

In opdracht van:  
Provincie Zuid-Holland

Projectnummer:  
M08491-R-E3

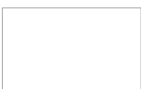
Datum:  
29 september 2025



## Onderzoek veerdienst Maassluis – Rozenburg

|                                                                           |           |
|---------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1. SAMENVATTING</b>                                                    | <b>3</b>  |
| <b>2. INLEIDING</b>                                                       | <b>7</b>  |
| <b>3. ONDERZOEKSRESULTATEN</b>                                            | <b>9</b>  |
| 3.1 Gebruik van de veerverbindingen                                       | 9         |
| 3.2 Huidig gebruik van de Beneluxtunnel en Blankenburgverbinding          | 14        |
| 3.3 Toekomstig gebruik van de Beneluxtunnel en Blankenburgverbinding      | 16        |
| <b>4. CONCLUSIE</b>                                                       | <b>17</b> |
| <b>5. BIJLAGEN</b>                                                        | <b>20</b> |
| 5.1 Bijlage A – methode en resultaten FCD onderzoek/Selected link analyse | 21        |
| 5.2 Bijlage B – methodologie groeiprognoze                                | 24        |
| 5.3 Bijlage C – rapporten telgegevens en gebruikersonderzoek              | 25        |

#### Colofon



#### Copyright

*Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.*

*No part of this book may be reproduced in any form, by print, photoprint, microfilm or any other means without written permission from the publisher.*





## 1. SAMENVATTING

De provincie Zuid-Holland is via een tijdelijke exploitatieovereenkomst verantwoordelijk voor de veerverbinding tussen Maasluis en Rozenburg. Op deze veerverbinding wordt een autoveer en een fietsvoetveer ingezet. In december 2024 is voor het autoverkeer de Blankenburgverbinding in gebruik genomen en is via deze verbinding ook een nieuwe buslijn opgestart van Rozenburg naar Schiedam. Deze ontwikkelingen hebben invloed op het gebruik van de veerverbinding.

### Doel van dit onderzoek

De provincie Zuid-Holland wil een goed beeld krijgen van het gebruik van de veerdienst Maasluis–Rozenburg, zowel vóór als na de ingebruikname van de Blankenburgverbinding en de nieuwe buslijn in december 2024. Hiervoor is een gebruikersonderzoek uitgevoerd. Daarnaast beoogt de provincie niet alleen het gebruik van de veerdienst in kaart te brengen, maar ook het autogebruik van de Beneluxtunnel en de Maasdeltatunnel vanuit Rozenburg en Maasluis, met behulp van floating car data.

### Onderzoeksvragen

Om hier een beeld van te krijgen zijn de volgende onderzoeksvragen geformuleerd:

- Wat is het daadwerkelijke gebruik van de veerverbinding voor en na realisatie van de Blankenburgverbinding?
- Wat is het daadwerkelijke effect van de ingebruikname van de Blankenburgverbinding op het gebruik van de veerdienst en wat zijn de te verwachten effecten?
- Wat zijn de kenmerken van de huidige gebruikers van de veerverbinding?
- Voor hoeveel gebruikers, welke doelgroepen en welke motieven is de veer nog een interessante verbinding na de ingebruikname van de Blankenburgverbinding?

Daarnaast brengt dit onderzoek inzicht in het gebruik van de Beneluxtunnel en Blankenburgverbinding, voor en na de realisatie van de Blankenburgverbinding:

- Wat is het effect van de ingebruikname van de Blankenburgverbinding op het gebruik van de Beneluxtunnel?
- Hoe is het daadwerkelijke huidige en verwacht toekomstige gebruik in 2030 van de Beneluxtunnel en Blankenburgverbinding?

### Onderzoeksopzet

De volgende onderzoeken zijn uitgevoerd om antwoord te geven op de onderzoeksvragen:

- **Telgegevens.** Op vier verschillende momenten (juli 2024, augustus 2024, februari 2025 en mei 2025) zijn gedetailleerde tellingen uitgevoerd op de veerverbindingen. Daarnaast beschikt de provincie Zuid-Holland ook over globale telgegevens van de exploitant. Met een analyse van deze telgegevens brengen we het gebruik van het veer in kaart voor en na de realisatie van de Blankenburgverbinding voor de verschillende modaliteiten. In bijlage C leest u de onderzoeksopzet en gedetailleerde resultaten.
- **Verdiepend gebruikersonderzoek veerverbinding.** Gelijktijdig aan de tellingen is enquêteonderzoek uitgevoerd onder gebruikers van de veerverbindingen. Hiermee zijn de kenmerken en motieven van de verschillende doelgroepen in kaart gebracht om te bepalen wie en met welke redenen gebruik maken van het veer. In bijlage C leest u de onderzoeksopzet en gedetailleerde resultaten.



- **FCD onderzoek/selected link analyse.** Met gebruik van Floating Car Data (FCD) is een selected link analyse uitgevoerd. Dit onderzoek heeft als doel om inzichtelijk te maken hoeveel auto- en vrachtverkeer gebruik maakt van de Beneluxtunnel, Blankenburgverbinding en het veer in de periode voor en na opening van de Blankenburgverbinding. Hiermee maken we inzichtelijk welk effect de opening van de Blankenburgverbinding heeft op de belangrijke oeververbindingen in de regio. In bijlage A leest u de onderzoeksopzet en gedetailleerde resultaten.
- **NRM model groeicijfer.** Tot slot is een groeiprognose gedaan voor het verkeer in de Beneluxtunnel en de Blankenburgverbinding. Dit is gedaan op basis van de NRM-basismatrix en NRM-zonering, waar per zone een groeiprognose is bepaald. Hiermee geven we een inschatting welke verkeersintensiteiten te verwachten zijn in 2030. In bijlage B leest u de onderzoeksopzet.

## Conclusie

De belangrijkste conclusies uit dit onderzoek zijn als volgt.

### Het gebruik van de veerverbinding Maasluis-Rozenburg voor en na realisatie van de Blankenburgverbinding

Voor de realisatie van de Blankenburg verbinding waren er gemiddeld 1815 gebruikers per dag voor de veerverbinding. Zie Tabel 1 voor een overzicht van aantallen gebruikers per type doelgroep. Voor de realisatie van de Blankenburg verbinding was 42% van de gebruikers automobilist, 40% (brom)fietser en 14% voetganger, 2% motorberijder en 1% scholier.

| Doelgroep        | Week 15 t/m 21 2024 | Week 15 t/m 21 2025 | Vershil | Vershil relatief |
|------------------|---------------------|---------------------|---------|------------------|
| Auto             | 762                 | 90                  | -672    | -88%             |
| (Brom)fiets      | 733                 | 631                 | -103    | -14%             |
| Voetgangers      | 260                 | 169                 | -91     | -35%             |
| Motor            | 34                  | 18                  | -17     | -48%             |
| Scholier         | 18                  | 24                  | 6       | 32%              |
| Vracht           | 3                   | 1                   | -2      | -74%             |
| Langzaam verkeer | 2                   | 2                   | 0       | 0%               |
| Landbouw         | 0                   | 4                   | 4       | -                |
| Bus              | 0                   | 0                   | 0       | -                |
| Zwaar verkeer    | 0                   | 0                   | 0       | -                |
| Brommobiel       | 2                   | 2                   | 0       | 0%               |
| Som van Totaal   | 1815                | 941                 | -874    | -48%             |

Tabel 1. Overzicht aantal gebruikers per doelgroep gemiddeld per dag

Na ingebruikname van de Blankenburgverbinding zien we gemiddeld 941 gebruikers per dag, zie Tabel 1. De grootste afname zien we bij automobilisten. De verhoudingen tussen de verschillende gebruikersgroepen (gebaseerd op week 15 t/m 21 in 2025) zijn als volgt:

- (brom)fiets 67%;
- voetganger 18%;
- auto 10%;
- scholier 3%;
- motor 2%;
- aandelen bus, vracht, langzaamverkeer, zwaarverkeer en landbouwverkeer zijn verwaarloosbaar (<1%).



Als we het gebruik van de veerverbinding voor en na de ingebruikname van de Blankenburgverbinding met elkaar vergelijken zien we het volgende:

- Er is een lichte daling te zien in (brom)fietzers -14% (733 naar 631) en voetgangers -35% (260 naar 169) op het veer na opening van Blankenburgverbinding (week 15 t/m 21 in 2024 ten opzichte van week 15 t/m 21 in 2025).
- Voor gemotoriseerd verkeer zien we de volgende daling in gebruik van het veer in week 15 t/m 21 in 2024 ten opzichte van week 15 t/m 21 in 2025:
  - afname autoverkeer 88% (van gemiddeld per dag 762 naar 90);
  - afname motoren 48% (van gemiddeld 34 per dag naar 18);
  - afname vrachtverkeer 74% (van gemiddeld 3 per dag naar 1);
  - afname gemotoriseerd verkeer (dat gebruik kan maken van de Blankenburgverbinding) -86% (van 799 naar 109);
  - zwaar verkeer en bussen maken incidenteel gebruik van de veerverbinding, dit komt zo weinig voor dat er gemiddeld (afgerond) 0 bussen of zwaar verkeer per dag van de veerverbinding gebruik maken.

### Kenmerken van de gebruikers van de veerverbinding

Op basis van het vragenlijst onderzoek kunnen we uitspraken doen over de kenmerken van de gebruikers van de veerverbinding. In mei 2025 was 33% van de fietsers op het veer onderweg voor recreatieve doeleinden, 18% met een sociaal motief en 32% was onderweg voor woon-werkverkeer. Naar verwachting zal het aandeel recreatief gebruik fluctueren gedurende het jaar, afhankelijk van de weersomstandigheden. 45% van het langzame verkeer (fietsers, voetgangers, scooters en scootmobiel) bestaat uit lokaal verkeer (0-3 km reisafstand).

Van alle gebruikers (alle modaliteiten) was in mei 2025 het overgrote deel van het veer lokaal verkeer (0-3 km afstand, 43%), naast de agglomeratieve (21%) en regionale verplaatsingen (27%), de meest voorkomende herkomst-bestemmingen zijn de verbindingen tussen Rozenburg en Maassluis en (recreatieve) verplaatsingen met dezelfde herkomst en bestemming: Rozenburg-Rozenburg en Maassluis-Maassluis.

We zien een afname in het motief woon-werkverkeer onder automobilisten ten opzichte van metingen voor de ingebruikname van de Blankenburgverbinding. Bij de meting in mei 2025 had 30% het motief woon-werk, terwijl dit tijdens de eerste meting in juli 2024 nog 38% was. Motoren maken vaker gebruik van het veer voor een recreatieve rit.

### Maatschappelijke behoefte voor de veerverbinding

Wat betreft de veerverbinding Maassluis-Rozenburg zien we het volgende:

- Na ingebruikname van de Blankenburgverbinding is een **sterke daling** waargenomen in het gebruik van de veerverbinding (vergelijking week 15 t/m 21 2024 en week 15 t/m 21 2025). Totaal is de afname 48%, van gemiddeld 1815 gebruikers per dag naar 941.
- De veerverbinding blijft een **belangrijke schakel voor (brom)fietzers en voetganger**. Wel zien we dat de aantallen fluctueren tussen de seizoenen vanwege weersinvloeden, in de zomerperiode zien we in voorgaande jaren een stijging in het aantal (brom)fietzers en voetgangers, en volgens de provincie ook dit jaar. Verder zien we dat een groot deel van de fietsers en voetgangers vanwege recreatieve doeleinden reist (circa 33%), voor woon-werk verkeer (32%) of sociaal motief (18%). Het veer is dus voor een diverse groep fietsers een belangrijke verbinding.



- Ondanks dat **gemotoriseerd verkeer gebruik kan maken van de Blankenburgverbinding, blijft een klein aandeel gebruik maken van de veerverbinding**. Een groot deel van deze gebruikers doet dit omdat zij het reizen met een pont prettig of leuk vinden. Slecht twee respondenten zagen de betalingswijze van de Blankenburgverbinding als een drempel. Een aandeel van de respondenten (13%) gaf ook aan dat het veer sneller was, terwijl dit in de praktijk voor bijna alle herkomsten en bestemmingen niet het geval is. Een kleine groep geeft aan dat de reisafstand korter is (5%).
- Landbouwverkeer kan geen gebruik maken van de Blankenburgverbinding – voor hen is het veer een logisch alternatief. Dit gaat echter om kleine aantallen, gemiddeld 4 per dag in de periode van week 15 t/m 21 in 2025.
- Brommobielen kunnen geen gebruik maken van de Blankenburgverbinding – voor hen is het veer een logisch alternatief. Dit gaat echter om kleine aantallen, gemiddeld 2 per dag in de periode van week 15 t/m 21 in 2024 en week 15 t/m 21 in 2025.
- Langzaam verkeer kan geen gebruik maken van de Blankenburgverbinding – voor hen is het veer een logisch alternatief. Dit gaat echter om kleine aantallen, ook gemiddeld 2 per dag in de periode van week 15 t/m 21 in 2024 en week 15 t/m 21 in 2025.
- Zwaar verkeer en bussen maken incidenteel gebruik van de veerverbinding, dit komt zo weinig voor dat er gemiddeld (afgerond) 0 bussen of zwaar verkeer per dag van de veerverbinding gebruik maken.
- Het veer werd tijdens de afsluiting van de A15 richting Rotterdam (week 19) en afsluiting A15 richting Maasvlakte en gedeeltelijke afsluiting van Blankenburg verbinding (week 20) aanzienlijk meer gebruikt door het autoverkeer. Dit laat zien dat de veerverbinding op dergelijke momenten een waardevolle alternatieve verbinding kan zijn.

### Samenvattend

Na de ingebruikname van de Blankenburgverbinding is het gebruik van de veerverbinding Maasluis Rozenburg aanzienlijk afgenomen, vooral bij het autoverkeer. Desondanks blijft de veerverbinding een belangrijke verbinding voor (brom)fietzers, voetgangers en een klein deel van het lokaal gemotoriseerd verkeer, evenals voor specifieke groepen zoals landbouwverkeer, brommobielen en zwaar verkeer die geen alternatieve route hebben.

Het veer heeft daarnaast een duidelijke maatschappelijke waarde als alternatieve verbinding tijdens wegafsluitingen of bijzondere situaties. Voor (brom)fietzers en voetgangers blijft het veer relevant voor woon-werkverkeer, recreatie en sociaal verkeer, waardoor het een divers gebruikersprofiel bedient.

### Effect van de Blankenburgtunnel op de Beneluxtunnel:

Wat betreft het gebruik van de Beneluxtunnel zien we het volgende:

- Op basis van de selected link analyse concluderen we dat het autogebruik in de Beneluxtunnel met 14% is afgenomen na opening van de Blankenburgverbinding. Met name reizigers van en naar Rozenburg lijken meer gebruik te maken van de Blankenburgverbinding ten opzichte van de Beneluxtunnel.
- Op basis van de FCD-analyse verwachten we op basis van het NRM-model in de toekomst over de periode 2025-2030 een lichte groei in zowel de Beneluxtunnel als de Blankenburgverbinding (resp. 9,1% en 7,5%).



## 2. INLEIDING

De provincie Zuid-Holland is via een tijdelijke exploitatieovereenkomst verantwoordelijk voor de veerverbinding tussen Maassluis en Rozenburg. Op deze veerverbinding wordt een autoveer en een fietsvoetveer ingezet. In december 2024 is voor het autoverkeer de Blankenburgverbinding in gebruik genomen en is via deze verbinding ook een nieuwe buslijn opgestart van Rozenburg naar Schiedam. Deze ontwikkelingen hebben invloed op het gebruik van de veerverbinding.

### Doel van dit onderzoek

De provincie Zuid-Holland wil een goed beeld krijgen van het gebruik van de veerdienst Maassluis–Rozenburg, zowel vóór als na de ingebruikname van de Blankenburgverbinding en de nieuwe buslijn in december 2024. Hiervoor is een gebruikersonderzoek uitgevoerd. Daarnaast beoogt de provincie niet alleen het gebruik van de veerdienst in kaart te brengen, maar ook het autogebruik van de Beneluxtunnel en de Maasdeltatunnel vanuit Rozenburg en Maassluis, met behulp van floating car data.

### Onderzoeksvragen

Om hier een beeld van te krijgen zijn de volgende onderzoeksvragen geformuleerd:

- Wat is het daadwerkelijke gebruik van de veerverbinding voor en na realisatie van de Blankenburgverbinding?
- Wat is het daadwerkelijke effect van de ingebruikname van de Blankenburgverbinding op het gebruik van de veerdienst en wat zijn de te verwachten effecten?
- Wat zijn de kenmerken van de huidige gebruikers van de veerverbinding?
- Voor hoeveel gebruikers, welke doelgroepen en welke motieven is de veer nog een interessante verbinding na de ingebruikname van de Blankenburgverbinding?

Daarnaast brengt dit onderzoek inzicht in het gebruik van de Beneluxtunnel en Blankenburgverbinding, voor en na de realisatie van de Blankenburgverbinding:

- Wat is het effect van de ingebruikname van de Blankenburgverbinding op het gebruik van de Beneluxtunnel?
- Hoe is het daadwerkelijke huidige en verwacht toekomstige gebruik in 2030 van de Beneluxtunnel en Blankenburgverbinding?

### Onderzoeksopzet

De volgende onderzoeken zijn uitgevoerd om antwoord te geven op de onderzoeksvragen:

- **Telgegevens.** Op vier verschillende momenten (juli 2024, augustus 2024, februari 2025 en mei 2025) zijn gedetailleerde tellingen uitgevoerd op de veerverbindingen. Daarnaast beschikt de provincie Zuid-Holland ook over globale telgegevens van de exploitant. Met een analyse van deze telgegevens brengen we het gebruik van het veer in kaart voor en na de realisatie van de Blankenburgverbinding voor de verschillende modaliteiten. In bijlage C leest u de onderzoeksopzet en gedetailleerde resultaten.



- **Verdiepend gebruikersonderzoek veerverbinding<sup>1</sup>.** Gelijktijdig aan de tellingen is enquêteonderzoek uitgevoerd onder gebruikers van de veerverbindingen. Hiermee zijn de kenmerken en motieven van de verschillende doelgroepen in kaart gebracht om te bepalen wie en met welke redenen gebruik maken van het veer. In bijlage C leest u de onderzoeksopzet en gedetailleerde resultaten.
- **FCD onderzoek/selected link analyse.** Met gebruik van Floating Car Data (FCD) is een selected link analyse uitgevoerd. Dit onderzoek heeft als doel om inzichtelijk te maken hoeveel auto- en vrachtverkeer gebruik maakt van de Beneluxtunnel, Blankenburgverbinding en het veer in de periode voor en na opening van de Blankenburgverbinding. Naast deze verkeersstromen geeft de analyse ook inzicht in de herkomsten en bestemmingen van dit verkeer. Hiermee maken we inzichtelijk welk effect de opening van de Blankenburgverbinding heeft op de belangrijke oeververbindingen in de regio. In bijlage A leest u de onderzoeksopzet en gedetailleerde resultaten.
- **NRM model groeicijfer.** Tot slot is een groeiprognose gedaan voor het verkeer in de Beneluxtunnel en de Blankenburgverbinding. Hiervoor is gebruik gemaakt van een verkeersmodel, gebaseerd op basis van de NRM-basismatrix en NRM-zonering, waar per zone een groeiprognose is bepaald. Hiermee geven we een inschatting welke verkeersintensiteiten te verwachten zijn in 2030. In bijlage B leest u de onderzoeksopzet, de resultaten zijn beschreven in 3.2.

#### Leeswijzer

In de onderstaande tabel leest u per onderzoeksvraag met welk(e) onderzoek(en) deze beantwoord worden en in welke paragraaf u de resultaten hiervan leest.

| Onderzoeksvraag                                                                                                                                            | Onderzoek                                   | Paragraaf    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------|--------------|
| Wat is het daadwerkelijke gebruik van de veerverbinding voor en na realisatie van de Blankenburgverbinding?                                                | Telgegevens                                 | 3.1.1        |
| Wat zijn de kenmerken van de huidige gebruikers van de veerverbinding?                                                                                     | Verdiepend gebruikersonderzoek              | 3.1.2        |
| Voor hoeveel gebruikers, welke doelgroepen en welke motieven is de veer nog een interessante verbinding na de ingebruikname van de Blankenburgverbinding?  | Verdiepend gebruikersonderzoek, telgegevens | 4.1          |
| Wat is het effect van de ingebruikname van de Blankenburgverbinding op het gebruik van de Beneluxtunnel?                                                   | FCD onderzoek                               | 3.2          |
| Wat is het daadwerkelijke effect van de ingebruikname van de Blankenburgverbinding op het gebruik van de veerdienst en wat zijn de te verwachten effecten? | Telgegevens, NRM model groeicijfer          | 3.1.1 en 3.3 |
| Hoe is het daadwerkelijke huidige en verwacht toekomstige gebruik in 2030 van de Beneluxtunnel en Blankenburgverbinding?                                   | FCD onderzoek, NRM model groeicijfer        | 3.3          |

<sup>1</sup> Tijdens het verdiepend onderzoek tijdens mei 2025 was de Blankenburgverbinding afgesloten. De invloed hiervan is waar nodig meegenomen in de conclusies. In bijlage C leest u een verdere toelichting en impact van deze afsluiting op het onderzoek.



### 3. ONDERZOEKSRESULTATEN

#### 3.1 Gebruik van de veerverbindingen

Allereerst brengen we het gebruik van de veerverbindingen in kaart (het autoveer en het fietsveer). Hiervoor vergelijken we het gebruik voor en na opening van de Blankenburgverbinding, en brengen we de doelgroepen in kaart die momenteel gebruik maken van de veerverbinding.

In deze paragraaf geven we antwoord op de volgende onderzoeksvragen:

- *Wat is het daadwerkelijke gebruik van de veerverbinding voor en na realisatie van de Blankenburgverbinding? (3.1.1)*
- *Wat zijn de kenmerken van de huidige gebruikers van de veerverbinding? (3.1.2)*

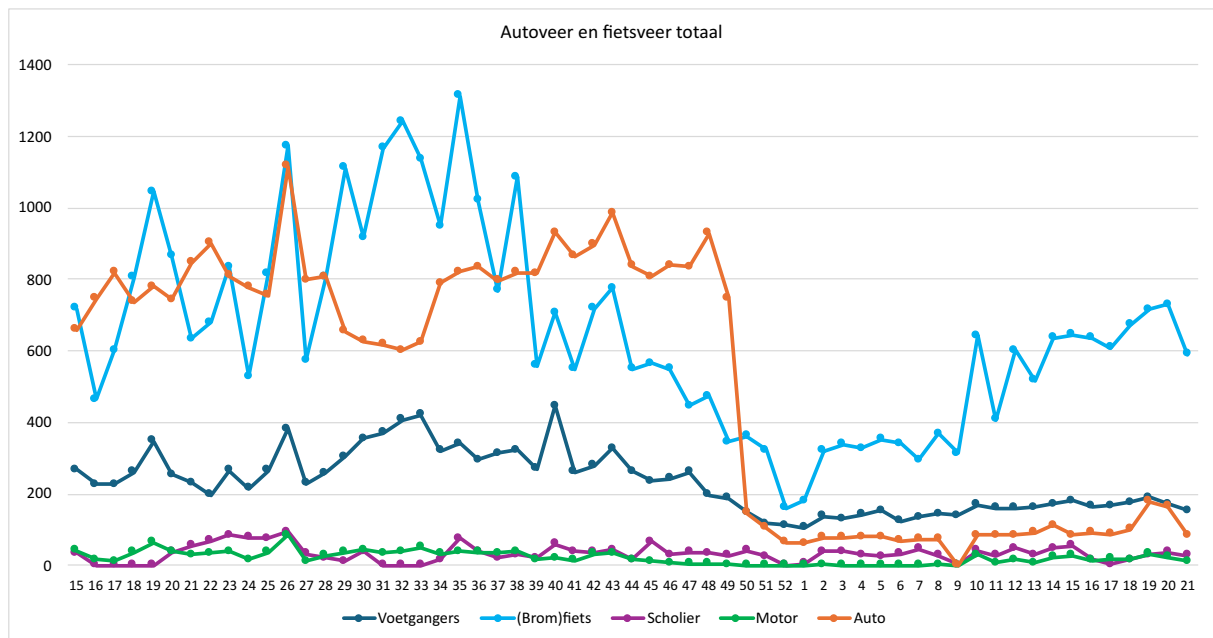
##### 3.1.1 Gebruik van de veerverbindingen voor en na realisatie van de Blankenburgverbinding

###### **Gebruik van de veerverbinding – sterke afname autoverkeer en lichte afname fietsverkeer**

Om het effect van de ingebruikname van de Blankenburgverbinding (week 49, 7 december 2024) op het gebruik van de veerdienst te bepalen bekijken we de telcijfers van de veerdienst over een langere periode (week 15 2024 t/m week 21 2025). We vergelijken het gemiddeld aantal gebruikers per dag voor (8 april t/m 6 december 2024) met het gemiddeld aantal gebruikers per dag na de ingebruikname (7 december 2024 t/m 25 mei 2025). Gemiddeld is er een afname van 61% te zien (van 1946 gebruikers naar 761 gebruikers).

