelding 3-2 Reismotief van de respondenten per onderzoekslocatie

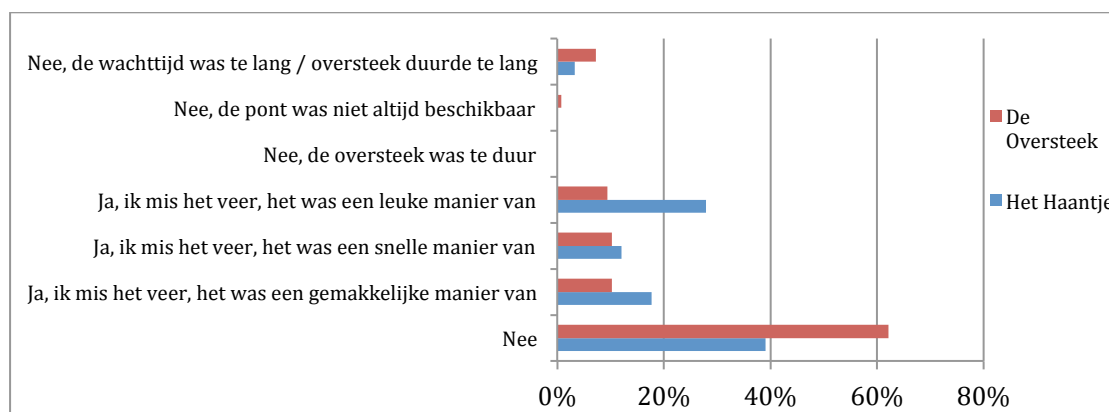
Reizigers vanuit Delft en 's-Gravenhage hadden vaak het werk als reismotief (respectievelijk 31% en 37%), terwijl reizigers vanuit Voorburg en Rijswijk vooral op weg waren voor recreatieve doeleinden, sociaal bezoek of gingen winkelen of boodschappen doen.

Reizigers met een woon-werk reismotief waren vooral op weg naar 's-Gravenhage en Rijswijk (41% en 46% respectievelijk). Delft is populair bij fietsers met recreatieve redenen (30%) en voor winkelen/boodschappen (26%).

3.2.4 Gebruik van fiets- en voetveer in verleden?

In totaal heeft 42% van de reizigers aangegeven voorheen met het veer te hebben gereisd. Dit betrof 58% van de reizigers bij Het Haantje en 30% van de reizigers bij De Oversteek.

Bij Het Haantje gaf men aan dat ze dit vooral deden omdat het een leuke manier van oversteken was (28%) en een gemakkelijke manier van oversteken (18%). De redenen voor gebruik van de locatie De Oversteek zijn gelijk verdeeld met elk ongeveer 10%.



Afbeelding 3-3 Reacties gebruik fiets- en voetveer in verleden (per onderzoekslocatie)

Wanneer we deze resultaten niet naar locatie verdelen, maar naar reismotief blijkt dat de grootste groep mensen die gebruik heeft gemaakt van het veer het reismotief winkelen/boodschappen (54%), sociaal bezoek (50%) of recreatief (56%) hadden.

Van de reizigers die aangaven voorheen gebruik te hebben gemaakt van het veer gaven respondenten met het reismotief recreatief en winkelen/boodschappen aan het veer te missen omdat het een leuke manier van oversteken was (beiden 26%).

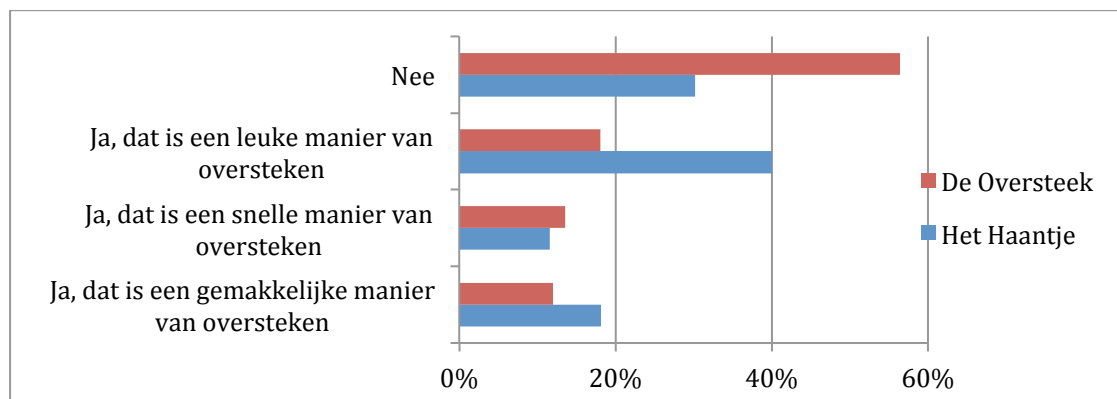
De groep die het minst gebruik maakte van het veer betroffen reizigers met de reismotieven school/studie (85%), sport (73%) of woon-werk (69%). Deze groepen zagen het veer niet als een gemakkelijke manier van oversteken.