In het algemeen is te zien dat voornamelijk het autoverkeer op het veer sterk afneemt na ingebruikname van de Blankenburgverbinding (Figuur 1). Tussen week 15 2024 tot en met week 21 2025 is een grote afname (-88% van 800 naar 94) te zien in het gemiddelde aantal autoverkeer. De scherpe daling zet in vanaf de opening van de Blankenburgverbinding.

Er is ook een afname, -40% (van 786 naar 469), in het aantal (brom)fietsers voor en na de ingebruikname van de Blankenburgverbinding. (Brom)fietsers kunnen echter geen gebruik maken van de Blankenburgverbinding. De daling is deels te verklaren door weersomstandigheden – de daling zet immers al in voor de opening van de Blankenburgverbinding. In het voorjaar neemt het aantal (brom)fietsers en voetgangers weer toe maar blijft lager dan in dezelfde periode in 2024. Dit doet vermoeden dat ook van deze groep een aantal nu gebruikt maakt van de Blankenburgverbinding, bijvoorbeeld omdat ze nu gebruik maken van de busverbinding.



Figuur 1. Tellingen autoveer en fietsveer week 15 2024 tot en met week 21 2025 gemiddeld per dag (week en weekend). In week 9 werd groot onderhoud verricht aan autoveer Blankenburg en was deze niet in dienst.<sup>2</sup>

Figuur 1 toont de grootste doelgroepen die gebruik maken van de veerverbinding. In 3.1.2 leest u hoeveel gebruikers per doelgroep (auto, (brom)fiets, voetganger, motor, vrachtverkeer en landbouwverkeer) momenteel van de veerverbinding gebruik maken en met welke redenen.

**Seizoenseffecten:** om te bepalen of in elk jaar dezelfde patronen per seizoen te zien zijn, zijn de jaren 2021, 2022, 2024 en 2025 met elkaar vergeleken. Hierin is een duidelijk patroon te zien van een lager aantal gebruikers in de herfst en winter en een hoger aantal gebruikers in de lente en zomer. In 2025 is de daling in de winter extra groot, vanwege de ingebruikname van de Blankenburgverbinding en de daardoor veroorzaakte afname van het aantal auto's op de veer. De afname in de herfst en winter wordt voornamelijk veroorzaakt door afname van het aantal (brom)fietsers, maar ook het autogebruik daalde in voorgaande jaren in de winter.

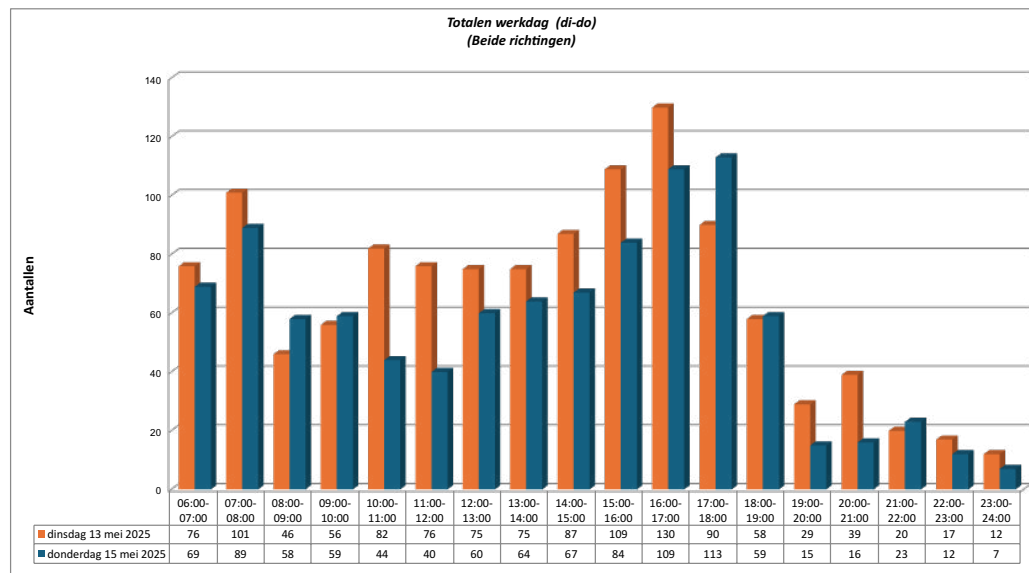
We hebben ingezoomd op de (brom)fietsers, dit is momenteel de grootste gebruikersgroep van de veer. Voor deze groep hebben we de afname of toename ten opzichte van het voorgaande kwartaal berekend. Hier zien we dat de afname in het aantal (brom)fietsers in de winter van 2025 groter was dan in de winter van 2022. Ook zien we dat de toename in de lente lager is ten opzichte van vorige jaren. Dit wijst erop dat de ingebruikname van de Blankenburgverbinding ook effect heeft op het aantal (brom)fietsers dat de pont gebruikt. Uit voorgaande jaren weten we dat het aantal (brom)fietsers in de zomer nog toeneemt ten opzichte van de lente, de zomer ligt echter buiten onderzoeksperiode en deze cijfers zijn daarom niet meegenomen in de analyse. De provincie Zuid-Holland heeft aangegeven dat na de onderzoeksperiode de groei van het aantal (brom)fietsers doorzet en er rond juni met name in de weken 24 en 25 een grote toename is in het aantal (brom) fietsers.

<sup>2</sup> In week 9 werd er groot onderhoud verricht aan autoveer Blankenburg en was deze niet in dienst, overdag werd de verbinding onderhouden met fietsvoetveer Jorina. In week 19 (9 mei t/m 12 mei) was de A15 richting Rotterdam afgesloten tussen oprit Brielle en Knooppunt Rozenburg. In week 20 (16 mei t/m 19 mei) was de A15 richting de Maasvlakte afgesloten tussen knooppunt Rozenburg en afrit Brielle. Ook de A24 richting Rozenburg was afgesloten.



### Piekmomenten – doordeweeks een ochtend- en avondpiek

Het gebruik van de veerverbinding is in de huidige situatie, dus na ingebruikname van de Blankenburgverbinding, niet gelijkmatig verspreid over alle dagen en tijdstippen. We zien met name op de werkdagen een ochtend- en avondpiek. Dit is te verklaren door het gebruik van de veerverbinding door woon-werkverkeer. Vanaf 19:00 vaart enkel nog het fietsvoetveer en neemt het gebruik sterk af. In Figuur 2 is een overzicht te zien van het aantal gebruikers verspreid over de dag.



Figuur 2. Spreiding gebruikers over de werkdag

In het weekend zien we dat over het algemeen dat de gebruikers goed verspreid zijn over de dag. In het midden van de dag (tussen 9:00 en 18:00) is het het drukst. Dit is te verklaren door het gebruik van de veerverbinding door recreatief verkeer.

### 3.1.2 Doelgroepen en kenmerken van de huidige gebruikers

In deze paragraaf zetten we de kenmerken uiteen van de huidige gebruikers van het veer (na opening van de Blankenburgverbinding) op basis van de resultaten van het verdiepende gebruikersonderzoek en de uitgevoerde tellingen.

#### Gebruik van de veerverbinding door verschillende doelgroepen

Op basis van de tellingen zien we bij bijna elke doelgroep een afname in gebruik van het veer na opening van de Blankenburgverbinding. In totaal is het gebruik van het veer in week 15 t/m 21 van 2025 met 48% (van 1815 naar 941) afgenomen, ten opzichte van dezelfde weken in 2024. De daling is het grootst, 88%, onder automobilisten en motoren. We zien in deze vergelijking ook een lichte afname in het (brom)fietsverkeer (-14%) (van 733 naar 631) en voetgangers (-35%, van 260 naar 169). Zoals in 3.1.1. ook is aangegeven kan dit zowel te maken hebben met weersomstandigheden, als ook doordat de nieuwe busverbinding een interessant alternatief is geworden. Over het algemeen maken (brom)fietsers en voetgangers nog het meest gebruik maakt van de veerverbinding, wat logisch is, aangezien zij geen gebruik kunnen maken van de Blankenburgverbinding. Hoewel het gemotoriseerde verkeer (met uitzondering van landbouwvoertuigen, brommobielen en zwaar verkeer) gebruik kan maken van de Blankenburgverbinding en daardoor flink is afgenomen (met uitzondering van landbouwverkeer), zijn deze alsnog in kleinere aantallen te vinden op het veer (zie Tabel 1).



De onderstaande paragrafen tonen per doelgroep de redenen waarom zij gebruik maken van het veer en waar relevant hun kenmerken.

| Doelgroep        | Week 15 t/m 21 2024 | Week 15 t/m 21 2025 | Verschil | Verschil relatief |
|------------------|---------------------|---------------------|----------|-------------------|
| Auto             | 762                 | 90                  | -672     | -88%              |
| (Brom)fiets      | 733                 | 631                 | -103     | -14%              |
| Voetgangers      | 260                 | 169                 | -91      | -35%              |
| Motor            | 34                  | 18                  | -17      | -48%              |
| Scholier         | 18                  | 24                  | 6        | 32%               |
| Vracht           | 3                   | 1                   | -2       | -74%              |
| Langzaam verkeer | 2                   | 2                   | 0        | 0%                |
| Landbouw         | 0                   | 4                   | 4        | -                 |
| Bus              | 0                   | 0                   | 0        | -                 |
| Zwaar verkeer    | 0                   | 0                   | 0        | -                 |
| Brommobiel       | 2                   | 2                   | 0        | 0%                |
| Som van Totaal   | 1815                | 941                 | -874     | -48%              |

Tabel 1. Overzicht aantal gebruikers per doelgroep gemiddeld per dag

### Fietsverkeer en voetgangers

(Brom)fietsers en voetgangers mogen geen gebruik maken van de Blankenburgverbinding. Het is daarom logisch dat deze nog gebruik maken van het veer. Zoals omschreven in 3.1 zijn de aantallen door het jaar heen afhankelijk van de weersomstandigheden. Na opening van de Blankenburgverbinding zien we desondanks een afname van het (brom)fietsverkeer ten opzichte van dezelfde periode een jaar eerder, mogelijk doordat de nieuwe busverbinding een aantrekkelijk alternatief is voor sommige reizigers. In het verdiepende gebruikersonderzoek zijn de volgende opvallende zaken naar voren gekomen onder het fietsverkeer<sup>3</sup> en voetgangers:

- **reismotief:** in mei 2025 was 33% van de fietsers op het veer onderweg voor recreatieve doeleinden, 18% met een sociaal motief en 32% was onderweg voor woon-werkverkeer. Naar verwachting zal het aandeel recreatief gebruik fluctueren gedurende het jaar, afhankelijk van de weersomstandigheden;
- **afstanden:** 45% van het langzame verkeer (fietsers, voetgangers, scooters en scootmobiel) bestaat uit lokaal verkeer (0-3 km reisafstand).

### Auto- en motorverkeer

Het autoverkeer is in aantallen sterk afgenomen. Gemiddeld nemen nog 90 auto's en 18 motoren per dag het veer. Beide kunnen gebruik maken van de Blankenburgverbinding. In de praktijk geeft de Blankenburgverbinding voor vrijwel alle herkomst en bestemming combinaties een kortere totale reistijd<sup>4</sup>. In figuur 3 ziet u de redenen die respondenten (van gemotoriseerd verkeer) geven om alsnog gebruik te maken van het veer.

<sup>3</sup> In het gebruikersonderzoek, wordt in tegenstelling tot de tellingen, onderscheid gemaakt tussen fietsers en snorfietsers, bromfietsers en scooters.

<sup>4</sup> Vergelijking gemaakt met routeplanner van Google Maps.

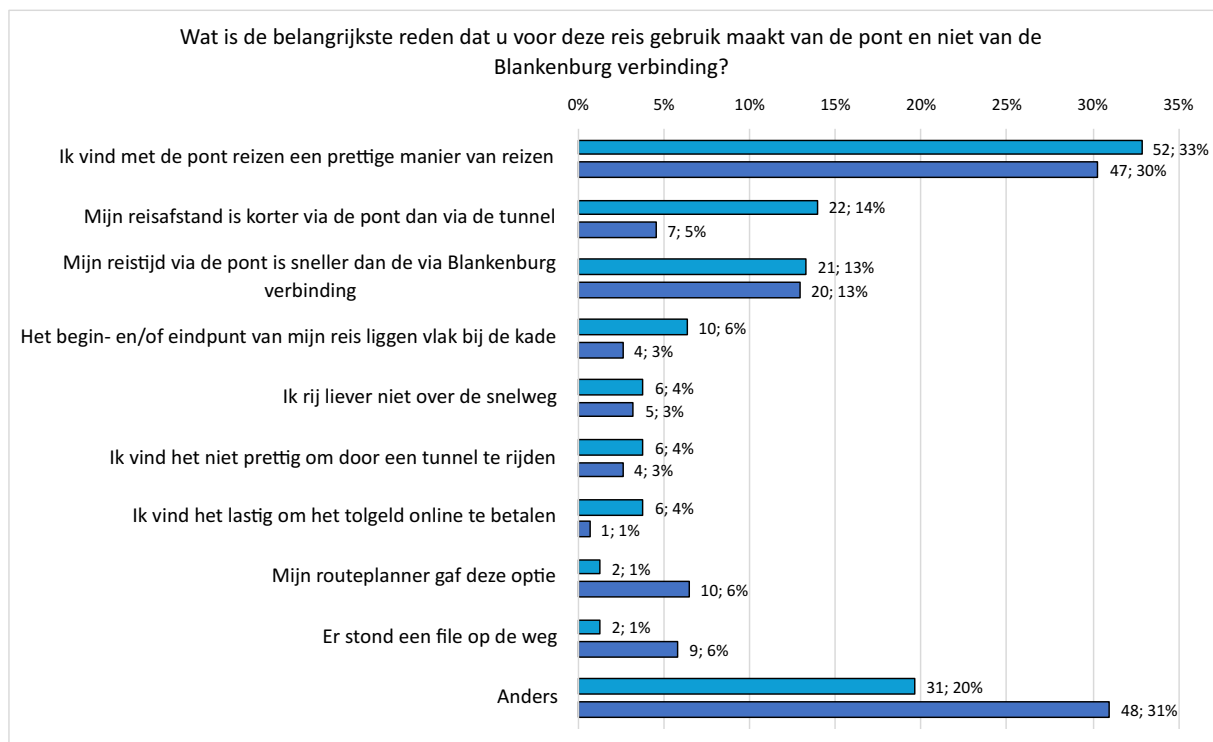


Daarbij merken we op:

- **prettig reizen.** 30% van de respondenten geeft aan dat ze het prettig vinden om met de pont te reizen. Ook sommige respondenten die 'Anders' aangeven, laten weten dat ze het veer een leuke manier van reizen vinden. 13% geeft aan dat de reistijd via de pont korter is dan via de tunnel. Goed om hierbij op te merken is dat in praktijk voor vrijwel alle herkomst en bestemming combinaties de Blankenburg verbinding een kortere totale reistijd geeft. 5% geeft aan dat de reisafstand korter is;
- **ook gebruik van Blankenburgverbinding.** 59% van de respondenten geeft aan ook wel eens gebruik te maken van de Blankenburgverbinding. Van deze groep doet de helft dit ten minste eens per week. Goed om hierbij op te merken is dat in het weekend van het veldwerk de Blankenburg verbinding in één rijrichting afgesloten, wat ook het hoge aandeel respondenten verklaart dat als reden 'Anders' aangeeft (veel van hen geven aan dat ze het veer gebruiken vanwege de afsluiting). Desondanks zien we vergelijkbare cijfers tijdens het onderzoek in februari 2025, toen de Blankenburgverbinding wel open was. Hier gaf 41% van de respondenten aan wel eens gebruik te maken van de Blankenburgverbinding;
- **betalingen.** Voor slecht een zeer kleine groep lijkt (de wijze van) betalen voor de Blankenburgverbinding van invloed te zijn op hun keuze. Slechts één respondent geeft aan dat zij gebruik maken van het veer omdat dit goedkoper is; een andere respondent wil vanwege privacy redenen geen gebruik maken van het betaalsysteem van de tunnel.

Daarnaast zijn in het verdiepende onderzoek de volgende kenmerken naar voren gekomen van deze doelgroep:

- **reismotief:** we zien een afname in het motief woon-werkverkeer onder automobilisten ten opzichte van metingen voor de ingebruikname van de Blankenburgverbinding. Bij de meting in mei 2025 had 30% het motief woon-werk, terwijl dit tijdens de eerste meting in juli 2024 nog 38% was. Motoren maken vaker gebruik van het veer voor een recreatieve rit.



Figuur 3. Redenen gebruik pont bestuurders motorvoertuigen (lichtblauw: onderzoek februari 2025, donkerblauw: onderzoek mei 2025)



### Landbouwverkeer

Gemiddeld maken 4 landbouwvoertuigen per dag gebruik van het veer. Landbouwvoertuigen mogen geen gebruik maken van de Blankenburgverbinding – als zij van die route gebruik willen maken moeten ze het voertuig op een oplegger vervoeren. Het is daarom logisch dat landbouwvoertuigen het veer gebruiken. In het verdiepend gebruikersonderzoek is met 4 gebruikers met een landbouwvoertuig gesproken:

- één geeft aan ongeveer 3-4 per week op de pont te staan;
- één geeft aan 1 keer per week op de pont te staan;
- één geeft aan 1 keer per maand op de pont te staan;
- één geeft aan dat dit de eerste keer met de pont is.

### Vrachtverkeer

Gemiddeld maakt 1 vrachtwagen per dag gebruik van de veerverbinding, voor de ingebruikname van de Blankenburgverbinding waren dat er 3. Vrachtwagens mogen wel gebruik maken van de Blankenburgverbinding en hebben daarmee dus een goed alternatief.

Tijdens de metingen is ook bijgehouden of er uitzonderlijk vervoer aanwezig was (gevaarlijke stoffen, zware transporten) op de veerverbinding. Deze zijn bij beide metingen na opening van de Blankenburgverbinding niet waargenomen.

### Overige cijfers

- **Herkomsten en bestemmingen.** We zien dat het overgrote deel van de gebruikers van het veer lokaal verkeer is (0-3 km afstand, 43%), naast de agglomeratieve (21%) en regionale verplaatsingen (27%). In de top 10 van herkomst-bestemmingen staan de verbindingen tussen Rozenburg en Maassluis (Rozenburg-Maassluis of Maassluis-Rozenburg, en (recreatieve) verplaatsingen met dezelfde herkomst en bestemming, oftewel Rozenburg-Rozenburg en Maassluis-Maassluis) op de bovenste vier plekken. Een overzicht per afstand is te vinden in Tabel 2 en een meer gedetailleerde uiteenzetting is te vinden in bijlage C.

| Type rit           | Afstand  | Totaal   | Aandeel | Totaal   | Aandeel | Totaal   | Aandeel | Totaal   | Aandeel |
|--------------------|----------|----------|---------|----------|---------|----------|---------|----------|---------|
|                    |          | Meting 1 |         | Meting 2 |         | Meting 3 |         | Meting 4 |         |
| 1. Lokaal          | 0-3 km   | 431      | 34%     | 551      | 34%     | 266      | 48%     | 331      | 43%     |
| 2. Agglomeratief   | 3-10 km  | 357      | 28%     | 395      | 24%     | 114      | 21%     | 159      | 21%     |
| 3. Regionaal       | 10-30 km | 380      | 30%     | 490      | 30%     | 145      | 26%     | 212      | 27%     |
| 4. Boven regionaal | > 30 km  | 111      | 9%      | 185      | 11%     | 29       | 5%      | 73       | 9%      |

Tabel 2. Reisafstand per verplaatsingen tijdens meting 1, 2, 3 en 4 van het gebruikersonderzoek

## 3.2 Huidig gebruik van de Beneluxtunnel en Blankenburgverbinding

In deze paragraaf geven we antwoord op de volgende onderzoeksvraag:

- *Wat is het effect van de ingebruikname van de Blankenburgverbinding op het gebruik van de Beneluxtunnel?*

### Gebruik van de Beneluxtunnel en Blankenburgverbinding

Er is een selected link analyse uitgevoerd voor auto en vrachtverkeer op de veerdienst, Beneluxtunnel en Blankenburgverbinding in de periode 12-08-2024 t/m 06-12-24 (voor opening Blankenburgverbinding) en de periode 07-12-2024 t/m 30-03-2025 (na opening Blankenburgverbinding).



De resultaten in tabel 3 laten het auto- en vrachtverkeer zien dat gemiddeld per dag de veerverbinding, Beneluxtunnel en Blankenburgverbinding passeert, in de periode voor en na opening van de Blankenburgverbinding. Dit is gebaseerd op Floating Car Data. De belangrijkste bevindingen:

- **gebruik Blankenburgverbinding. In de periode 7-12-2024 t/m 30-3-2025 maken dagelijks 23.405 auto's** gebruik van de Blankenburgverbinding; in dezelfde periode maken gemiddeld 1.601 vrachtwagens per dag gebruik van de Blankenburgverbinding;
- **afname verkeer in Beneluxtunnel.** Het autoverkeer in de Beneluxtunnel is na de opening van de Blankenburgverbinding met 14% afgenomen (verschil 23.864); het vrachtverkeer met 7% (verschil (827).

Op basis van de Floating Car Data blijkt dat in de periode 7-12-2024 t/m 30-3-2025 de afname van het verkeer in de Beneluxtunnel (-23.864) vrijwel gelijk is aan het gebruik van de Blankenburgverbinding (23.405), wat erop wijst dat veel gebruikers van de Blankenburgverbinding hiervoor normaal de Beneluxtunnel gebruikten. Het verkeer verspreidt zich hierdoor over beide tunnels, zoals verwacht. Het effect van de veerverbinding Maassluis–Rozenburg op het tunnelverkeer is zeer beperkt en moeilijk meetbaar vanwege de lage absolute aantallen, terwijl het effect van de tunnels op het veer juist groot is: het extra autoverkeer op het veer neemt met bijna 92%<sup>5</sup> af doordat voertuigen de tunnels gebruiken in plaats van de veerverbinding.

| Selected link verkeer gemiddeld per dag      |                                             |                                           |                                               |                                               |
|----------------------------------------------|---------------------------------------------|-------------------------------------------|-----------------------------------------------|-----------------------------------------------|
| Locatie selected link                        | 12-08-2024 t/m<br>06-12-2024<br>(periode 1) | 7-12-2024 t/m<br>30-3-2025<br>(periode 2) | Verschil<br>abs. ten<br>opzichte<br>periode 1 | Verschil<br>rel. ten<br>opzichte<br>periode 1 |
| Selected link Veerdienst (auto)              | 1014                                        | 81                                        | -933                                          | -92%                                          |
| Selected link Veerdienst (vracht)            | 5                                           | 1                                         | -4                                            | -80%                                          |
| Selected link Beneluxtunnel (auto)           | 165.604                                     | 141.740                                   | -23.864                                       | -14%                                          |
| Selected link Beneluxtunnel (vracht)         | 11.111                                      | 10.284                                    | -827                                          | -7%                                           |
| Selected link Blankenburgverbinding (auto)   | -                                           | 23.405                                    | -                                             | -                                             |
| Selected link Blankenburgverbinding (vracht) | -                                           | 1.601                                     | -                                             | -                                             |
| <b>Totaal auto</b>                           | <b>166.618</b>                              | <b>165.226</b>                            | <b>-1.392</b>                                 | <b>-1%</b>                                    |
| <b>Totaal vracht</b>                         | <b>11.116</b>                               | <b>11.886</b>                             | <b>770</b>                                    | <b>7%</b>                                     |
| <b>Totaal auto en vracht</b>                 | <b>177.734</b>                              | <b>177.112</b>                            | <b>-622</b>                                   | <b>0%</b>                                     |

Tabel 3. Resultaten van het auto- en vrachtverkeer dat gemiddeld per dag de veerverbinding, Beneluxtunnel en Blankenburgverbinding passeert.

### Gebruik van de Beneluxtunnel in relatie tot Maassluis en Rozenburg

Uit de FCD-data blijkt dat het autoverkeer via de Beneluxtunnel van en naar Rozenburg sterk is afgenomen (-70%), terwijl de afname van het verkeer van en naar Maassluis aanzienlijk kleiner is (-28%). Dit wijst erop dat de Blankenburgverbinding vooral Rozenburg-verkeer van de Beneluxtunnel wegtrekt, terwijl verkeer van en naar Maassluis voor een groot deel de Beneluxtunnel blijft gebruiken. De verschuiving van verkeer is daarmee vooral lokaal geconcentreerd rond Rozenburg. In bijlage A vindt u de tabellen met de resultaten.

<sup>5</sup> Uit de telcijfers blijkt een daling van 88% op de veerverbinding Maassluis–Rozenburg, tegenover 92% volgens de FCD-analyse. Het kleine verschil komt door de verschillende meetmethoden en het lage absolute aantal voertuigen, maar beide datasets laten duidelijk zien dat het verkeer op het veer sterk afneemt door het gebruik van de Blankenburgverbinding.



### 3.3 Toekomstig gebruik van de Beneluxtunnel en Blankenburgverbinding

In deze paragraaf geven we antwoord op de volgende onderzoeksvraag:

- *Hoe is het daadwerkelijke huidige en verwacht toekomstige gebruik in 2030 van de Beneluxtunnel en Blankenburgverbinding?*

Om een groeiprognose te maken hebben we een landelijke HB-matrix voor 2025 en een landelijke HB-matrix voor 2030 geprojecteerd op het studienetwerk, en gekeken naar het relatieve verschil in verkeersvolume tussen beide toedelingen. Voor deze analyse is gekozen voor het NRM-model in plaats van het MRDH-model omdat dit landelijk dekkend en direct beschikbaar is voor gebruik binnen het studienetwerk. Het NRM-model geeft een betrouwbare indicatie van de regionale en landelijk beïnvloede verkeersstromen. Een gedetailleerde toelichting op deze methodologie vindt u in bijlage B.

#### Resultaten

De groeiprognose leverde de volgende resultaten op voor het toekomstig gebruik:

- voor de **Blankenburgverbinding** verwachten we een groei van 7,5% over de periode 2025-2030. Hierbij zijn beide rijrichtingen gecombineerd;
- voor de **Beneluxtunnel** verwachten we een groei van 9,1% over de periode 2025-2030. Hierbij zijn beide rijrichtingen en de hoofd- en parallelrijbanen gecombineerd;
- voor de **veerverbinding Maassluis-Rozenburg** zijn de absolute aantallen verkeer erg klein (81 auto's en 1 vrachtwagen volgens Floating Car Data). Hierdoor is het niet mogelijk om op basis van de FCD-analyse een betrouwbare kwantitatieve prognose voor 2030 te maken. Op basis van het verkeersmodel en de verwachte herkomst-bestemmingsstromen kan wel een kwalitatieve inschatting worden gegeven: het gemotoriseerd verkeer zal in 2030 grotendeels via de Blankenburgverbinding en de Beneluxtunnel worden afgewikkeld, terwijl de resterende maatschappelijke rol van het veer vooral ligt bij langzaam verkeer ((brom)fietzers en voetgangers), enkele specifieke doelgroepen (zoals landbouwverkeer en brommobielen) en een beperkt lokaal deel voor auto en vrachtverkeer. Hierbij is de aanname dat dit deel meegroeit met de autonome groei.

In tabel 4 ziet u het aantal auto- en vrachtverkeer dat in 2030 verwacht wordt in de Beneluxtunnel en Blankenburgverbinding.

| Selected link verkeer gemiddeld per dag      |                                               |                |                                              |                                           |
|----------------------------------------------|-----------------------------------------------|----------------|----------------------------------------------|-------------------------------------------|
| Locatie selected link                        | 7-12-2024<br>t/m 30-3-<br>2025<br>(periode 2) | 2030           | Vershil<br>abs. ten<br>opzichte<br>periode 2 | Vershil rel.<br>ten opzichte<br>periode 2 |
| Selected link Veerdienst (auto)              | -                                             | -              | -                                            | -                                         |
| Selected link Veerdienst (vracht)            | -                                             | -              | -                                            | -                                         |
| Selected link Beneluxtunnel (auto)           | 141.740                                       | 154.638        | 12.898                                       | 9%                                        |
| Selected link Beneluxtunnel (vracht)         | 10.284                                        | 11.220         | 936                                          | 9%                                        |
| Selected link Blankenburgverbinding (auto)   | 23.405                                        | 25.160         | 1.755                                        | 8%                                        |
| Selected link Blankenburgverbinding (vracht) | 1.601                                         | 1.721          | 120                                          | 7%                                        |
| <b>Totaal auto</b>                           | <b>165.145</b>                                | <b>179.799</b> | <b>14.654</b>                                | <b>9%</b>                                 |
| <b>Totaal vracht</b>                         | <b>11.885</b>                                 | <b>12.941</b>  | <b>1.056</b>                                 | <b>9%</b>                                 |
| <b>Totaal auto en vracht</b>                 | <b>177.030</b>                                | <b>192.740</b> | <b>15.710</b>                                | <b>9%</b>                                 |

Tabel 4. Prognose auto- en vrachtverkeer in 2030 in de Beneluxtunnel en Blankenburgverbinding.



## 4. CONCLUSIE

Dit onderzoek heeft het gebruik van de veerverbinding voor en na ingebruikname van de Blankenburgverbinding en de kenmerken van de gebruikers van de veerdienst in beeld gebracht. Daarnaast heeft dit onderzoek in beeld gebracht voor hoeveel gebruikers en welke doelgroepen de veerverbinding Maasluis-Rozenburg nog een interessante verbinding is na de ingebruikname van de Blankenburgverbinding – en vanuit welke redenen zij hier nog gebruik van maken. Daarnaast hebben we in kaart gebracht welke effecten de realisatie van de Blankenburgtunnel heeft gehad op het gebruik en verwacht toekomstig gebruik van de Beneluxtunnel. De belangrijkste conclusies uit dit onderzoek zijn als volgt.

### Het gebruik van de veerverbinding Maasluis-Rozenburg voor en na realisatie van de Blankenburgverbinding

Voor de realisatie van de Blankenburg verbinding waren er gemiddeld 1815 gebruikers per dag voor de veerverbinding. Zie Tabel 1 voor een overzicht van aantallen gebruikers per type doelgroep. Voor de realisatie van de Blankenburg verbinding was 42% van de gebruikers automobilist, 40% (brom)fietser en 14% voetganger, 2% motorberijder en 1% scholier.

| Doelgroep        | Week 15 t/m 21 2024 | Week 15 t/m 21 2025 | Verschil | Verschil relatief |
|------------------|---------------------|---------------------|----------|-------------------|
| Auto             | 762                 | 90                  | -672     | -88%              |
| (Brom)fiets      | 733                 | 631                 | -103     | -14%              |
| Voetgangers      | 260                 | 169                 | -91      | -35%              |
| Motor            | 34                  | 18                  | -17      | -48%              |
| Scholier         | 18                  | 24                  | 6        | 32%               |
| Vracht           | 3                   | 1                   | -2       | -74%              |
| Langzaam verkeer | 2                   | 2                   | 0        | 0%                |
| Landbouw         | 0                   | 4                   | 4        | -                 |
| Bus              | 0                   | 0                   | 0        | -                 |
| Zwaar verkeer    | 0                   | 0                   | 0        | -                 |
| Brommobiel       | 2                   | 2                   | 0        | 0%                |
| Som van Totaal   | 1815                | 941                 | -874     | -48%              |

Tabel 2. Overzicht aantal gebruikers per doelgroep gemiddeld per dag

Na ingebruikname van de Blankenburgverbinding zien we gemiddeld 941 gebruikers per dag, zie Tabel 1. De grootste afname zien we bij automobilisten. De verhoudingen tussen de verschillende gebruikersgroepen (gebaseerd op week 15 t/m 21 in 2025) zijn als volgt:

- (brom)fiets 67%;
- voetganger 18%;
- auto 10%;
- scholier 3%;
- motor 2%;
- aandelen bus, vracht, langzaamverkeer, zwaarverkeer en landbouwverkeer zijn verwaarloosbaar (<1%).

Als we het gebruik van de veerverbinding voor en na de ingebruikname van de Blankenburgverbinding met elkaar vergelijken zien we het volgende:



- Er is een lichte daling te zien in (brom)fietzers -14% (733 naar 631) en voetgangers -35% (260 naar 169) op het veer na opening van Blankenburgverbinding (week 15 t/m 21 in 2024 ten opzichte van week 15 t/m 21 in 2025).
- Voor gemotoriseerd verkeer zien we de volgende daling in gebruik van het veer in week 15 t/m 21 in 2024 ten opzichte van week 15 t/m 21 in 2025:
  - afname autoverkeer 88% (van gemiddeld per dag 762 naar 90);
  - afname motoren 48% (van gemiddeld 34 per dag naar 18);
  - afname vrachtverkeer 74% (van gemiddeld 3 per dag naar 1);
  - afname gemotoriseerd verkeer (dat gebruik kan maken van de Blankenburgverbinding) -86% (van 799 naar 109);
  - zwaar verkeer en bussen maken incidenteel gebruik van de veerverbinding, dit komt zo weinig voor dat er gemiddeld (afgerond) 0 bussen of zwaar verkeer per dag van de veerverbinding gebruik maken.

### Kenmerken van de gebruikers van de veerverbinding

Op basis van het vragenlijst onderzoek kunnen we uitspraken doen over de kenmerken van de gebruikers van de veerverbinding. In mei 2025 was 33% van de fietsers op het veer onderweg voor recreatieve doeleinden, 18% met een sociaal motief en 32% was onderweg voor woon-werkverkeer. Naar verwachting zal het aandeel recreatief gebruik fluctueren gedurende het jaar, afhankelijk van de weersomstandigheden. 45% van het langzame verkeer (fietsers, voetgangers, scooters en scootmobiel) bestaat uit lokaal verkeer (0-3 km reisafstand).

Van alle gebruikers (alle modaliteiten) was in mei 2025 het overgrote deel van het veer lokaal verkeer (0-3 km afstand, 43%), naast de agglomeratieve (21%) en regionale verplaatsingen (27%), de meest voorkomende herkomst-bestemmingen zijn de verbindingen tussen Rozenburg en Maassluis en (recreatieve) verplaatsingen met dezelfde herkomst en bestemming: Rozenburg-Rozenburg en Maassluis-Maassluis.

We zien een afname in het motief woon-werkverkeer onder automobilisten ten opzichte van metingen voor de ingebruikname van de Blankenburgverbinding. Bij de meting in mei 2025 had 30% het motief woon-werk, terwijl dit tijdens de eerste meting in juli 2024 nog 38% was. Motoren maken vaker gebruik van het veer voor een recreatieve rit.

### Maatschappelijke behoefte voor de veerverbinding

Wat betreft de veerverbinding Maassluis-Rozenburg zien we het volgende:

- Na ingebruikname van de Blankenburgverbinding is een **sterke daling** waargenomen in het gebruik van de veerverbinding (vergelijking week 15 t/m 21 2024 en week 15 t/m 21 2025). Totaal is de afname 48%, van gemiddeld 1815 gebruikers per dag naar 941.
- De veerverbinding blijft een **belangrijke schakel voor (brom)fietzers en voetganger**. Wel zien we dat de aantallen fluctueren tussen de seizoenen vanwege weersinvloeden, in de zomerperiode zien we in voorgaande jaren een stijging in het aantal (brom)fietzers en voetgangers, en volgens de provincie ook dit jaar. Verder zien we dat een groot deel van de fietsers en voetgangers vanwege recreatieve doeleinden reist (circa 33%), voor woon-werk verkeer (32%) of sociaal motief (18%). Het veer is dus voor een diverse groep fietsers een belangrijke verbinding.
- Ondanks dat **gemotoriseerd verkeer gebruik kan maken van de Blankenburgverbinding, blijft een klein aandeel gebruik maken van de veerverbinding**. Een groot deel van deze gebruikers doet dit omdat zij het reizen met een pont prettig of leuk vinden. Slecht twee respondenten zagen de betalingswijze van de Blankenburgverbinding als een drempel.



Een aandeel van de respondenten (13%) gaf ook aan dat het veer sneller was, terwijl dit in de praktijk voor bijna alle herkomsten en bestemmingen niet het geval is. Een kleine groep geeft aan dat de reisafstand korter is (5%).

- Landbouwverkeer kan geen gebruik maken van de Blankenburgverbinding – voor hen is het veer een logisch alternatief. Dit gaat echter om kleine aantallen, gemiddeld 4 per dag in de periode van week 15 t/m 21 in 2025.
- Brommobielen kunnen geen gebruik maken van de Blankenburgverbinding – voor hen is het veer een logisch alternatief. Dit gaat echter om kleine aantallen, gemiddeld 2 per dag in de periode van week 15 t/m 21 in 2024 en week 15 t/m 21 in 2025.
- Langzaam verkeer kan geen gebruik maken van de Blankenburgverbinding – voor hen is het veer een logisch alternatief. Dit gaat echter om kleine aantallen, ook gemiddeld 2 per dag in de periode van week 15 t/m 21 in 2024 en week 15 t/m 21 in 2025.
- Zwaar verkeer en bussen maken incidenteel gebruik van de veerverbinding, dit komt zo weinig voor dat er gemiddeld (afgerond) 0 bussen of zwaar verkeer per dag van de veerverbinding gebruik maken.
- het veer werd tijdens de afsluiting van de A15 richting Rotterdam (week 19) en afsluiting A15 richting Maasvlakte en gedeeltelijke afsluiting van Blankenburg verbinding (week 20) aanzienlijk meer gebruikt door het autoverkeer. Dit laat zien dat de veerverbinding op dergelijke momenten een waardevolle alternatieve verbinding kan zijn.

### Samenvattend

Na de ingebruikname van de Blankenburgverbinding is het gebruik van de veerverbinding Maasluis Rozenburg aanzienlijk afgenomen, vooral bij het autoverkeer. Desondanks blijft de veerverbinding een belangrijke verbinding voor (brom)fietzers, voetgangers en een klein deel van het lokaal gemotoriseerd verkeer, evenals voor specifieke groepen zoals landbouwverkeer, brommobielen en zwaar verkeer die geen alternatieve route hebben.

Het veer heeft daarnaast een duidelijke maatschappelijke waarde als alternatieve verbinding tijdens wegafsluitingen of bijzondere situaties. Voor (brom)fietzers en voetgangers blijft het veer relevant voor woon-werkverkeer, recreatie en sociaal verkeer, waardoor het een divers gebruikersprofiel bedient.

### Effect van de Blankenburgtunnel op de Beneluxtunnel:

Wat betreft het gebruik van de Beneluxtunnel zien we het volgende:

- Op basis van de selected link analyse concluderen we dat het autogebruik in de Beneluxtunnel met 14% is afgenomen na opening van de Blankenburgverbinding. Met name reizigers van en naar Rozenburg lijken meer gebruik te maken van de Blankenburgverbinding ten opzichte van de Beneluxtunnel.
- Op basis van de FCD-analyse verwachten we op basis van het NRM-model in de toekomst over de periode 2025-2030 een lichte groei in zowel de Beneluxtunnel als de Blankenburgverbinding (resp. 9,1% en 7,5%).



## 5. BIJLAGEN



## 5.1 Bijlage A – methode en resultaten FCD onderzoek/Selected link analyse

### Methodiek Selected Link Analyse

In dit onderzoek bekijken we de herkomsten en bestemmingen van het verkeer tussen de gemeenten aan de noord- en zuidkant van het veer. Door middel van een Selected Link Analyse bieden we inzicht in waar de verkeersstromen vandaan komen en waar ze naartoe gaan, in beide richtingen.

#### Studiegebied

Onderstaande kaart toont het studiegebied waarvoor de analyse is uitgevoerd. Er is een selectie gemaakt van de belangrijkste wegen in de omgeving van het pontveer. In Maassluis en Rozenburg zelf is een fijnere selectie gemaakt van wegen, zodat inzicht geboden kan worden in de precieze herkomst en bestemming in deze twee plaatsen. Als bron voor het verkeersnetwerk is Open Street Map gebruikt.



#### Databronnen

Voor het uitvoeren van een Selected Link Analyse is gebruik gemaakt van diverse databronnen. Allereerst is gebruik gemaakt van 1701 lusdetectoren, waarvan er 512 onderscheid maken naar voertuigklasse op basis van voertuiglengte. De locatie en data van deze detectoren wordt gepubliceerd door NDW. Door middel van algoritmes en handmatige controles zijn deze lusdetectoren gekoppeld aan het wegennetwerk.

De dekking van lusdetectoren is niet voldoende om een betrouwbare selected link analyse op uit te voeren. Fileradar beschikt echter over een unieke databron (zie Intensiteiten.nl). Door middel van een innovatief model dat gebaseerd is op een mix van verkeerskunde en machine learning kunnen schattingen gemaakt worden van intensiteiten op basis van Floating Car Data. Dit levert 9000 extra meetpunten op van intensiteit.

Tot slot zijn tellingen van het pontveer zelf beschikbaar. Deze tellingen zijn per afvaart geteld. Aangezien het veer elke 20 minuten heen en weer vaart, zijn de tellingen per 10 minuten beschikbaar. 's Avonds en 's nachts vaart het autoveer niet, en is de 'intensiteit' op het veer dus gelijk aan 0.



### Voertuigklasse

Voor dit onderzoek wordt onderscheid gemaakt naar 2 voertuigklassen: auto (waaronder motoren, personenauto's, bestelauto's vallen) en vrachtauto (waaronder lichte en zware vrachtwagens en touringcars vallen). Op het pontveer zijn deze klassen apart geteld.

Wanneer een lusdetector onderscheid maakt naar voertuiglengte, dan is de data niet 1:1 onder te verdelen naar bovenstaande categorieën. Er zijn immers lange voertuigen die niet onder de definitie van vrachtauto vallen en vice versa. Op basis van gegevens uit CBS en RDW zijn daarom conversiematrices opgesteld, die de gemiddelde verhouding uitrekenen tussen de 3 of 5 lengteklassen die lusdetectoren in Nederland rapporteren, en de fractie auto/vracht hierin. Deze conversiematrices worden op elke locatie toegepast, zodat per meetlocatie een schatting van de hoeveelheid auto's en vrachtauto's beschikbaar is.

Op het netwerk is tot slot Fileradar's reconstructiemodel gekalibreerd. Dit model schat allereerst een herkomst-bestemmingsmatrix op basis van NRM. In deze matrix wordt onderscheid gemaakt naar de 2 voertuigklassen. Vervolgens wordt deze matrix toegedeeld aan het netwerk op basis van realistische rijnsnelheden. Deze verkeersstromen worden vervolgens gekalibreerd op de duizenden meetpunten die beschikbaar zijn, net zo lang totdat het resultaat op iedere locatie zo goed mogelijk overeenkomt met de metingen.

Tot slot wordt in het reconstructiemodel gekeken naar de herkomsten en bestemmingen van het verkeer dat een geselecteerde locatie passeert. Het verkeer dat via die locatie rijdt, kan stroomopwaarts en stroomafwaarts gevolgd worden voor het model.

### Analyse uitgangspunten

De selected link is analyse uitgevoerd voor het volgende auto- en vrachtverkeer:

- veerdienst (periode 1 > 2-08-2024 t/m 06-12-2024 voor opening Blankenburgverbinding);
- veerdienst (periode 2 > 7-12-2024 t/m 30-03-2025 na opening Blankenburgverbinding);
- Beneluxtunnel (periode 1 > 2-08-2024 t/m 06-12-2024 voor opening Blankenburgverbinding);
- Beneluxtunnel (periode 2 > 7-12-2024 t/m 30-03-2025 na opening Blankenburgverbinding);
- Blankenburgverbinding (periode 2 > 7-12-2024 t/m 30-03-2025).

### Resultaten

#### Resultaten op totaal niveau

| Selected link verkeer gemiddeld per dag      |                                             |                                           |                                              |                                              |
|----------------------------------------------|---------------------------------------------|-------------------------------------------|----------------------------------------------|----------------------------------------------|
| Locatie selected link                        | 12-08-2024 t/m<br>06-12-2024<br>(periode 1) | 7-12-2024 t/m<br>30-3-2025<br>(periode 2) | Vershil<br>abs. ten<br>opzichte<br>periode 1 | Vershil<br>rel. ten<br>opzichte<br>periode 1 |
| Selected link Veerdienst (auto)              | 1014                                        | 81                                        | -933                                         | -92%                                         |
| Selected link Veerdienst (vracht)            | 5                                           | 1                                         | -4                                           | -80%                                         |
| Selected link Beneluxtunnel (auto)           | 165.604                                     | 141.740                                   | -23.864                                      | -14%                                         |
| Selected link Beneluxtunnel (vracht)         | 11.111                                      | 10.284                                    | -827                                         | -7%                                          |
| Selected link Blankenburgverbinding (auto)   | -                                           | 23.405                                    | -                                            | -                                            |
| Selected link Blankenburgverbinding (vracht) | -                                           | 1.601                                     | -                                            | -                                            |
| <b>Totaal auto</b>                           | <b>166.618</b>                              | <b>165.226</b>                            | <b>-1.392</b>                                | <b>-1%</b>                                   |
| <b>Totaal vracht</b>                         | <b>11.116</b>                               | <b>11.886</b>                             | <b>770</b>                                   | <b>7%</b>                                    |
| <b>Totaal auto en vracht</b>                 | <b>177.734</b>                              | <b>177.112</b>                            | <b>-622</b>                                  | <b>0%</b>                                    |

Tabel 1. Resultaten van het auto- en vrachtverkeer dat gemiddeld per dag de geselecteerde locaties passeert.



De resultaten in tabel 1 laten het auto- en vrachtverkeer zien dat gemiddeld per dag de geselecteerde locaties passeert, in de periode voor en na opening van de Blankenburgverbinding. We zien dat het autoverkeer met 14% afneemt in de Beneluxtunnel in periode 2 (na de opening van de Blankenburgverbinding) ten opzichte van periode 1 (voor opening Blankenburgverbinding); het vrachtverkeer neemt af met 7%.