3.2.5 Toekomstig gebruik veer

Van de respondenten bij De Oversteek geeft een meerderheid (56%) aan dat men bij heringebruikname van het veer hier geen gebruik van zal maken. Bij Het Haantje heeft 70% van de respondenten aangegeven dat ze hier wel gebruik van zouden maken.

Van alle respondenten is gemiddeld 55% geïnteresseerd in het gebruik maken van het veer als deze gratis terugkeert. In totaal zouden 45% van de reizigers dus niet van het veer gebruik gaan maken - ook al hoeft er niet voor betaald te worden.

Respondenten gaven ongeacht de onderzoekslocatie aan het veer vooral te willen gebruiken omdat het een leuke manier is van oversteken (28%) en in mindere mate omdat het een gemakkelijke manier van oversteken is (15%).



Afbeelding 3-4 Mogelijke gebruik fiets- en voetveer per onderzoekslocatie

Wanneer deze resultaten worden bekeken vanuit verschillende reismotieven in plaats van locatie, zien we veel overeenkomsten met het historisch gebruik. Voor het reismotief woon-werk geeft 56% aan niet gebruik te willen maken van het veer, 56% voor school/studie en 61% voor sport gerelateerde bezigheden. Mensen met het reismotief winkelen/boodschappen of recreatief staan hier positiever tegenover. Van deze groepen gaf respectievelijk 65% en 71% aan het veer mogelijk te gaan gebruiken.

3.2.6 De bereidheid om te betalen

Respondenten zijn gevraagd of men bereid was om te betalen voor gebruik van het veer en zo ja, hoeveel. In totaal heeft 32% van de respondenten die aangaf geïnteresseerd te zijn in het gebruik van het veer wanneer deze gratis terugkeert aangegeven het veer niet te willen gebruiken als er voor betaald moet worden. *Omgerekend betekent dit dat van de totale groep respondenten ongeveer 38% gebruik zou willen maken van het veer als deze terugkomt tegen betaling.*

Voor deze groep is het belangrijkste motief voor gebruik van het veer de leuke manier van oversteken (zie bovenstaand). Opnieuw blijkt dat de meest geïnteresseerde groep bestaat uit mensen met het reismotief recreatief, winkelen/boodschappen of sociaal bezoek. Zo blijkt dat maar 27% van de woon-werk reizigers geïnteresseerd is, en maar 23% met het reismotief school/studie, terwijl 42% van de respondenten met het reismotief winkelen/boodschappen geïnteresseerd zijn, 39% met het reismotief sociaal bezoek, 42% met het reismotief sporten en wel 56% met een recreatief reismotief.

De respondenten die aangaven gebruik te willen maken van het veer tegen betaling hebben de mogelijkheid gekregen om zelf aan te geven wat het maximale bedrag is wat ze hiervoor uit zouden willen geven. Het gemiddelde komt neer op ongeveer €0,75 per oversteek. De meest gekozen prijs is €0,50 (max €5,- min €0,05).

Er is geen duidelijk verschil tussen de verschillende doelgroepen waarneembaar. Uit de antwoorden blijkt een lichte bereidheid onder reizigers met een recreatief motief om een iets hogere prijs te willen betalen. Dit verschil is echter niet significant en dit geeft dus alleen maar een indicatie.

4 Conclusies

Uit de netwerkanalyse blijkt dat de verkeerskundige noodzaak voor het wederom in gebruik stellen van een fiets- en voetveer over de Vliet bij Rijswijk Zuid ontbreekt.

Voor reizigers die een herkomst en/of bestemming direct aan de Vliet hebben resulteert herintroductie van een veerpont in een duidelijke reistijdwinst. Deze winst is logischerwijs het grootst voor mensen die een herkomst én bestemming in de directe omgeving van het veer (langs de Vliet) hebben. De potentiële reistijdwinst bedraagt hier, uitgaande van de gemaakte aannames, iets meer dan 3 minuten op een totaal van 10 minuten. Voor reisrelaties die een herkomst of bestemming hebben die verder van de Vliet zijn gelegen is deze reistijdwinst nagenoeg gelijk of zijn de bestaande verbindingen via De Oversteek of de Reineveldbrug in Delft zelfs sneller.