Het autoverkeer op de veerverbinding neemt in periode 2 af met 92% ten opzichte van periode 1. Het vrachtverkeer neemt af van 5 voertuigen gemiddeld per dag, naar 1 voertuig gemiddeld per dag. De veerverbinding heeft nog beperkte functie voor het (vracht)autonetwerk, maar deze functie wordt groter wordt als een deel van de A15 en/ of de Blankenburgverbinding is afgesloten.

Op basis van de Floating Car Data blijkt dat in de periode 7-12-2024 t/m 30-3-2025 de afname van het autoverkeer in de Beneluxtunnel (-23.864) vrijwel gelijk is aan het gebruik van de Blankenburgverbinding (23.405), wat erop wijst dat veel gebruikers van de Blankenburgverbinding hiervoor normaal de Beneluxtunnel gebruikten. Het verkeer verspreidt zich hierdoor over beide tunnels, zoals verwacht. Het effect van de veerverbinding Maassluis–Rozenburg op het tunnelverkeer is zeer beperkt en moeilijk meetbaar vanwege de lage absolute aantallen, terwijl het effect van de tunnels op het veer juist groot is: het extra autoverkeer op het veer neemt met bijna 92% af doordat voertuigen de tunnels gebruiken in plaats van de veerverbinding.

#### Resultaten selected link in relatie met Maassluis en Rozenburg

| Locatie selected link                                        | 12-08-2024 t/m<br>06-12-2024<br>(periode 1) | 7-12-2024 t/m<br>30-3-2025<br>(periode 2) | Vershil<br>abs. ten<br>opzichte<br>periode 1 | Vershil<br>rel. ten<br>opzichte<br>periode 1 |
|--------------------------------------------------------------|---------------------------------------------|-------------------------------------------|----------------------------------------------|----------------------------------------------|
| Beneluxtunnel in relatie gemeente Maassluis (auto)           | 5.247                                       | 3.779                                     | -1.468                                       | -28%                                         |
| Beneluxtunnel in relatie gemeente Maassluis (vracht)         | 265                                         | 143                                       | -122                                         | -46%                                         |
| Beneluxtunnel in relatie Rozenburg (auto)                    | 4375                                        | 1300                                      | -3.075                                       | -70%                                         |
| Beneluxtunnel in relatie Rozenburg (vracht)                  | 150                                         | 0                                         | -150                                         | -100%                                        |
| Blankenburgverbinding in relatie gemeente Maassluis (auto)   | -                                           | 1.850                                     | -                                            | -                                            |
| Blankenburgverbinding in relatie gemeente Maassluis (vracht) | -                                           | 184                                       | -                                            | -                                            |
| Blankenburgverbinding in relatie Rozenburg (auto)            | -                                           | 3.050                                     | -                                            | -                                            |
| Blankenburgverbinding in relatie Rozenburg (vracht)          | -                                           | 150                                       | -                                            | -                                            |

Tabel 2. Resultaten van het auto- en vrachtverkeer dat gemiddeld per dag de Beneluxtunnel of Blankenburgverbinding passeert in relatie met Maassluis en Rozenburg.

De resultaten in tabel 2 laten het auto- en vrachtverkeer zien dat gemiddeld per dag de Beneluxtunnel of Blankenburgverbinding passeert in relatie met Maassluis of Rozenburg, in de periode voor en na opening van de Blankenburgverbinding.

Uit de FCD-data blijkt dat het autoverkeer via de Beneluxtunnel van en naar Rozenburg sterk is afgenomen (-70%), terwijl de afname van het autoverkeer van en naar Maassluis aanzienlijk kleiner is (-28%). Dit wijst erop dat de Blankenburgverbinding vooral Rozenburg-verkeer van de Beneluxtunnel wegtrekt, terwijl verkeer van en naar Maassluis voor een groot deel de Beneluxtunnel blijft gebruiken. De verschuiving van verkeer is daarmee vooral lokaal geconcentreerd rond Rozenburg.



## 5.2 Bijlage B – methodologie groeiprognose

Om een groeiprognose te maken hebben we een landelijke HB-matrix voor 2025 en een landelijke HB-matrix voor 2030 geprojecteerd op het studienetwerk, en gekeken naar het relatieve verschil in verkeersvolume tussen beide toedelingen. Voor deze analyse is gekozen voor het NRM-model in plaats van het MRDH-model omdat dit landelijk dekkend en direct beschikbaar is voor gebruik binnen het studienetwerk. Het NRM-model geeft een betrouwbare indicatie van de regionale en landelijk beïnvloede verkeersstromen.

### Methodologie voor de HB-matrices

Beide landelijke HB-matrices zijn gebaseerd op de NRM-basismatrix en de NRM-zonering. Voor elke zone in het landelijke model maken we voorspellingen van de groei (of krimp) van activiteiten die zorgen voor meer (of minder) verkeer over de weg in beide jaren. De activiteiten en het bijbehorende verkeer zijn daarbij uitgesplitst naar voertuigtypes (personenauto, korte/lange bestelauto en korte/lange vrachtauto) en reismotieven (wonen, werken, zakelijk, overig).

Om te voorspellen hoe de activiteiten en dus het verkeer zich gaat ontwikkelen in een zone in een bepaald jaar is gekeken naar eigenschappen zoals de oppervlakte van land en water, de bevolking, het aantal huishoudens en autobezit. Op de oppervlaktes na zullen de meeste van deze eigenschappen veranderen in de tijd. We gebruiken regionale CBS-prognoses en eigen prognosemodellen om de groei of krimp van elk van deze eigenschappen te voorspellen. Daaruit volgt groei of krimp van de bijbehorende activiteiten, wat weer leidt tot groei of krimp van de hoeveelheid verkeer per voertuigtype en motief.

Tot slot passen we nog een correctie toe om onze verkeersgroei gemiddeld te laten kloppen met de prognose voor het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid. Die prognose is namelijk gebaseerd op geavanceerdere keuzemodellen die ook rekening houden met niet-demografische effecten (bijvoorbeeld wijzigingen in de brandstofkosten).



### 5.3 Bijlage C – rapporten telgegevens en gebruikersonderzoek

Rapportages 'Resultaten eerste veldonderzoek veerverbinding Maasluis', 'Resultaten tweede veldonderzoek veerverbinding Maasluis', 'Resultaten derde veldonderzoek veerverbinding Maasluis' en 'Resultaten vierde veldonderzoek veerverbinding Maasluis' separaat toegevoegd.



## Memo

**Aan** : Jolanda Lansdaal, provincie Zuid-Holland

**C.c.** : -

**Van** : M. Dekker, E. Wahle

**Betreft** : Resultaten eerste en tweede veldonderzoek veerverbinding Maassluis

**Datum** : 16 oktober 2024

**Kenmerk** : M08491-M-E6

De provincie Zuid-Holland is via een tijdelijke exploitatieovereenkomst verantwoordelijk voor de veerverbinding tussen Maassluis en Rozenburg. Op deze veerverbinding wordt een autoveer en een fiets- voetveer ingezet. In december 2024 wordt de Blankenburgverbinding in gebruik genomen en wordt een nieuwe buslijn opgestart van Rozenburg naar Schiedam. Deze ontwikkelingen hebben mogelijk invloed op het gebruik van de veerverbinding. Om hier een beter beeld van te krijgen heeft u Mobycon gevraagd een onderzoek uit te voeren.

Binnen dit project zullen meerdere veldonderzoeken plaatsvinden bij de veerverbinding zelf. Tijdens deze onderzoeken houden we tellingen bij en nemen we enquêtes af bij de gebruikers. Het eerste veldonderzoek heeft plaatsgevonden van 2 tot en met 7 juli 2024 en het tweede onderzoek tussen 8 en 13 augustus. Het eerste onderzoek heeft buiten de vakantieperiode plaatsgevonden en geeft een goed beeld van de normale gemiddelde vervoersbehoefte. Het tweede onderzoek in augustus geeft hierbij een goed beeld van de vervoersbehoefte in de vakantieperiode als er ook meer sprake is van meer recreatief verkeer. In deze memo geven we de resultaten weer van de eerste twee veldonderzoeken.

### Meetmomenten

Het eerste veldonderzoek heeft plaatsgevonden op dinsdag 2, donderdag 4, zaterdag 6 en zondag 7 juli. Het tweede veldonderzoek heeft plaatsgevonden op dinsdag 13 augustus, donderdag 8 augustus, zaterdag 10 augustus en zondag 11 augustus. In onderstaande tabel staan de tijden waarop het veldonderzoek (enquêtes en tellingen) is uitgevoerd.

| Dag       | Tijden        |
|-----------|---------------|
| Dinsdag   | 07:30 – 22:00 |
| Donderdag | 06:00 – 21:00 |
| Zaterdag  | 10:00 – 22:00 |
| Zondag    | 08:00 – 22:00 |

Tabel 1. Onderzoeksdagen en tijden



## Tellingen

Tijdens het veldonderzoek zijn bij alle ritten tellingen uitgevoerd. Bij deze tellingen is onderscheid gemaakt in de volgende categorieën:

- voetgangers;
- fietsers;
- brommers, scooters en snorfiets;
- scootmobiel;
- brommobiel;
- motor;
- auto;
- bus;
- vrachtwagens (onderscheid naar gevaarlijke stoffen, met of zonder aanhanger);
- landbouwverkeer (onderscheid met of zonder aanhanger);
- overig zwaar verkeer (kraan, shovel, veegwagen).

Tijdens de tellingen is bijgehouden of er uitzonderlijk vervoer aanwezig was (gevaarlijke stoffen, zware transporten). Deze zijn tijdens de metingen in juli en augustus niet waargenomen.

De detailinformatie van de tellingen per vaart zijn terug te vinden in het bijgeleverde Excel-bestand.

De telling heeft plaatsgevonden tijdens de uren zoals vermeld in tabel 1. Tijdens de eerste meting zijn door een communicatiefout bij de overdracht, op dinsdag 2 juli, de vaarten van 16:00 en 16:10 gemist en missen de aantallen in de telling.

In de tabellen 2 en 4 staan het totaal aantal getelde gebruikers van de veerverbinding op de weekenddagen en de werkdagen van de metingen 1 en 2. Hierbij is een uitsplitsing gemaakt naar de modaliteiten en zijn de meetdagen samen met het gemiddelde per dag weergegeven. In tabellen 3 en 5 staan de telcijfers uitgesplitst per richting van de metingen 1 en 2.

| Periode               | Vaaroute      | Voetgangers | Fietser<br>s | Brommer<br>s,<br>scooters<br>en<br>snorfiets | Scootm<br>obiel | Bromm<br>obiel | Motor | Auto | Bus | Vracht | Vracht<br>met<br>aanhanger | Vracht<br>gevaarlij<br>ke<br>stoffen | Landbouw | Landbouw<br>met<br>aanhanger | Zwaar | Totaal |
|-----------------------|---------------|-------------|--------------|----------------------------------------------|-----------------|----------------|-------|------|-----|--------|----------------------------|--------------------------------------|----------|------------------------------|-------|--------|
| zaterdag 6 juli 2024  | Heen en Terug | 241         | 331          | 29                                           | 0               | 0              | 21    | 417  | 0   | 2      | 0                          | 0                                    | 0        | 0                            | 0     | 1041   |
| zondag 7 juli 2024    | Heen en Terug | 157         | 343          | 33                                           | 2               | 6              | 9     | 369  | 0   | 2      | 0                          | 0                                    | 0        | 0                            | 0     | 921    |
| Weekend (za+zo)       | Heen en Terug | 398         | 674          | 62                                           | 2               | 6              | 30    | 786  | 0   | 4      | 0                          | 0                                    | 0        | 0                            | 0     | 1962   |
| Gemiddelde weekkend   | Heen en Terug | 199         | 337          | 31                                           | 1               | 3              | 15    | 393  | 0   | 2      | 0                          | 0                                    | 0        | 0                            | 0     | 981    |
| dinsdag 2 juli 2024   | Heen en Terug | 194         | 459          | 71                                           | 3               | 0              | 7     | 776  | 1   | 5      | 1                          | 0                                    | 0        | 2                            | 1     | 1520   |
| donderdag 4 juli 2024 | Heen en Terug | 246         | 694          | 97                                           | 0               | 4              | 18    | 872  | 0   | 4      | 0                          | 0                                    | 5        | 1                            | 3     | 1944   |
| Werkdagen (di+do)     | Heen en Terug | 440         | 1153         | 168                                          | 3               | 4              | 25    | 1648 | 1   | 9      | 1                          | 0                                    | 5        | 3                            | 4     | 3464   |
| Gemiddelde werkdag    | Heen en Terug | 220         | 577          | 84                                           | 2               | 2              | 13    | 824  | 1   | 5      | 1                          | 0                                    | 3        | 2                            | 2     | 1732   |

Tabel 2. Tellingen gebruikers veerverbinding (heen en terug). Meting 1



| Periode               | Vaaroute            | Voetgangers | Fietsters | Brommers, scooters en snorfiets | Scootmobiel | Brommobiel | Motor | Auto | Bus | Vracht | Vracht met aanhang | Vracht gevaarlijke stoffen | Landbouw | Landbouw met aanhang | Zwaar | Totaal |
|-----------------------|---------------------|-------------|-----------|---------------------------------|-------------|------------|-------|------|-----|--------|--------------------|----------------------------|----------|----------------------|-------|--------|
| zaterdag 6 juli 2024  | Maassluis-Rozenburg | 124         | 149       | 14                              | 0           | 0          | 10    | 200  | 0   | 1      | 0                  | 0                          | 0        | 0                    | 0     | 498    |
| zaterdag 6 juli 2024  | Rozenburg-Maassluis | 117         | 182       | 15                              | 0           | 0          | 11    | 217  | 0   | 1      | 0                  | 0                          | 0        | 0                    | 0     | 543    |
| zondag 7 juli 2024    | Maassluis-Rozenburg | 74          | 160       | 13                              | 1           | 3          | 3     | 172  | 0   | 1      | 0                  | 0                          | 0        | 0                    | 0     | 427    |
| zondag 7 juli 2024    | Rozenburg-Maassluis | 83          | 183       | 20                              | 1           | 3          | 6     | 197  | 0   | 1      | 0                  | 0                          | 0        | 0                    | 0     | 494    |
| Weekend (za+zo)       | Maassluis-Rozenburg | 198         | 309       | 27                              | 1           | 3          | 13    | 372  | 0   | 2      | 0                  | 0                          | 0        | 0                    | 0     | 925    |
| Weekend (za+zo)       | Rozenburg-Maassluis | 200         | 365       | 35                              | 1           | 3          | 17    | 414  | 0   | 2      | 0                  | 0                          | 0        | 0                    | 0     | 1037   |
| Gemiddelde weekenddag | Maassluis-Rozenburg | 99          | 155       | 14                              | 1           | 2          | 7     | 186  | 0   | 1      | 0                  | 0                          | 0        | 0                    | 0     | 463    |
| Gemiddelde weekenddag | Rozenburg-Maassluis | 100         | 183       | 18                              | 1           | 2          | 9     | 207  | 0   | 1      | 0                  | 0                          | 0        | 0                    | 0     | 519    |
| dinsdag 2 juli 2024   | Maassluis-Rozenburg | 99          | 226       | 34                              | 1           | 0          | 5     | 343  | 1   | 1      | 0                  | 0                          | 0        | 2                    | 0     | 712    |
| dinsdag 2 juli 2024   | Rozenburg-Maassluis | 95          | 233       | 37                              | 2           | 0          | 2     | 433  | 0   | 4      | 1                  | 0                          | 0        | 0                    | 1     | 808    |
| donderdag 4 juli 2024 | Maassluis-Rozenburg | 132         | 338       | 54                              | 0           | 1          | 6     | 425  | 0   | 2      | 0                  | 0                          | 1        | 1                    | 2     | 962    |
| donderdag 4 juli 2024 | Rozenburg-Maassluis | 114         | 356       | 43                              | 0           | 3          | 12    | 447  | 0   | 2      | 0                  | 0                          | 4        | 0                    | 1     | 982    |
| Werkdagen (di+do)     | Maassluis-Rozenburg | 231         | 564       | 88                              | 1           | 1          | 11    | 768  | 1   | 3      | 0                  | 0                          | 1        | 3                    | 2     | 1674   |
| Werkdagen (di+do)     | Rozenburg-Maassluis | 209         | 589       | 80                              | 2           | 3          | 14    | 880  | 0   | 6      | 1                  | 0                          | 4        | 0                    | 2     | 1790   |
| Gemiddelde werkdag    | Maassluis-Rozenburg | 116         | 282       | 44                              | 1           | 1          | 6     | 384  | 1   | 2      | 0                  | 0                          | 1        | 2                    | 1     | 837    |
| Gemiddelde werkdag    | Rozenburg-Maassluis | 105         | 295       | 40                              | 1           | 2          | 7     | 440  | 0   | 3      | 1                  | 0                          | 2        | 0                    | 1     | 895    |

Tabel 3. Tellingen gebruikers veerverbinding (per richting). Meting 1

| Periode                   | Vaaroute      | Voetgangers | Fietsters | Brommers, scooters en snorfiets | Scootmobiel | Brommobiel | Motor | Auto | Bus | Vracht | Vracht met aanhang | Vracht gevaarlijke stoffen | Landbouw | Landbouw met aanhang | Zwaar | Totaal |
|---------------------------|---------------|-------------|-----------|---------------------------------|-------------|------------|-------|------|-----|--------|--------------------|----------------------------|----------|----------------------|-------|--------|
| zaterdag 10 augustus 2024 | Heen en Terug | 308         | 1144      | 100                             | 2           | 1          | 71    | 449  | 0   | 0      | 0                  | 0                          | 0        | 1                    | 0     | 2076   |
| zondag 11 augustus 2024   | Heen en Terug | 363         | 1599      | 158                             | 11          | 1          | 80    | 450  | 0   | 0      | 0                  | 0                          | 0        | 0                    | 0     | 2662   |
| Weekend (za+zo)           | Heen en Terug | 671         | 2743      | 258                             | 13          | 2          | 151   | 899  | 0   | 0      | 0                  | 0                          | 0        | 1                    | 0     | 4738   |
| Gemiddelde weekenddag     | Heen en Terug | 336         | 1372      | 129                             | 7           | 1          | 76    | 450  | 0   | 0      | 0                  | 0                          | 0        | 1                    | 0     | 2369   |
| dinsdag 13 augustus 2024  | Heen en Terug | 268         | 926       | 115                             | 8           | 0          | 39    | 610  | 0   | 1      | 1                  | 0                          | 1        | 1                    | 0     | 1970   |
| donderdag 8 augustus 2024 | Heen en Terug | 248         | 1145      | 107                             | 10          | 0          | 42    | 683  | 0   | 1      | 0                  | 0                          | 3        | 1                    | 1     | 2241   |
| Werkdagen (di+do)         | Heen en Terug | 516         | 2071      | 222                             | 18          | 0          | 81    | 1293 | 0   | 2      | 1                  | 0                          | 4        | 2                    | 1     | 4211   |
| Gemiddelde werkdag        | Heen en Terug | 258         | 1036      | 111                             | 9           | 0          | 41    | 647  | 0   | 1      | 1                  | 0                          | 2        | 1                    | 1     | 2106   |

Tabel 4. Tellingen gebruikers veerverbinding (heen en terug). Meting 2

| Periode                   | Vaaroute            | Voetgangers | Fietsters | Brommers, scooters en snorfiets | Scootmobiel | Brommobiel | Motor | Auto | Bus | Vracht | Vracht met aanhang | Vracht gevaarlijke stoffen | Landbouw | Landbouw met aanhang | Zwaar | Totaal |
|---------------------------|---------------------|-------------|-----------|---------------------------------|-------------|------------|-------|------|-----|--------|--------------------|----------------------------|----------|----------------------|-------|--------|
| zaterdag 10 augustus 2024 | Maassluis-Rozenburg | 153         | 543       | 54                              | 1           | 0          | 34    | 246  | 0   | 0      | 0                  | 0                          | 0        | 1                    | 0     | 1032   |
| zondag 11 augustus 2024   | Rozenburg-Maassluis | 155         | 601       | 46                              | 1           | 1          | 37    | 203  | 0   | 0      | 0                  | 0                          | 0        | 0                    | 0     | 1044   |
| zaterdag 10 augustus 2024 | Maassluis-Rozenburg | 178         | 742       | 75                              | 6           | 1          | 37    | 225  | 0   | 0      | 0                  | 0                          | 0        | 0                    | 0     | 1264   |
| zondag 11 augustus 2024   | Rozenburg-Maassluis | 185         | 857       | 83                              | 5           | 0          | 43    | 225  | 0   | 0      | 0                  | 0                          | 0        | 0                    | 0     | 1398   |
| Weekend (za+zo)           | Maassluis-Rozenburg | 331         | 1285      | 129                             | 7           | 1          | 71    | 471  | 0   | 0      | 0                  | 0                          | 0        | 1                    | 0     | 2296   |
| Weekend (za+zo)           | Rozenburg-Maassluis | 340         | 1458      | 129                             | 6           | 1          | 80    | 428  | 0   | 0      | 0                  | 0                          | 0        | 0                    | 0     | 2442   |
| Gemiddelde weekenddag     | Maassluis-Rozenburg | 166         | 643       | 65                              | 4           | 1          | 36    | 236  | 0   | 0      | 0                  | 0                          | 0        | 1                    | 0     | 1148   |
| Gemiddelde weekenddag     | Rozenburg-Maassluis | 170         | 729       | 65                              | 3           | 1          | 40    | 214  | 0   | 0      | 0                  | 0                          | 0        | 0                    | 0     | 1221   |
| dinsdag 13 augustus 2024  | Maassluis-Rozenburg | 131         | 458       | 53                              | 3           | 0          | 19    | 322  | 0   | 0      | 0                  | 0                          | 1        | 0                    | 0     | 987    |
| dinsdag 13 augustus 2024  | Rozenburg-Maassluis | 137         | 468       | 62                              | 5           | 0          | 20    | 288  | 0   | 1      | 1                  | 0                          | 0        | 1                    | 0     | 983    |
| donderdag 8 augustus 2024 | Maassluis-Rozenburg | 114         | 542       | 57                              | 4           | 0          | 23    | 321  | 0   | 0      | 0                  | 0                          | 1        | 0                    | 1     | 1063   |
| donderdag 8 augustus 2024 | Rozenburg-Maassluis | 134         | 603       | 50                              | 6           | 0          | 19    | 362  | 0   | 1      | 0                  | 0                          | 2        | 1                    | 0     | 1178   |
| Werkdagen (di+do)         | Maassluis-Rozenburg | 245         | 1000      | 110                             | 7           | 0          | 42    | 643  | 0   | 0      | 0                  | 0                          | 2        | 0                    | 1     | 2050   |
| Werkdagen (di+do)         | Rozenburg-Maassluis | 271         | 1071      | 112                             | 11          | 0          | 39    | 650  | 0   | 2      | 1                  | 0                          | 2        | 2                    | 0     | 2161   |
| Gemiddelde werkdag        | Maassluis-Rozenburg | 123         | 500       | 55                              | 4           | 0          | 21    | 322  | 0   | 0      | 0                  | 0                          | 1        | 0                    | 1     | 1025   |
| Gemiddelde werkdag        | Rozenburg-Maassluis | 136         | 536       | 56                              | 6           | 0          | 20    | 325  | 0   | 1      | 1                  | 0                          | 1        | 1                    | 0     | 1081   |

Tabel 5. Tellingen gebruikers veerverbinding (per richting). Meting 2

## Weekenddag

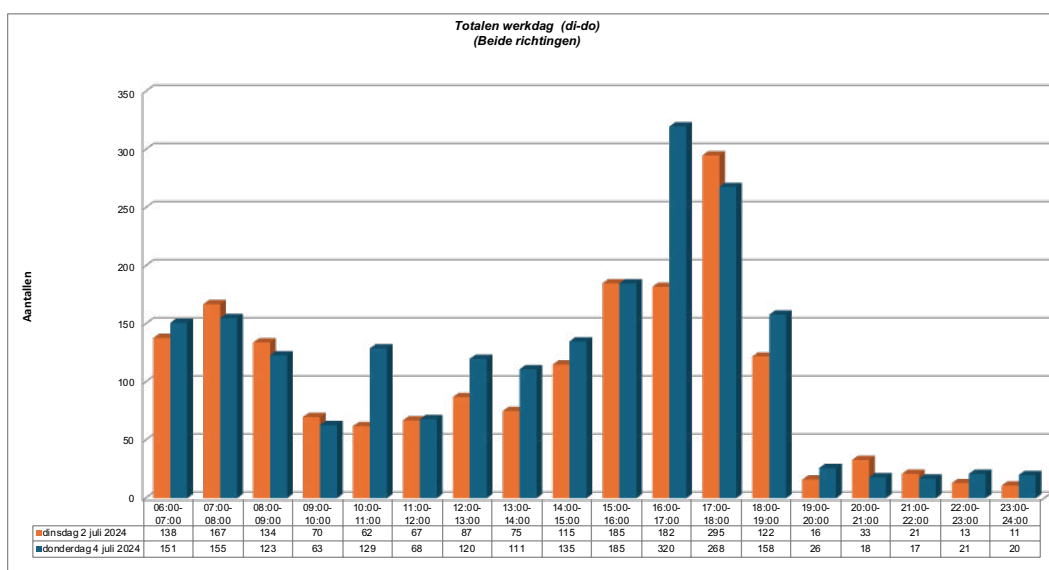
Bij de eerste meting kunnen we constateren dat op een gemiddelde weekenddag 981 keer gebruik gemaakt wordt van de veerverbinding. Bij de tweede meting is op een gemiddelde weekenddag 2.369 keer gebruik gemaakt van de veerdienst.

Bij de eerste meting is op de weekenddagen met 40% (393) van de gebruikers een automobilist. 34% (337) van de gebruikers staat met een fiets op de veerpont en 20% (199) is te voet.



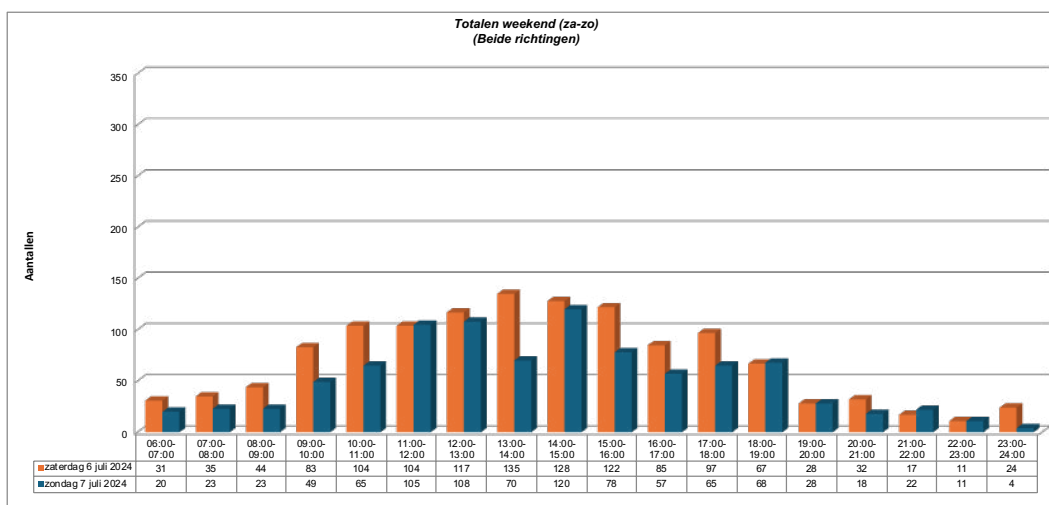
## Gebruikers per uur

In onderstaande grafieken is het aantal gebruikers verspreid over de dag weergegeven. In figuur 1 staan de gebruikers op een werkdag weergegeven en in figuur 2 de gebruikers op de weekenddagen van meting 1. In de grafiek zijn de tellingen van de veerdienst gebruikt op de tijdstippen waarbij niet is geënquêteerd (zie ook tabel 1 meettijden onderzoeksdagen). Hierbij gaat het om dinsdag 2 juli van 06:00-08:00 en tussen 22:00-24:00 uur. Op donderdag 4 juli is dit tussen 21:00-24:00 uur. In het weekend betreft dit op zaterdag tussen 06:00-10:00 uur en tussen 22:00-24:00 uur. Ten slotte zijn op zondag zijn de telcijfers tussen 06:00-08:00 en tussen 22:00-24:00 van de veerdienst gehanteerd.



Figuur 1. Verspreiding gebruikers over de dag. Werkdagen meting 1

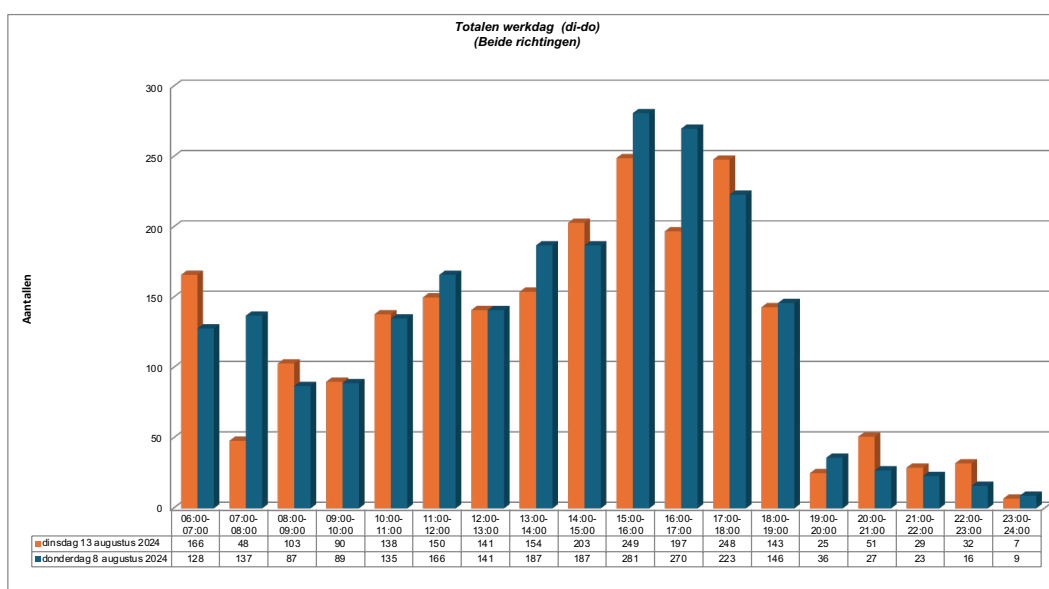
Uit figuur 1 kunnen we constateren dat er op een werkdag een duidelijke piek in het aantal gebruikers te zien is aan het einde van de middag (tussen 15:00 en 18:00 uur). Op de dinsdag is de hoogste piek zichtbaar tussen 17:00 en 18:00 uur met 295 gebruikers en op de donderdag tussen 16:00 en 17:00 uur met 320 gebruikers. Tussen 16:00 en 17:00 uur lijkt het verschil in aantal gebruikers tussen de dinsdag en donderdag groter dan op andere tijden. Op de dinsdag zijn in dit tijdsblok 2 vaarten gemist. Als we kijken naar de 2 vaarten hiervoor en erna is de inschatting (telcijfers veerdienst) dat er ongeveer 60 gebruikers gemist zijn. Het aantal gebruikers op de dinsdag is in dit tijdsblok dan ongeveer 242.



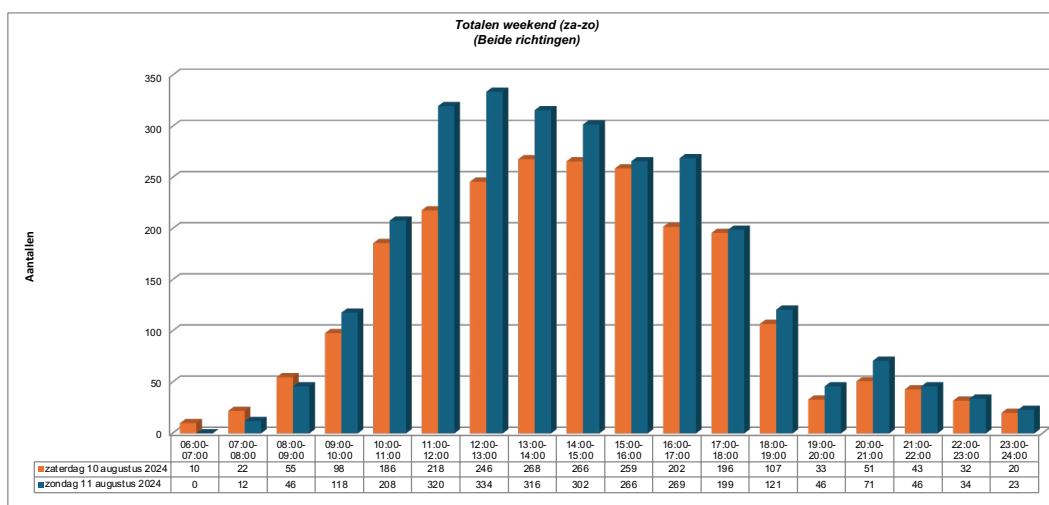
Figuur 2. Verspreiding gebruikers over de dag. Weekenddagen meting 1

Uit figuur 2 kunnen we constateren dat over het algemeen de gebruikers goed verspreid zitten over de weekenddag. Over het algemeen is het midden van de dag (tussen 10:00 en 16:00) het drukste. Er zijn geen hele opvallende pieken te zien in het gebruik op de weekenddagen.

Bij de tweede meting zien we ook op een werkdag een duidelijke piek in het aantal gebruikers aan het einde van de middag (tussen 15:00 en 18:00 uur). Op de dinsdag is de hoogste piek zichtbaar tussen 15:00 en 16:00 uur en tussen 17:00-18:00 met respectievelijk 249 en 248 gebruikers en op de donderdag tussen 15:00 en 16:00 uur met 281 gebruikers. Dit is minder dan de eerste meting. Gezien de meetperiode in augustus is dit een logisch gevolg van de vakantieperiode met minder woon-werk verkeer.



Figuur 3. Verspreiding gebruikers over de dag. Werkdagen meting 2



Figuur 4. Verspreiding gebruikers over de dag. Weekenddagen meting 2

Uit figuur 4 kunnen we constateren dat over het algemeen de gebruikers goed verspreid zitten over de weekenddag. Over het algemeen is het midden van de dag (tussen 10:00 en 16:00) het drukste. Er zijn geen hele opvallende pieken te zien in het gebruik op de weekenddagen. Als we kijken naar het verschil tussen meting 2 en 1 dan zien we een hoger gebruik in de weekenden. Gezien de meetperiode in augustus is dit een gevolg van meer recreatief gebruik.

### Resultaten enquête

Onder de gebruikers van de veerverbinding is tweemaal een enquêteonderzoek uitgevoerd. Hierbij is een meting gehouden in juli en augustus op zowel werk- als weekenddagen. De gebruikers konden een QR- code scannen om de vragenlijst zelf in te vullen en veldwerkers hebben de vragenlijst mondeling afgenomen. Van de 5.375 gebruikers bij de eerste meting hebben 1.332 (waarvan 307 met een QR-code) gebruikers de vragenlijst ingevuld (24,8%). Bij de tweede meting hadden we 8.944 gebruikers en hebben 1.680 (waarvan 193 met een QR-code) gebruikers de vragenlijst ingevuld (18,7%)

Met deze respons heeft het enquête- onderzoek statistisch gezien van de eerste meting een betrouwbaarheidsniveau van 95% met een foutmarge<sup>1</sup> van 2,3%. Bij de tweede meting zit de foutmarge op 2.15%. De foutmarge is berekend op het aantal gebruikers en ingevulde enquêtes (zie ook steekproefcalculator<sup>1</sup>). Hierbij kan gesteld worden dat de resultaten voor 95% betrouwbaar zijn met een foutmarge van rond de 2%.

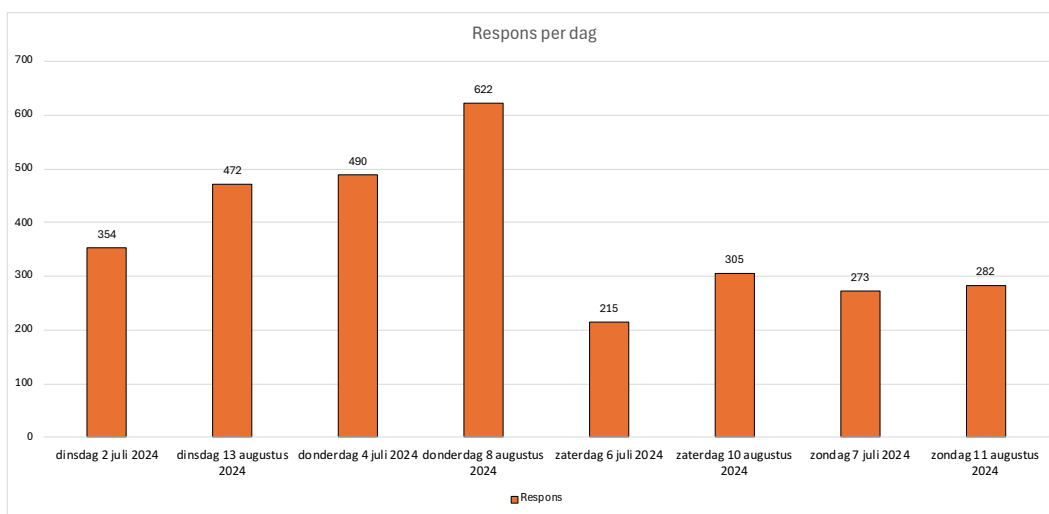
Bij de eerste meting zijn de meeste vragenlijsten afgenomen op donderdag 4 juli (490 vragenlijsten) en bij de tweede meting op donderdag 8 augustus (622).

Op de werkdagen zijn 63% van de vragenlijsten ingevuld en in het weekend 37%. Bij de tweede meting is een vergelijkbare verdeling van 65% op de werkdagen en 35% in het weekend.

Dit komt bij de eerste meting overeen met de verdeling van het aantal gebruikers (64% op de werkdagen en 36% in het weekend). Bij de tweede meting was de verdeling van het aantal

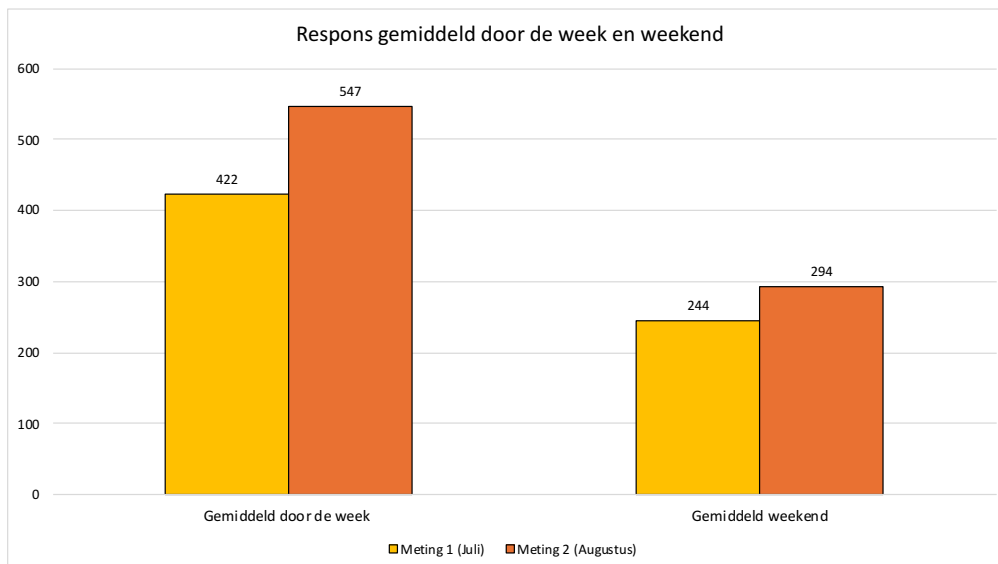
<sup>1</sup> <https://nl.checkmarket.com/steekproefcalculator/>

gebruikers anders en zagen we dat hier 47% op werkdagen en 53% in het weekend van de pont gebruik maakte. Hierbij zijn dus door de week meer mensen geënquêteerd dan in het weekend.



Figuur 5. Respons per meetdag. Meting 1 en 2

In figuur 6 is de respons van beide metingen voor het gemiddelde op een rij gezet. Hierbij is te zien dat er bij de tweede meting door de week iets meer enquêtes (125) zijn afgenomen. In het weekend zijn er bij de tweede meting gemiddeld 50 meer enquêtes afgenomen.

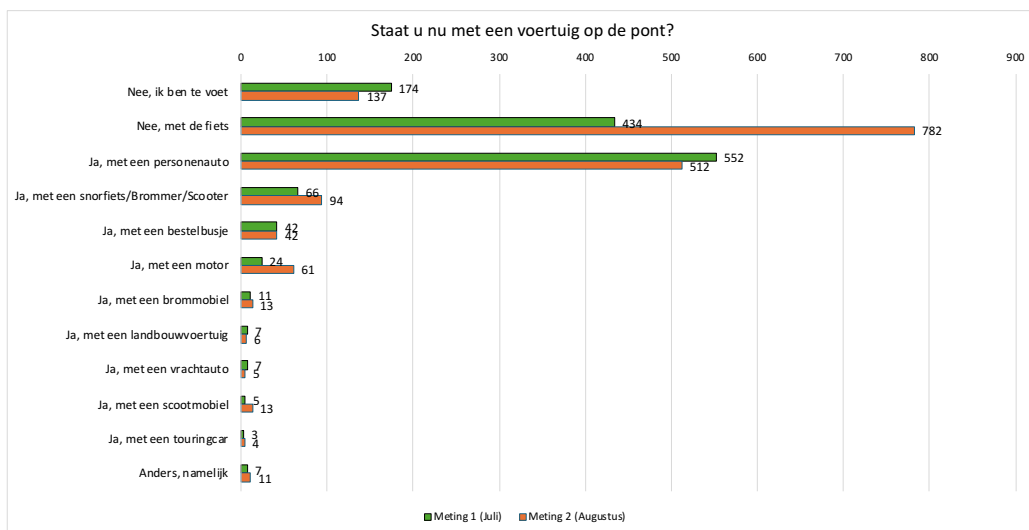


Figuur 6. Respons gemiddeld per meetdag. Meting 1 en 2

### Vervoerswijze

Als eerste is aan de gebruikers gevraagd op welke wijze men op dat moment de pont gebruikte. In figuur 7 zijn de gegeven antwoorden per meting te zien. Hieruit kunnen we constateren dat bij de eerste meting de meeste gebruikers met een personenauto op de pont staan. Dit is bij 41% van de respondenten het geval. 33% van de respondenten geeft aan met de fiets te zijn en 13% te voet. Bij de tweede meting zien we juist meer fietsers op de pont met een aandeel van 47%. Hierbij is het aandeel personenauto's lager met 30% en is 8% te voet. Als we kijken naar

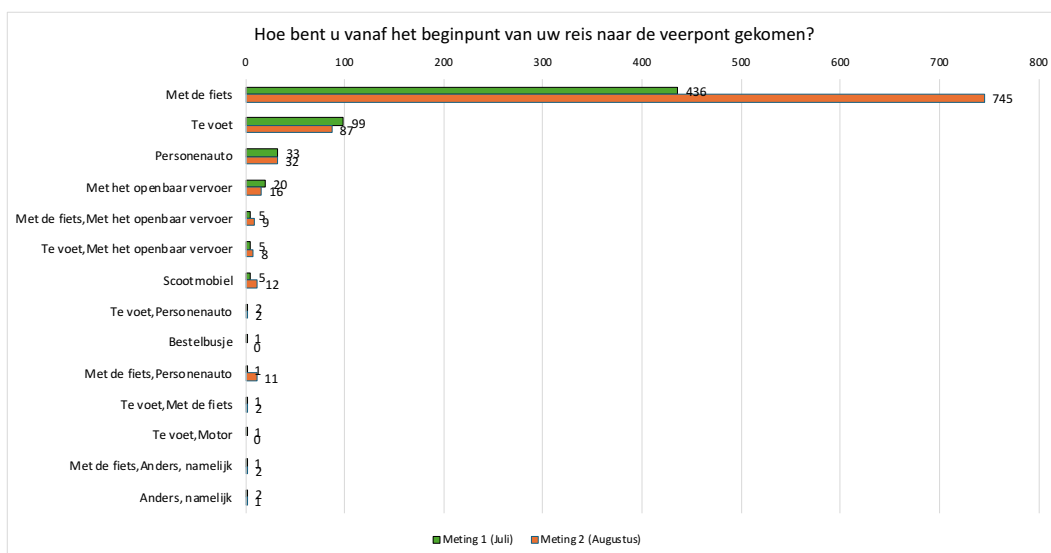
het absolute aantal personenauto's van de bevroagde respondenten dan zien we dat deze tussen meting 1 en 2 nauwelijks verschillen.



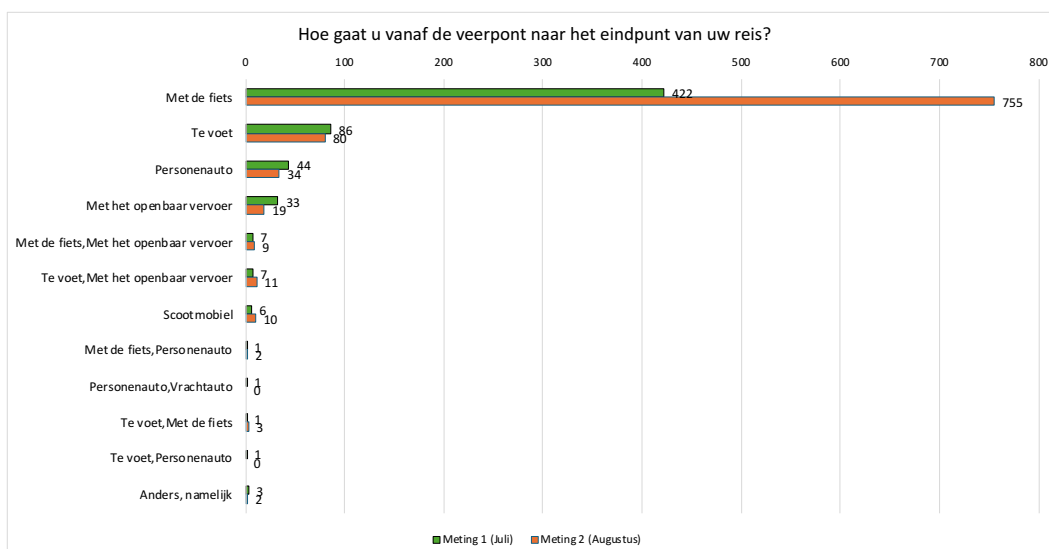
Figuur 7. Vervoerswijze meting 1 en 2

### Reis van en naar pont

Aan de respondenten die aangeven te voet of met de fiets op de pont te staan is gevraagd op welke wijze zij naar de pont toe zijn gereisd en hoe ze verder reizen. In figuren 8 en 9 zijn de gegeven antwoorden weergegeven.