De enquête onder passanten bij Het Haantje en De Oversteek resulteert in de volgende conclusies:

1. **Van de respondenten heeft 42% voorheen gebruik gemaakt van het veer.** Onder de respondenten bij Het Haantje bedroeg dit 58% - bij De Oversteek was dit 30%. De respondenten van Het Haantje vonden het veer vooral een leuke manier van oversteken, terwijl respondenten van De Oversteek meer verdeeld zijn over de redenen om gebruik te hebben gemaakt van het veer.
2. **Van de respondenten heeft 55% aangegeven dat ze gebruik zouden maken van het veer wanneer deze terugkeert en gratis zou zijn.** Voor bij Het Haantje waren respondenten het meest positief (70%). De belangrijkste doelgroepen zijn 'winkelen/boodschappen' en 'recreatief'. De belangrijkste reden voor de interesse is het leuk vinden van de oversteek met het veer.
3. **Als men moet betalen voor het veer, dan is 38% van alle respondenten nog geïnteresseerd in het veer wanneer het terugkeert.** Het gemiddelde bedrag dat respondenten bereid zijn om te betalen bedraagt ongeveer €0,75 per oversteek. De meest gekozen prijs is €0,50. Het zijn vooral reizigers met een niet dagelijkse motief die bereid zijn om te betalen en ze zijn dit omdat ze een veer een leuke manier vinden om de Vliet over te steken.

Uit bovenstaande concluderen wij dat er draagvlak is voor een terugkeer van het veer, maar dan vooral vanuit de sociaal recreatieve mobiliteitsvraag. Er lijkt weinig interesse te zijn in frequent (dagelijks) gebruik in de ochtend- en avondspits, maar vooral in sporadisch gebruik tijdens daluren. Dit betekent dat het veer vooral in daluren, weekenden, in vakanties en op zomerse dagen zou moeten varen om reizigers met een sociaal-recreatief motief de mogelijkheid te bieden om hier gebruik van te maken.

Uit de netwerkanalyse blijkt dat het veer geen toegevoegde verkeerskundig waarde heeft. Dit sluit aan bij de uitkomsten van de enquête: het oversteken van de Vliet middels een veer wordt vooral als "leuk" gezien – het gaat potentiële gebruikers niet of in aanzienlijk mindere mate om het gemak of de snelheid van deze oversteek.

Bijlage 1. Overzicht onderzoeksvragen

Locatie

* 1. Bij welke locatie bent u door onze onderzoekers aangesproken?

- ☐ Het Haantje
- ☐ De Oversteek

Het Haantje

De Oversteek

Vragen

2. Hoe bent u over de brug gekomen?

- ☐ als voetganger
- ☐ per fiets
- ☐ als scooter/bromfiets

3. Herkomst: Wat is de postcode van uw huisadres?

Postcode

Straatnaam (alleen indien
postcode niet bekend)

Plaats (alleen indien
postcode niet bekend)

4. Bestemming: Wat is/was uw bestemming

Postcode

Straatnaam (alleen indien
postcode niet bekend)

Plaats (alleen indien
postcode niet bekend)

School / WKC / Centraal
punt (alleen indien
postcode niet bekend)

5. Wat is/was uw reisdoel?

- ☐ Woon-werk
- ☐ School/studie
- ☐ winkelen/boodschappen
- ☐ Sociaal bezoek
- ☐ Sport
- ☐ Recreatief

6. Heeft u voorheen gebruik gemaakt van de fiets- en voetveer?

- ☐ Nee, de wachttijd was te lang / oversteek duurde te lang (omrijden sneller).
- ☐ Nee, de pont was niet altijd beschikbaar (geen optie).
- ☐ Nee, de oversteek was te duur.
- ☐ Ja, ik mis het veer, het was een leuke manier van oversteken.
- ☐ Ja, ik mis het veer, het was een snelle manier van oversteken.
- ☐ Ja, ik mis het veer, het was een gemakkelijke manier van oversteken.
- ☐ Nee

* 7. Als het veer terugkeert (gratis) zou u daar dan gebruik van maken?

- ☐ Nee
- ☐ Ja, dat is een leuke manier van oversteken.
- ☐ Ja, dat is een snelle manier van oversteken.
- ☐ Ja, dat is een gemakkelijke manier van oversteken.

8. Als het veer terugkeert, zou u er dan tegen betaling gebruik van maken?

- ☐ Nee
- ☐ Ja, wat is het maximale bedrag dat u overheeft voor een oversteek (enkele reis)
voorbeeld: € 1,20



Mobycon beweegt met u mee

Hoofdkantoor: Delft t (015) 214 78 99 f (015) 214 79 02

Regiokantoor Noord: Zwolle t (038) 422 57 80 f (038) 421 68 70

Regiokantoor Zuid: Rosmalen t (073) 523 10 65 f (073) 523 10 70

info@mobycon.nl

www.mobycon.nl