Figuur 8. Reis naar pont. Voor voetgangers en fietsers



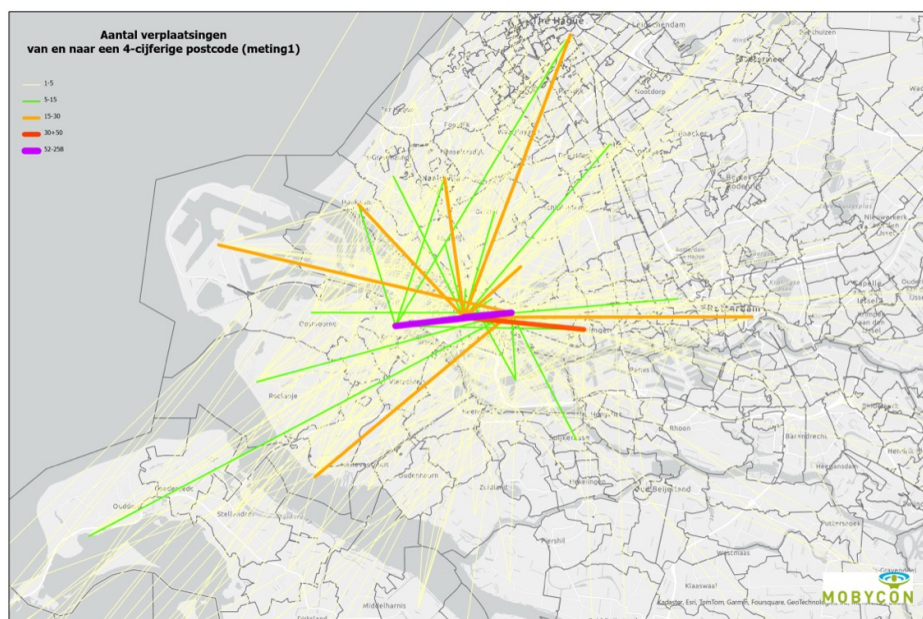
Figuur 9. Reis vanaf pont. Voor voetgangers en fietsers

Uit bovenstaande figuren kunnen we constateren dat het grootste deel van de voetgangers en fietsers met de fiets van en naar de pont reist (gemiddeld 70% bij de eerste meting en 82% bij de tweede meting). Bij de eerste meting geeft ongeveer 15% aan te voet naar de pont te zijn gekomen en 5% met de auto. Bij de tweede meting zijn er 9% te voet en 4% met de auto. Het hoger aandeel fietsers in augustus heeft te maken met het hoger aandeel recreatief motief (zie ook verder reismotief)

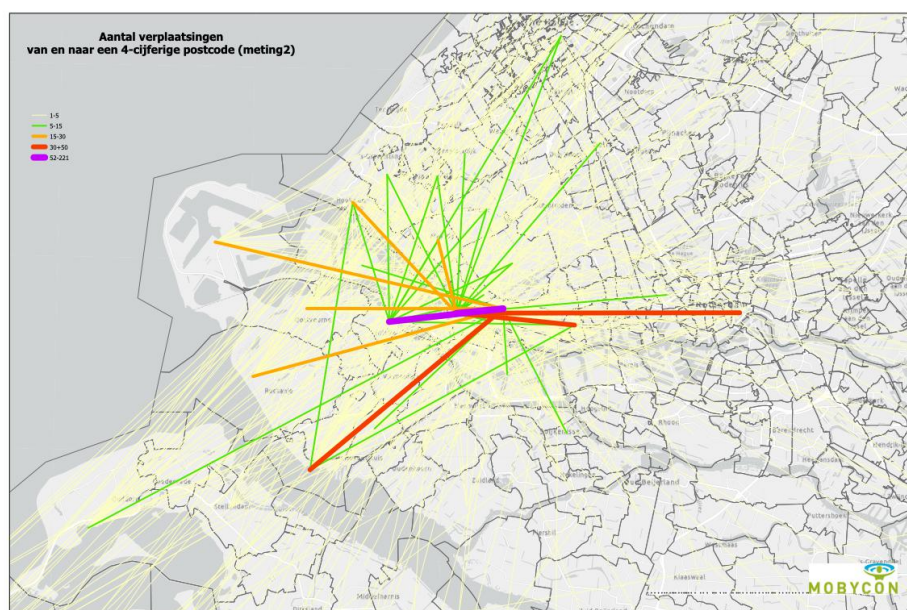
### Herkomst en bestemming

Aan alle respondenten is gevraagd waar hun reis begonnen is en waar deze eindigt. In eerste instantie is gevraagd naar de 4-cijferige postcodes. Als deze niet bekend was is gevraagd naar de locatie van de herkomst/bestemming die wij omgezet hebben naar een centrale 4-cijferige postcode.

De herkomsten en bestemmingen per reiziger zijn verwerkt in een spider- kaart.



Figuur 10. Reizen respondenten meting 1



Figuur 11. Reizen respondenten meting 2

De meest gemaakte reis is tussen Maassluis en Rozenburg met meer dan 200 ritten. Tussen Maassluis en Brielle zijn iets meer dan 50 ritten opgegeven. Daarnaast zien we ook een groter aantal ritten van/naar Vlaardingse.

Als we kijken naar een top 10 van de meeste gemaakte ritten dan zien we met de eerste meting dat Rozenburg – Maassluis (15%) en Maassluis – Rozenburg (9%) samen goed voor 24% (312) van de ritten bovenaan staat. Bij de tweede meting is dit ook het geval alleen is het aandeel lager en zit totaal op 15% (258).

Bij de twee meting zien we een grote spreiding van herkomsten en bestemmingen waardoor het aandeel Rozenburg-Maassluis (en visa versa) lager ligt. Als de herkomsten en bestemmingen gelijk zijn dan hebben de respondenten opgegeven dat zij eenzelfde herkomst als bestemming hebben. Dit kan bijvoorbeeld een recreatieve rondrit zijn.

| Top 10 | Herkomst       | Bestemming  | Totaal | Totaal % |
|--------|----------------|-------------|--------|----------|
| 1      | Rozenburg      | Maassluis   | 197    | 15%      |
| 2      | Maassluis      | Rozenburg   | 115    | 9%       |
| 3      | Rozenburg      | Rozenburg   | 40     | 3%       |
| 4      | Maassluis      | Brielle     | 39     | 3%       |
| 5      | Rozenburg      | Vlaardingen | 30     | 2%       |
| 6      | Brielle        | Maassluis   | 30     | 2%       |
| 7      | Maassluis      | Maassluis   | 29     | 2%       |
| 8      | Hellevoetsluis | Maassluis   | 24     | 2%       |
| 9      | Rozenburg      | Rotterdam   | 20     | 2%       |
| 10     | Vlaardingen    | Rozenburg   | 20     | 2%       |

Top 10 herkomsten en bestemmingen meting 1

| Top 10 | Herkomst       | Bestemming     | Totaal | Totaal % |
|--------|----------------|----------------|--------|----------|
| 1      | Rozenburg      | Maassluis      | 153    | 9%       |
| 2      | Maassluis      | Rozenburg      | 105    | 6%       |
| 3      | Rozenburg      | Rozenburg      | 57     | 3%       |
| 4      | Maassluis      | Maassluis      | 48     | 3%       |
| 5      | Maassluis      | Brielle        | 44     | 3%       |
| 6      | Brielle        | Maassluis      | 42     | 2%       |
| 7      | Rozenburg      | Vlaardingen    | 31     | 2%       |
| 8      | Rozenburg      | Rotterdam      | 30     | 2%       |
| 9      | Hellevoetsluis | Maassluis      | 27     | 2%       |
| 10     | Maassluis      | Hellevoetsluis | 25     | 1%       |

Top 10 herkomsten en bestemmingen meting 2

Voor alle ritten is tevens de reisafstand bepaald. Hiermee is een overzicht gemaakt of er voornamelijk lokale ritten of bovenregionale ritten worden gemaakt. In tabel 8 en 9 is te zien dat ongeveer een derde van de ritten lokale ritten zijn tot een afstand van 3 kilometer. Het aantal ritten tussen de 3 en 10 en 10 en 30 kilometer is vergelijkbaar. Het aantal en aandeel bovenregionale ritten is het kleinst. Bij de tweede meting zien we iets meer boven regionale ritten.

| Type rit           | Afstand  | Totaal | Aandeel |
|--------------------|----------|--------|---------|
| 1. Lokaal          | 0-3 km   | 431    | 34%     |
| 2. Agglomeratief   | 3-10 km  | 357    | 28%     |
| 3. Regionaal       | 10-30 km | 380    | 30%     |
| 4. Boven regionaal | > 30 km  | 111    | 9%      |

Tabel 8. Ritafstanden totaal meting 1

| Type rit           | Afstand  | Totaal | Aandeel |
|--------------------|----------|--------|---------|
| 1. Lokaal          | 0-3 km   | 551    | 34%     |
| 2. Agglomeratief   | 3-10 km  | 395    | 24%     |
| 3. Regionaal       | 10-30 km | 490    | 30%     |
| 4. Boven regionaal | > 30 km  | 185    | 11%     |

Tabel 9. Ritafstanden totaal meting 2

De veerverbinding kan gebruikt worden door langzaam verkeer en motorvoertuigen. Hiervan is de verwachting dat zij andere afstanden afleggen. In tabel 10 en 11 zijn de ritafstanden voor langzaam verkeer (voet, fiets, scooter, scootmobiel) en motorvoertuigen voor de eerste meting weergegeven. In de tabellen 12 en 13 is dit voor de tweede meting weergegeven.

| Type rit           | Afstand  | Totaal | Aandeel |
|--------------------|----------|--------|---------|
| 1. Lokaal          | 0-3 km   | 271    | 41%     |
| 2. Agglomeratief   | 3-10 km  | 161    | 24%     |
| 3. Regionaal       | 10-30 km | 170    | 26%     |
| 4. Boven regionaal | > 30 km  | 56     | 9%      |

Tabel 10. Ritafstanden langzaam verkeer meting 1

| Type rit           | Afstand  | Totaal | Aandeel |
|--------------------|----------|--------|---------|
| 1. Lokaal          | 0-3 km   | 160    | 26%     |
| 2. Agglomeratief   | 3-10 km  | 196    | 32%     |
| 3. Regionaal       | 10-30 km | 210    | 34%     |
| 4. Boven regionaal | > 30 km  | 56     | 9%      |

Tabel 11. Ritafstanden motorvoertuigen meting 1

| Type rit           | Afstand  | Totaal | Aandeel |
|--------------------|----------|--------|---------|
| 1. Lokaal          | 0-3 km   | 416    | 42%     |
| 2. Agglomeratief   | 3-10 km  | 230    | 23%     |
| 3. Regionaal       | 10-30 km | 254    | 25%     |
| 4. Boven regionaal | > 30 km  | 100    | 10%     |

Tabel 12. Ritafstanden langzaam verkeer meting 2

| Type rit           | Afstand  | Totaal | Aandeel |
|--------------------|----------|--------|---------|
| 1. Lokaal          | 0-3 km   | 135    | 22%     |
| 2. Agglomeratief   | 3-10 km  | 165    | 27%     |
| 3. Regionaal       | 10-30 km | 236    | 38%     |
| 4. Boven regionaal | > 30 km  | 85     | 14%     |

Tabel 13. Ritafstanden motorvoertuigen meting 2

In bovenstaande tabellen is duidelijk te zien dat het langzame verkeer voor beide metingen over het algemeen een kortere ritafstand heeft.

Bij de eerste meting heeft 41% en bij de tweede meting 42% van het langzame verkeer een lokale rit gemaakt met een afstand tot 3 kilometer.

Als we hiervan weer een selectie maken voor de doelgroep recreatief verkeer (zie tabellen 14 en 15) dan zien we dat deze doelgroep een langere afstand aflegt met een aandeel van 22% bovenregionaal bij de eerste meting en 16% bij de tweede meting.

| Type rit           | Afstand  | Totaal | Aandeel |
|--------------------|----------|--------|---------|
| 1. Lokaal          | 0-3 km   | 57     | 34%     |
| 2. Agglomeratief   | 3-10 km  | 31     | 19%     |
| 3. Regionaal       | 10-30 km | 42     | 25%     |
| 4. Boven regionaal | > 30 km  | 36     | 22%     |

Tabel 14. Ritafstanden langzaam verkeer meting 1 selectie recreatief verkeer

| Type rit           | Afstand  | Totaal | Aandeel |
|--------------------|----------|--------|---------|
| 1. Lokaal          | 0-3 km   | 204    | 43%     |
| 2. Agglomeratief   | 3-10 km  | 86     | 18%     |
| 3. Regionaal       | 10-30 km | 109    | 23%     |
| 4. Boven regionaal | > 30 km  | 76     | 16%     |

Tabel 15. Ritafstanden langzaam verkeer meting 2 selectie recreatief verkeer

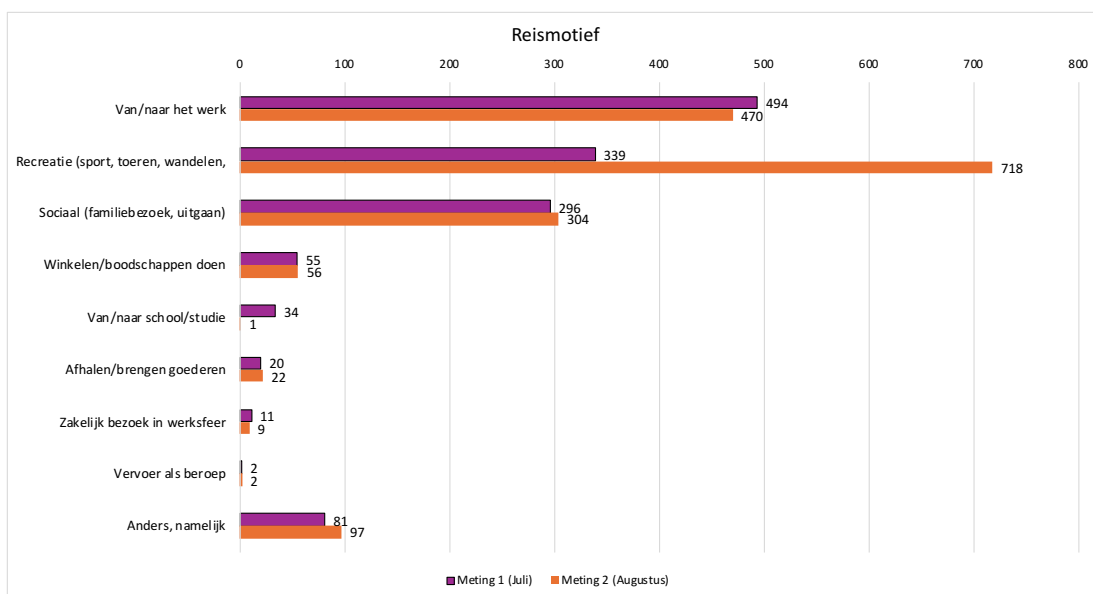
Bij de motorvoertuigen zien we dat 26% bij de eerste meting en 22% bij de tweede meting een lokale rit aflegt. Bij de motorvoertuigen komen de agglomeratieve en regionale ritten vaker voor met 32% en 34% bij de eerste meting. Bij de tweede meting is te zien dat het aandeel regionale ritten hier het hoogst is met 38%.

#### Reismotief

In figuur 12 is weergegeven waarom de respondenten hun reis maakten (reismotief). Uit deze grafiek kunnen we constateren dat bij de eerste meting het woon- werkverkeer het belangrijkste motief is. Hierbij geeft 37% (494) van de respondenten aan de reis te maken van of naar werk. Bij de tweede meting is recreatie het belangrijkste motief met 43% (718) van het totaal. Gezien de meetperiode in augustus (zomervakantie) is dit een logisch beeld.

Bij de eerste meting zit het aandeel recreatieve motief op 25% (339) en geeft 22% (296) aan een reis te maken als sociaal motief. Bij de tweede meting geeft 28% (470) een reis te maken voor woon-werkverkeer en 18% (304) als sociaal motief. Als we kijken naar de absolute aantallen tussen meting 1 en 2 dan valt op dat het aantal respondenten dat aangeeft woon-werk als motief te hebben vergelijkbaar zijn. Ondanks de vakantieperiode is het aantal respondenten hierbij dus gelijk gebleven. Het aantal respondenten dat van de veerdienst gebruik maakt is in juli en augustus gezien het motief dus vrij stabiel. Hierbij valt alleen op dat het aantal recreatieve gebruikers in de tweede meting fors hoger ligt.

De respondenten die een ander motief hebben geven voornamelijk aan op vakantie of naar een camping te gaan, naar een persoonlijke afspraak gaan (kapper, huisarts) of dat ze hun reismotief privé willen houden.



Figuur 12. Reismotief meting 1 en 2

### Reismotief en vervoerswijze

Als we kijken naar de relatie tussen reis­motief en vervoerswijze dan valt op dat bij de eerste meting 32% van de fietsers een recreatief reis­motief hebben en bij de tweede meting ligt dit op 54%. Bij de respondenten met een personenauto is het aandeel recreatie ook iets hoger (25% ten opzichte van 33%) in augustus en blijft het deel dat van en naar het werk reist stabiel (38% en 34%).

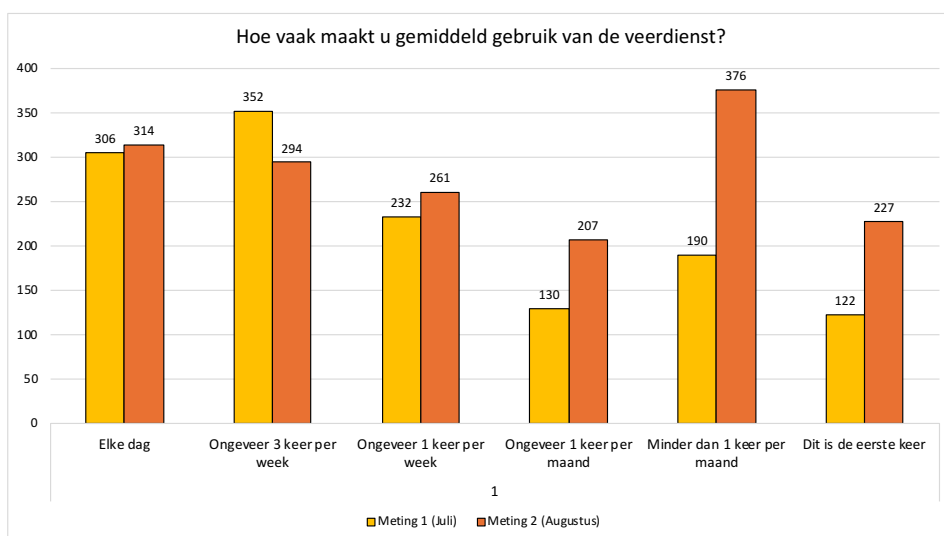
| Meting | Vervoerswijze               | Afhalen/br<br>engen<br>goederen | Anders,<br>namelijk | Recreatie<br>(sport,<br>toeren,<br>wandelen,<br>...) | Sociaal<br>(familiebe­<br>zoek,<br>uitgaan) | Van/naar<br>het werk | Van/naar<br>school/stu<br>die | Vervoer als<br>beroep | Winkelen/b<br>oodschapp<br>en doen | Zakelijk<br>bezoek in<br>werksfeer | Eindtotaal  |
|--------|-----------------------------|---------------------------------|---------------------|------------------------------------------------------|---------------------------------------------|----------------------|-------------------------------|-----------------------|------------------------------------|------------------------------------|-------------|
| 1      | Nee, ik ben te voet         | 1%                              | 5%                  | 16%                                                  | 35%                                         | 29%                  | 6%                            | 1%                    | 8%                                 | 1%                                 | 100%        |
|        | Nee, met de fiets           | 0%                              | 5%                  | 32%                                                  | 20%                                         | 34%                  | 5%                            | 0%                    | 4%                                 | 0%                                 | 100%        |
|        | Ja, met een personenauto    | 3%                              | 7%                  | 25%                                                  | 23%                                         | 38%                  | 0%                            | 0%                    | 3%                                 | 1%                                 | 100%        |
|        | Ja, met een snorfiets/Bromm | 2%                              | 14%                 | 17%                                                  | 21%                                         | 44%                  | 0%                            | 2%                    | 0%                                 | 2%                                 | 100%        |
|        | Ja, met een bestelbusje     | 0%                              | 0%                  | 5%                                                   | 2%                                          | 81%                  | 0%                            | 0%                    | 5%                                 | 7%                                 | 100%        |
|        | Ja, met een motor           | 0%                              | 0%                  | 54%                                                  | 4%                                          | 33%                  | 0%                            | 0%                    | 4%                                 | 4%                                 | 100%        |
|        | Ja, met een brommobiel      | 0%                              | 9%                  | 27%                                                  | 27%                                         | 27%                  | 9%                            | 0%                    | 0%                                 | 0%                                 | 100%        |
|        | Ja, met een landbouwvoertui | 0%                              | 0%                  | 0%                                                   | 0%                                          | 100%                 | 0%                            | 0%                    | 0%                                 | 0%                                 | 100%        |
|        | Ja, met een vrachtauto      | 14%                             | 0%                  | 0%                                                   | 0%                                          | 86%                  | 0%                            | 0%                    | 0%                                 | 0%                                 | 100%        |
|        | Ja, met een scootmobiel     | 20%                             | 0%                  | 0%                                                   | 20%                                         | 20%                  | 0%                            | 0%                    | 40%                                | 0%                                 | 100%        |
|        | Ja, met een touringcar      | 0%                              | 0%                  | 100%                                                 | 0%                                          | 0%                   | 0%                            | 0%                    | 0%                                 | 0%                                 | 100%        |
| 2      | Anders, namelijk            | 0%                              | 0%                  | 57%                                                  | 14%                                         | 14%                  | 0%                            | 0%                    | 14%                                | 0%                                 | 100%        |
|        | <b>Totaal 1</b>             | <b>2%</b>                       | <b>6%</b>           | <b>25%</b>                                           | <b>22%</b>                                  | <b>37%</b>           | <b>3%</b>                     | <b>0%</b>             | <b>4%</b>                          | <b>1%</b>                          | <b>100%</b> |
|        | Nee, ik ben te voet         | 0%                              | 8%                  | 30%                                                  | 32%                                         | 24%                  | 0%                            | 1%                    | 4%                                 | 1%                                 | 100%        |
|        | Nee, met de fiets           | 1%                              | 5%                  | 54%                                                  | 16%                                         | 22%                  | 0%                            | 0%                    | 3%                                 | 0%                                 | 100%        |
|        | Ja, met een personenauto    | 2%                              | 7%                  | 33%                                                  | 21%                                         | 34%                  | 0%                            | 0%                    | 3%                                 | 1%                                 | 100%        |
|        | Ja, met een snorfiets/Bromm | 0%                              | 6%                  | 26%                                                  | 19%                                         | 44%                  | 0%                            | 0%                    | 4%                                 | 0%                                 | 100%        |
|        | Ja, met een bestelbusje     | 12%                             | 0%                  | 17%                                                  | 5%                                          | 64%                  | 0%                            | 0%                    | 0%                                 | 2%                                 | 100%        |
|        | Ja, met een motor           | 2%                              | 7%                  | 62%                                                  | 8%                                          | 20%                  | 0%                            | 0%                    | 0%                                 | 2%                                 | 100%        |
|        | Ja, met een brommobiel      | 0%                              | 8%                  | 46%                                                  | 31%                                         | 15%                  | 0%                            | 0%                    | 0%                                 | 0%                                 | 100%        |
|        | Ja, met een landbouwvoertui | 17%                             | 0%                  | 0%                                                   | 0%                                          | 83%                  | 0%                            | 0%                    | 0%                                 | 0%                                 | 100%        |
|        | Ja, met een vrachtauto      | 20%                             | 0%                  | 40%                                                  | 0%                                          | 20%                  | 0%                            | 20%                   | 0%                                 | 0%                                 | 100%        |
| 3      | Ja, met een scootmobiel     | 0%                              | 15%                 | 46%                                                  | 8%                                          | 8%                   | 0%                            | 0%                    | 23%                                | 0%                                 | 100%        |
|        | Ja, met een touringcar      | 0%                              | 0%                  | 75%                                                  | 25%                                         | 0%                   | 0%                            | 0%                    | 0%                                 | 0%                                 | 100%        |
|        | Anders, namelijk            | 0%                              | 18%                 | 36%                                                  | 18%                                         | 27%                  | 0%                            | 0%                    | 0%                                 | 0%                                 | 100%        |
|        | <b>Totaal 2</b>             | <b>1%</b>                       | <b>6%</b>           | <b>43%</b>                                           | <b>18%</b>                                  | <b>28%</b>           | <b>0%</b>                     | <b>0%</b>             | <b>3%</b>                          | <b>1%</b>                          | <b>100%</b> |
|        | <b>Eindtotaal</b>           | <b>1%</b>                       | <b>6%</b>           | <b>35%</b>                                           | <b>20%</b>                                  | <b>32%</b>           | <b>1%</b>                     | <b>0%</b>             | <b>4%</b>                          | <b>1%</b>                          | <b>100%</b> |

Tabel 16. Relatie reis­motief en vervoerswijze

### Gemiddeld gebruik

Aan de respondenten is gevraagd hoe vaak zij gebruik maken van de veerverbinding en op welke dagen zij dit doen. Hieruit kunnen we constateren dat bij de eerste meting ongeveer de helft van de respondenten ongeveer 3 keer per week of elke dag gebruik maken van de veerverbinding. Bij de tweede meting ligt dit aandeel lager en zit dan rond de 36%.

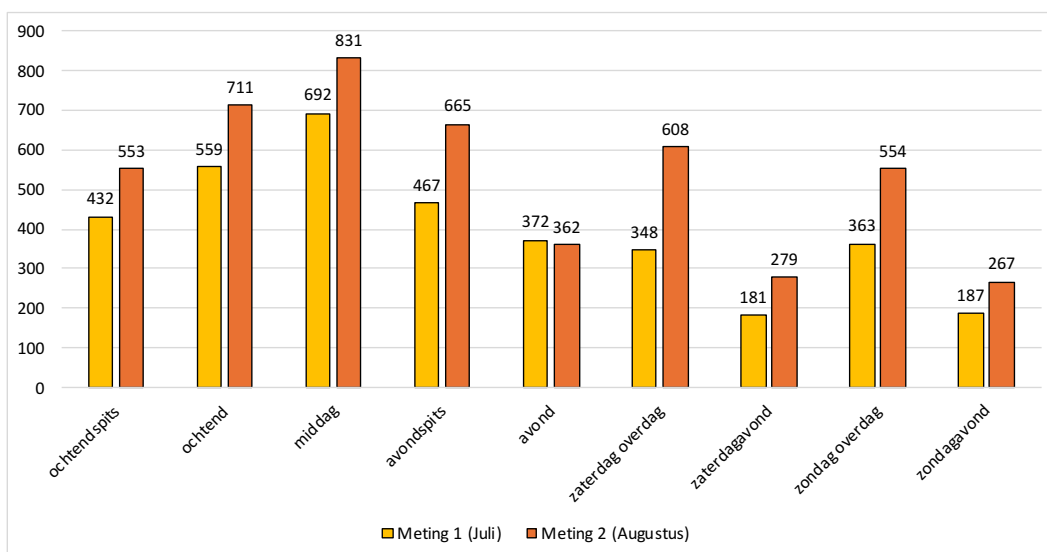
Bij de eerste meting geeft 17% van de respondenten geeft aan ongeveer 1 keer per week de verbinding te gebruiken en voor 9% was het de eerste keer. Bij de tweede meting ligt het aandeel dat minder dan 1 keer per maand gebruik van de veerdienst maakt rond de 22% terwijl dit bij de eerste rond de 14% zit. Het verschil is te verklaren door een grote groep recreatieve gebruikers die in de zomerperiode van de pont gebruikt maakte.



Figuur 13. Gemiddeld gebruik meting 1 en 2

De respondenten konden meerdere antwoorden geven op de vraag op welke momenten zij gebruik maken van de veerverbinding. Hierbij is globaal aangegeven of men in de ochtend of avondspits reist of bijvoorbeeld overdag. Er zijn hierbij geen specifieke tijdsvensters gehanteerd, dit was dus naar inzicht van de respondent. Zowel bij de eerste als de tweede meting geeft de helft van de respondenten aan in de middag gebruik te maken van de veerverbinding en iets minder dan de helft (42%) in de ochtend.

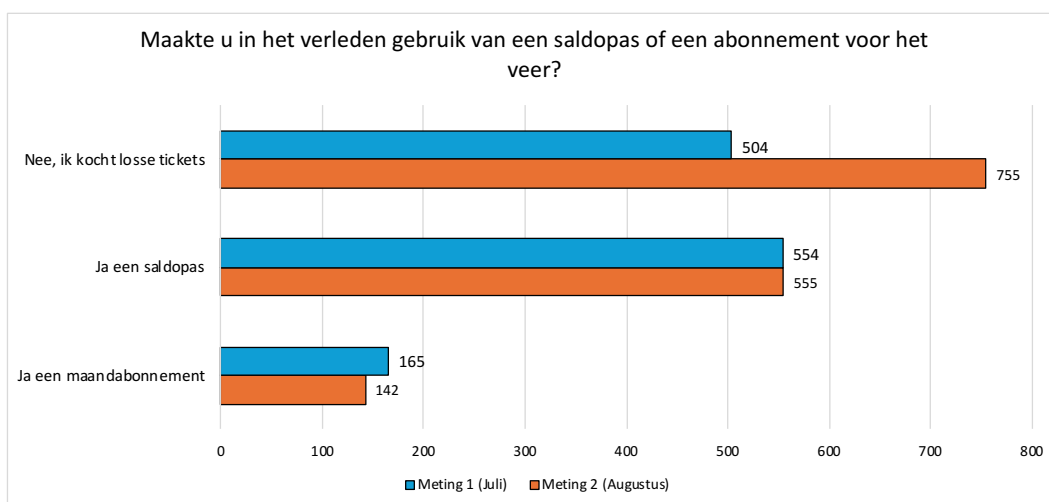
Ongeveer evenveel respondenten geven aan in de ochtendspits te reizen als in de avondspits. Hierbij reizen er bij de tweede meting iets meer in de avondspits. Voor de weekenddagen (eerste en tweede meting) geven ongeveer twee keer zoveel respondenten aan overdag te reizen als in de avonden.



Figuur 3. Gebruik op verschillende momenten meting 1 en 2

### Abonnement gebruik

In de huidige situatie zijn er op de veerverbinding geen abonnementen. In het verleden was het mogelijk met een saldopas, abonnement of losse tickets te reizen. Aan de respondenten is gevraagd of zij hier in het verleden gebruik van heeft gemaakt. Hieruit kunnen we constateren dat bij de eerste meting 41% van de respondenten gebruik maakten van losse tickets. Bij de tweede meting zit dit aandeel op 52%. Van de overige respondenten geeft de meerderheid aan met een saldopas te hebben gereisd.

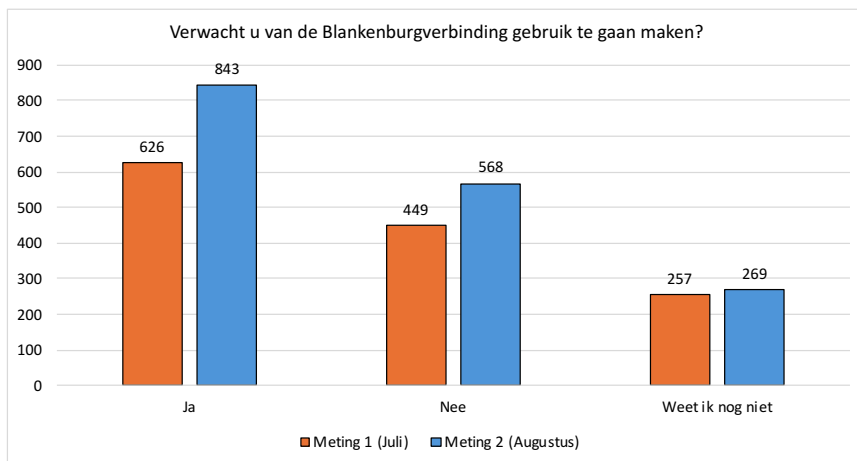


Figuur 4. Vervoersbewijs

### Gebruik (na) Blankenburgverbinding

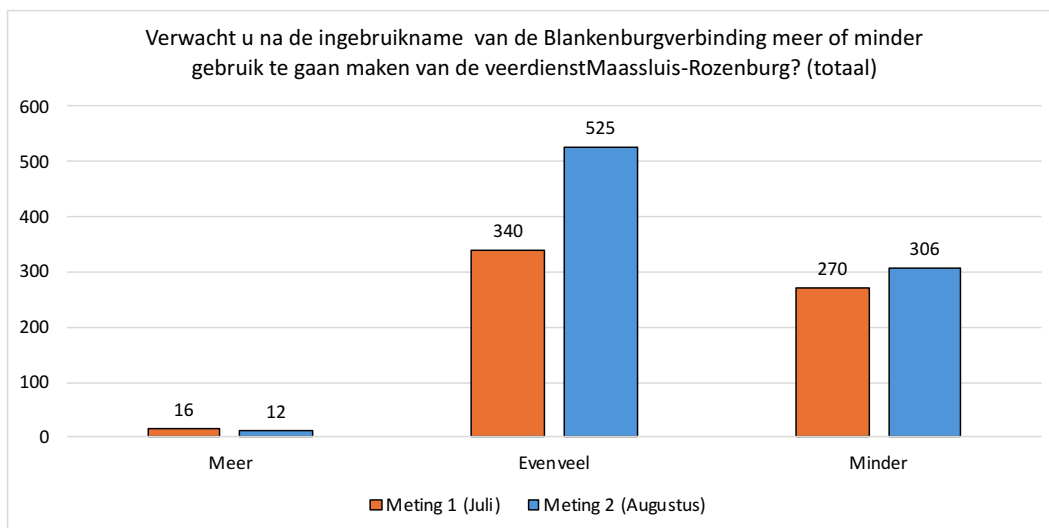
Eind 2024 wordt de Blankenburgverbinding in gebruik genomen. Aan de respondenten is gevraagd of zij verwachten deze verbinding te gebruiken en of ze dan nog gebruik maken van de veerverbinding. Als eerste kunnen we constateren dat iets minder dan de helft (47%) verwacht de Blankenburgverbinding te gaan gebruiken. Dit aandeel zit bij de tweede meting op 50%.

Bij de eerste en tweede meting geeft 34% van de respondenten aan de verbinding niet te gaan gebruiken. Hierbij geeft 19% bij de eerste meting aan dit nog niet te weten terwijl dit bij de tweede meting rond de 16% zit.



Figuur 5. Gebruik Blankenburgverbinding

De respondenten die wel de Blankenburgverbinding gaan gebruiken is verder gevraagd naar hun verwachte gebruik van de veerverbinding. Hieruit kunnen we constateren dat ruim de helft van de respondenten (54%) verwacht de veerverbinding evenveel te gaan gebruiken. Bij de tweede meting ligt dit aandeel hoger en geeft 62% aan evenveel gebruik van de veerverbinding te maken. Bij de eerste meting verwacht 43% van de respondenten de veer minder te gebruiken en bij de tweede meting geeft 36% dit aan. Een enkeling gaat het veer meer gebruiken.

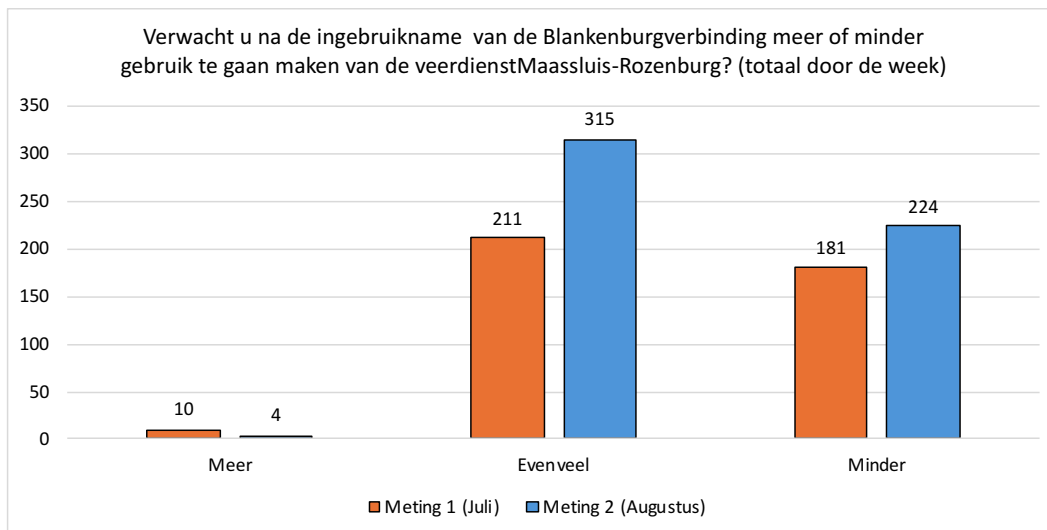


Figuur 6. Gebruik veerverbinding na Blankenburgverbinding

### Door de week en weekenddagen

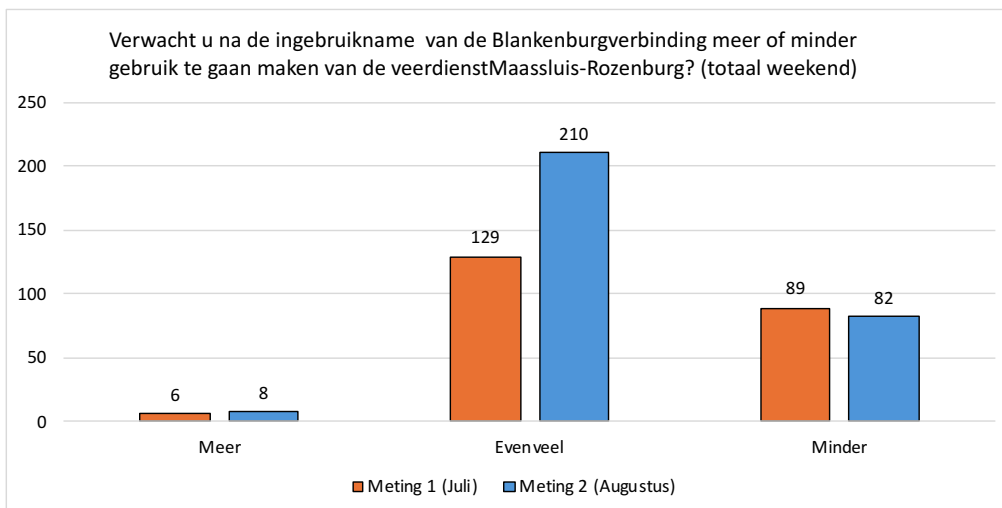
In onderstaande figuren hebben we een onderscheid gemaakt naar week en weekenddagen. Hierbij zien we dat door de week ook ruim de helft van de respondenten (53%) verwacht de veerverbinding evenveel te gaan gebruiken. Bij de tweede meting ligt dit aandeel iets hoger en geeft 58% aan evenveel gebruik van de veerverbinding te maken.

Bij de eerste meting verwacht 45% van de respondenten de veer minder te gebruiken en bij de tweede meting geeft 41% dit aan.



Figuur 7. Gebruik veerverbinding na Blankenburgverbinding door de week

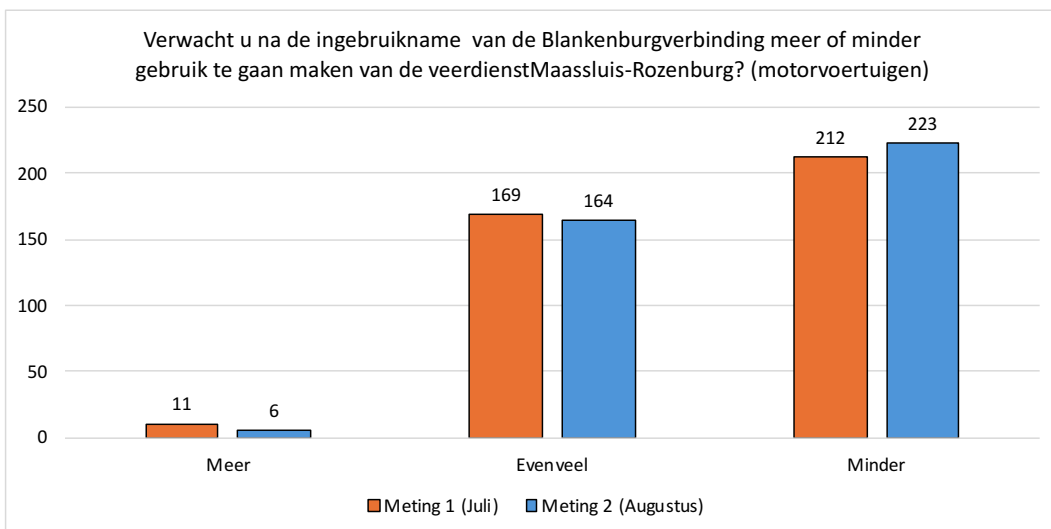
In het weekend geeft ook ruim de helft van de respondenten (58%) aan de veerverbinding evenveel te gaan gebruiken. Bij de tweede meting ligt dit aandeel opvallend hoger en geeft 70% aan evenveel gebruik van de veerverbinding te maken. Bij de eerste meting verwacht 40% van de respondenten de veer minder te gebruiken en bij de tweede meting geeft 27% dit aan.



Figuur 8. Gebruik veerverbinding na Blankenburgverbinding weekend

### Selectie motorvoertuigen

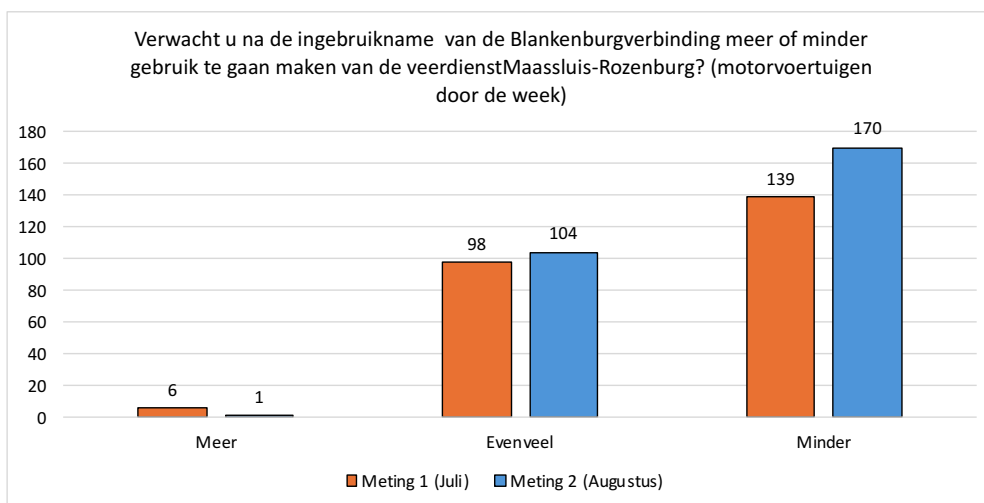
In onderstaande figuur 20 is een selectie gemaakt van naar de modaliteit motorvoertuigen. Hierin te zien dat de meerderheid aangeeft minder gebruik te maken van de veerverbinding. Dit aandeel ligt op 54% bij de eerste meting en 57% bij de tweede meting. Ongeveer 43% geeft aan evenveel gebruik van de veerverbinding te maken. Opvallend is dat de absolute aantallen hier erg dicht bij elkaar liggen. Dit heeft te maken met de grote groep recreatieve gebruikers die hierin minder sterk vertegenwoordigd zijn.



Figuur 20. Gebruik veerverbinding na Blankenburgverbinding selectie motorvoertuigen

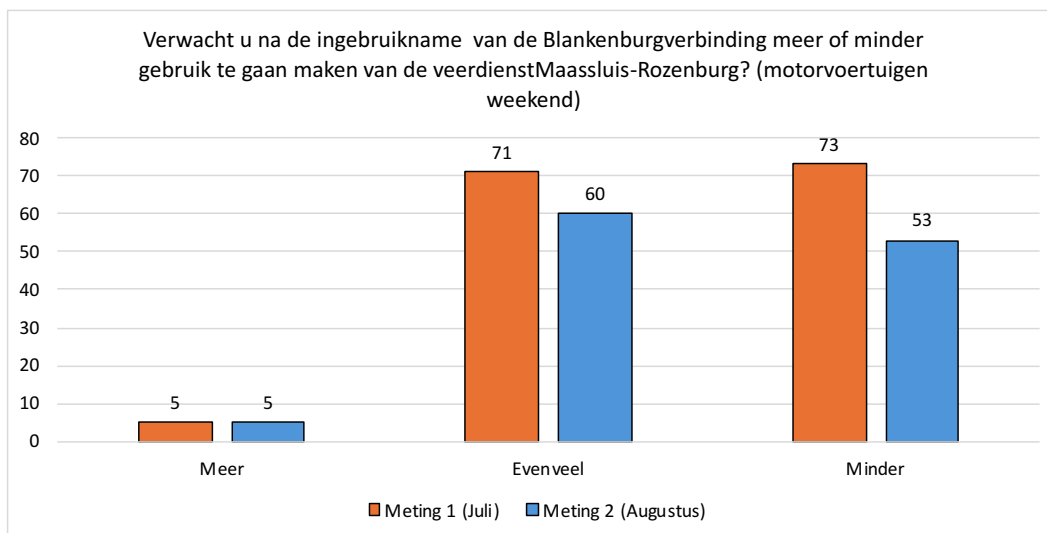
### Selectie motorvoertuigen met onderscheid door de week en weekenddagen

In de volgende twee figuren zijn de weekdagen en weekenddagen weer onderscheiden. Hierbij zien we dat door de week 40% verwacht de veerverbinding evenveel te gaan gebruiken. Bij de tweede meting ligt dit aandeel iets lager en geeft 38% aan evenveel gebruik van de veerverbinding te maken. Bij de eerste meting verwacht 57% van de respondenten de veer minder te gebruiken en bij de tweede meting geeft 62% dit aan.



Figuur 21. Gebruik veerverbinding na Blankenburgverbinding selectie motorvoertuigen door de week

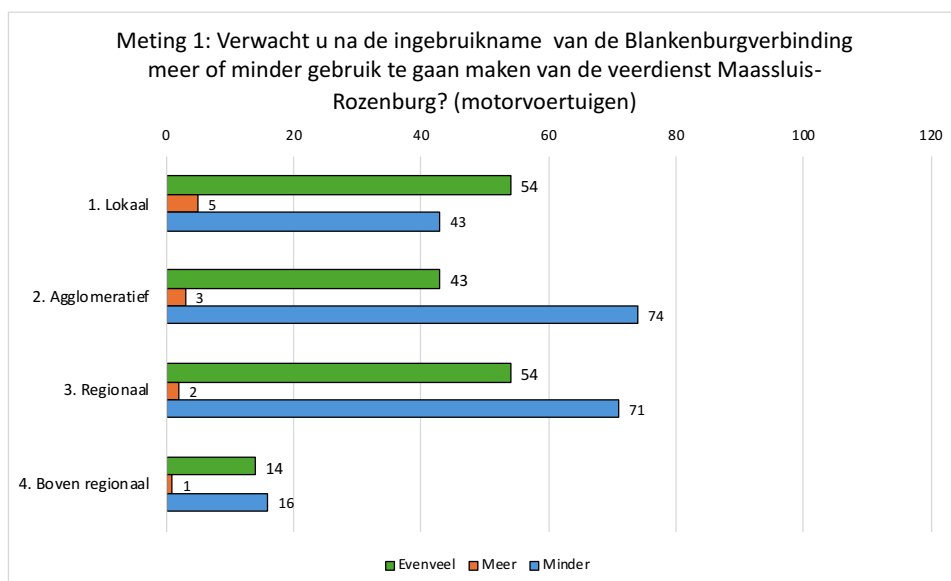
In het weekend geeft iets minder dan de helft van de respondenten (48%) aan de veerverbinding evenveel te gaan gebruiken. Bij de tweede meting ligt dit aandeel iets hoger en geeft 51% aan evenveel gebruik van de veerverbinding te maken. Bij de eerste meting verwacht 49% van de respondenten de veer minder te gebruiken en bij de tweede meting geeft 45% dit aan.



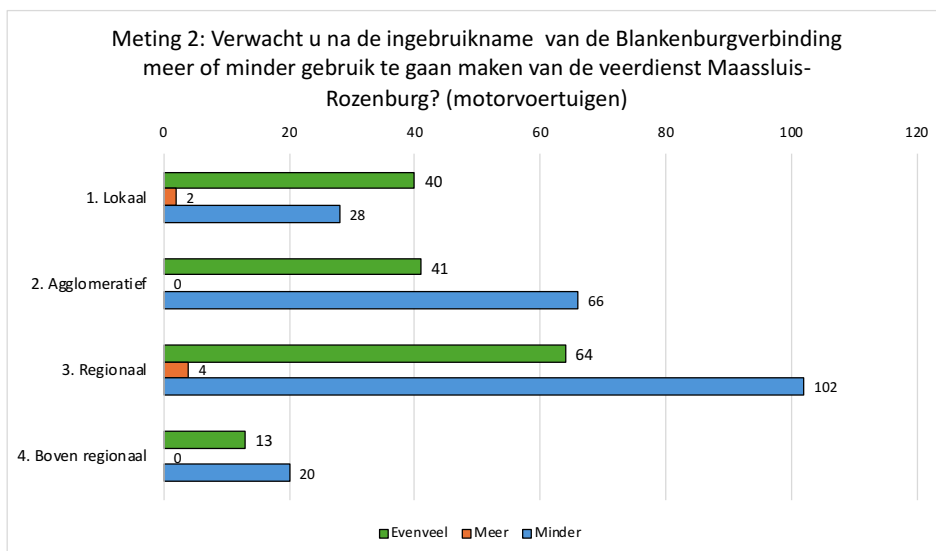
Figuur 9. Gebruik veerverbinding na Blankenburgverbinding selectie motorvoertuigen weekend

### Verwachte gebruik naar motorvoertuigen en afstandsklasse

Als we nog verder gaan inzoomen naar de modaliteit motorvoertuigen en de afstandsklasse, dan zien we dat bij de eerste meting dat vooral in de agglomeratieve (3 tot 10 km) en regionale klasse (10 tot 30 km) automobilisten verwachten minder gebruik van de veerdienst te gaan maken. Bij de tweede meting ligt de nadruk meer op de regionale reizigers waarbij 27% aangeeft minder gebruik van de veerdienst te maken.



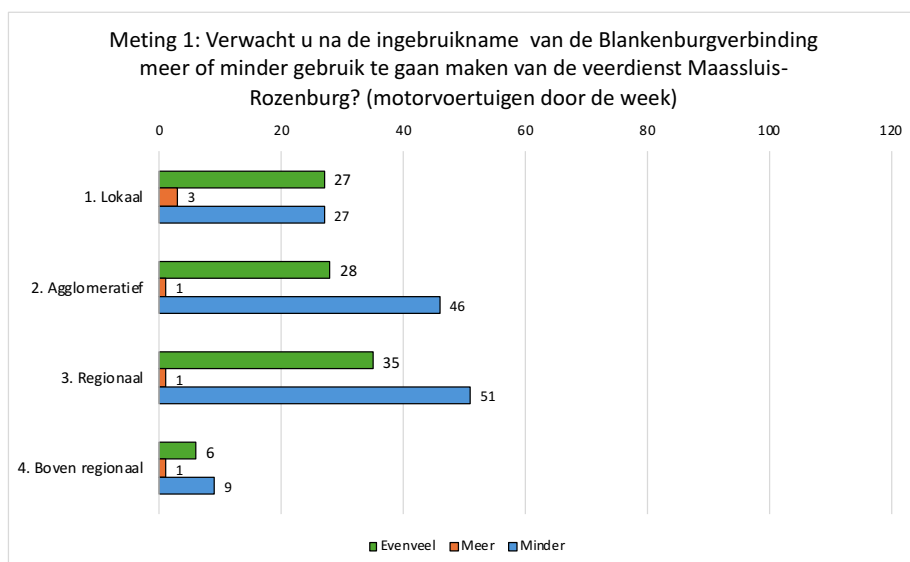
Figuur 23. Gebruik veerverbinding na Blankenburgverbinding selectie motorvoertuigen verdeling naar afstand meting 1



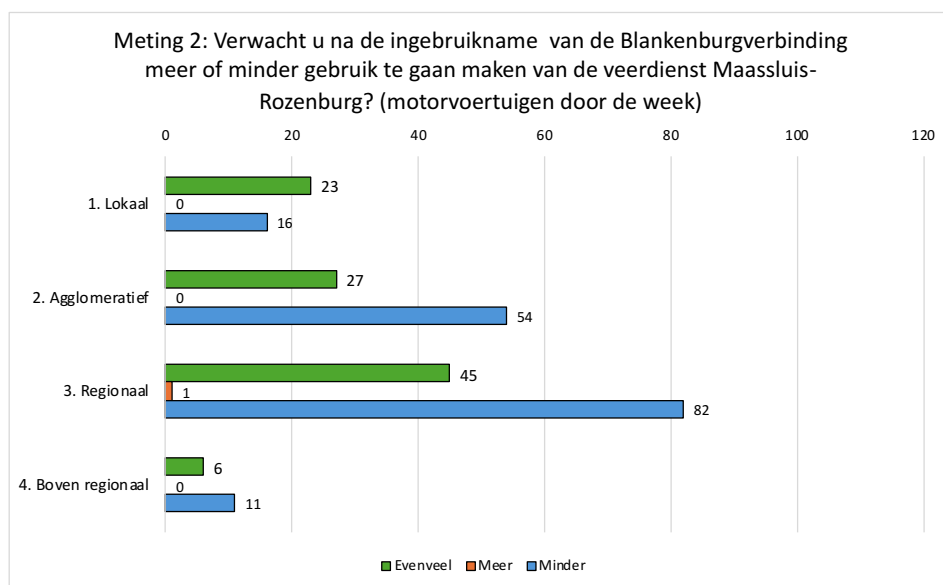
Figuur 24. Gebruik veerverbinding na Blankenburgverbinding selectie motorvoertuigen verdeling naar afstand meting 2

### Verwachte gebruik naar motorvoertuigen en afstandsklasse door de week

Als we kijken naar de modaliteit motorvoertuigen door de week en de afstandsklasse, dan zien we dat bij de eerste meting dat vooral in de agglomeratieve (3 tot 10 km) en regionale klasse (10 tot 30 km) automobilisten verwachten minder gebruik van de veerdienst te gaan maken. Bij de tweede meting ligt de nadruk meer op de regionale reizigers waarbij 31% aangeeft minder gebruik van de veerdienst te maken.



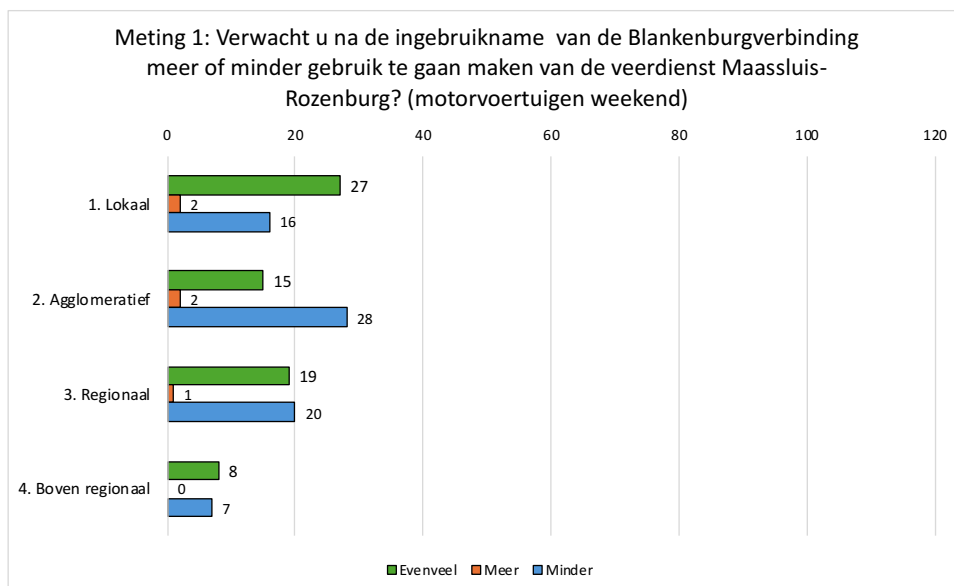
Figuur 25. Gebruik veerverbinding na Blankenburgverbinding selectie motorvoertuigen verdeling naar afstand door de week meting 1



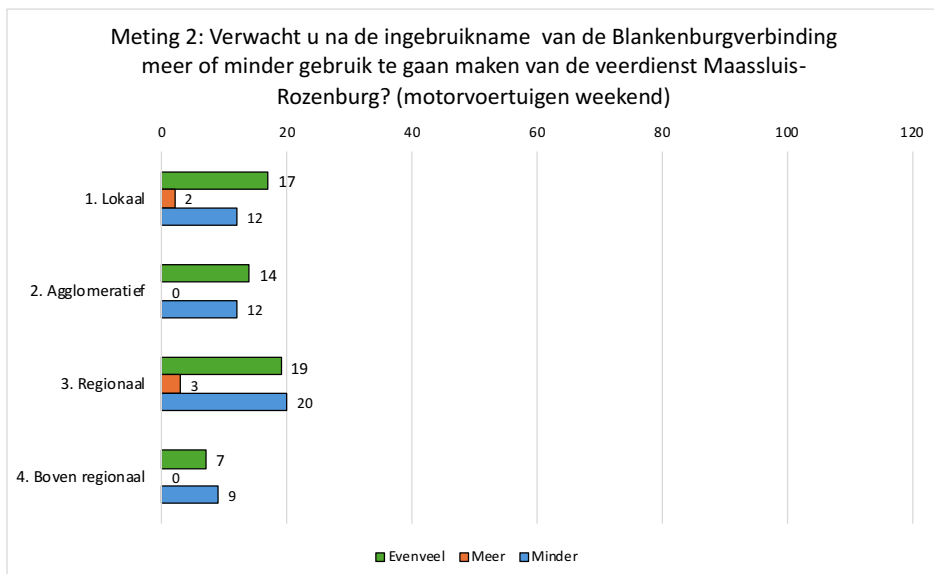
Figuur 26. Gebruik veerverbinding na Blankenburgverbinding selectie motorvoertuigen verdeling naar afstand door de week meting 2

#### Verwachte gebruik naar motorvoertuigen en afstandsklasse weekenddagen

Als we kijken naar de modaliteit motorvoertuigen in de weekenddagen en de afstandsklasse, dan zien we dat bij de eerste meting dat vooral in de agglomeratieve (3 tot 10 km) en regionale klasse (10 tot 30 km) automobilisten verwachten minder gebruik van de veerdienst te gaan maken. Bij de tweede meting liggen de cijfers dicht bij elkaar waarbij regionale reizigers net iets meer aangeven minder gebruik van de veerdienst te maken.



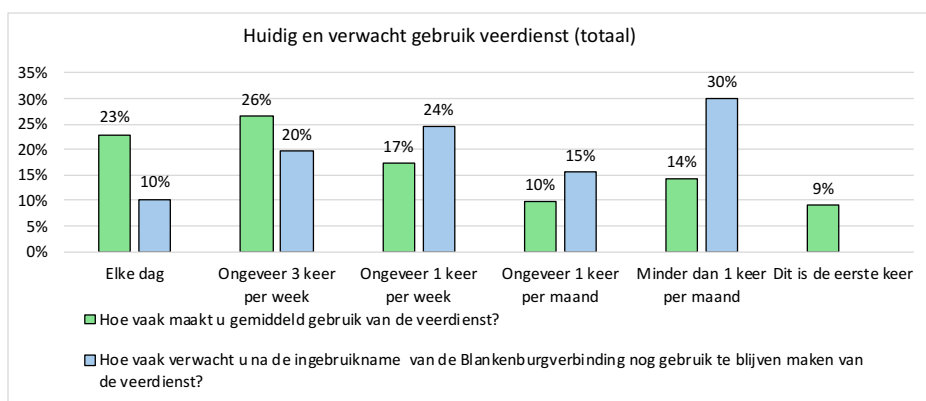
Figuur 27. Gebruik veerverbinding na Blankenburgverbinding selectie motorvoertuigen verdeling naar afstand weekend meting 1



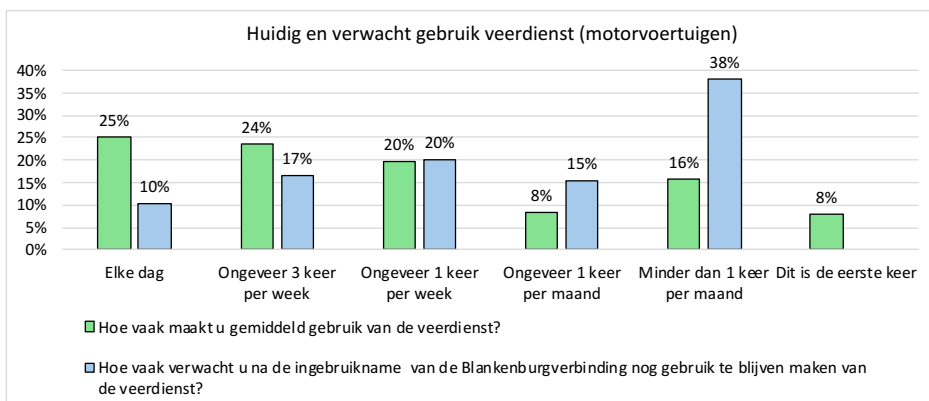
Figuur 28. Gebruik veerverbinding na Blankenburgverbinding selectie motorvoertuigen verdeling naar afstand weekend meting 2

#### Huidige en verwachte gebruik naar frequentie totaal en motorvoertuigen (meting 1)

Het verwachte gebruik van de veerverbinding is voor (mogelijke) gebruikers van de Blankenburgverbinding iets anders dan het huidige gebruik. Het aandeel frequente reizigers met 3 keer per week of elke dag is in de huidige situatie ongeveer 50% en bij de verwachtingen 30%. In de huidige situatie geeft 14% aan minder dan 1 keer per maand te reizen en bij de gevraagde verwachtingen is dit 30% (figuur 29). Bij de gebruikers met motorvoertuigen (figuur 30) zien we dat het aandeel van de verwachting minder dan 1 keer per maand stijgt naar 38%.



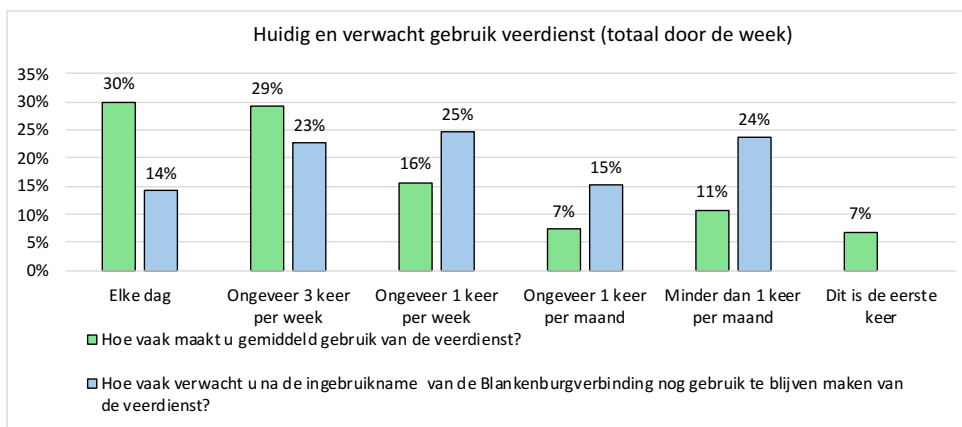
Figuur 29. Frequentie na Blankenburgverbinding (totaal) meting 1



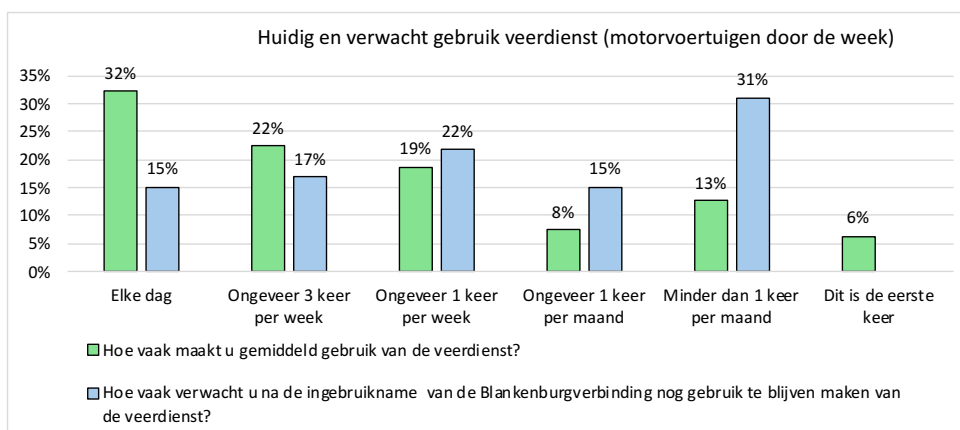
Figuur 30. Frequentie na Blankenburgverbinding (motorvoertuigen) meting 1

### Huidige en verwachte gebruik naar frequentie totaal en motorvoertuigen door de week (meting 1)

Het aandeel frequente reizigers met 3 keer per week of elke dag door de week reizen is in de huidige situatie ongeveer 59% en bij de verwachtingen 37%. In de huidige situatie geeft 11% aan minder dan 1 keer per maand te reizen en bij de gevraagde verwachtingen is dit 24% (figuur 31). Bij de gebruikers met motorvoertuigen (figuur 32) zien we dat het aandeel van de verwachting minder dan 1 keer per maand stijgt naar 31%. Het aandeel frequente reizigers bij motorvoertuigen heeft een vergelijkbare daling als het totaal.



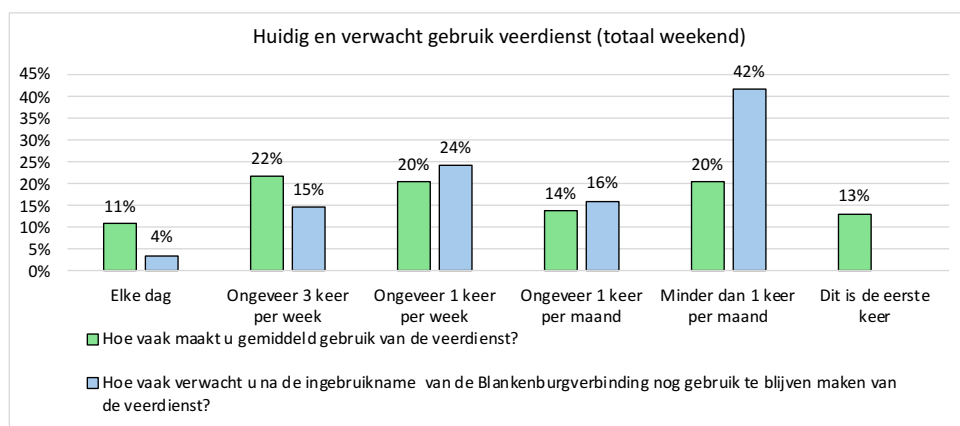
Figuur 31. Frequentie na Blankenburgverbinding (totaal door de week) meting 1



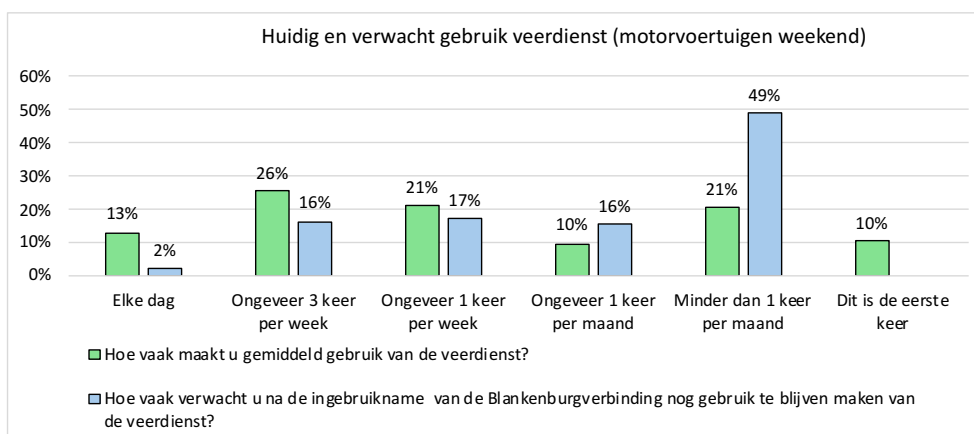
Figuur 32. Frequentie na Blankenburgverbinding (motorvoertuigen door de week) meting 1

### Huidige en verwachte gebruik naar frequentie totaal en motorvoertuigen weekend (meting 1)

Het aandeel frequente reizigers met 3 keer per week of elke dag reizen is in het weekend in de huidige situatie ongeveer 33% en bij de verwachtingen 19%. In de huidige situatie geeft 20% aan minder dan 1 keer per maand te reizen en bij de gevraagde verwachtingen is dit 42% (figuur 33). Bij de gebruikers met motorvoertuigen (figuur 34) zien we dat het aandeel van de verwachting minder dan 1 keer per maand stijgt naar 49%.



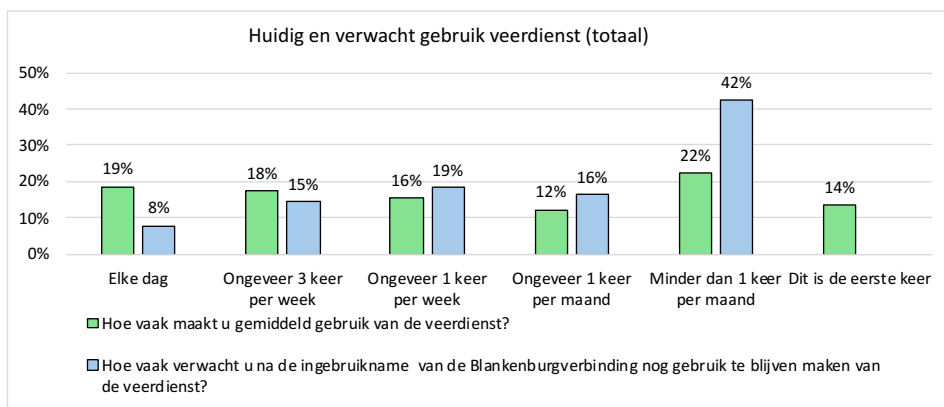
Figuur 33. Frequentie na Blankenburgverbinding (totaal weekend) meting 1



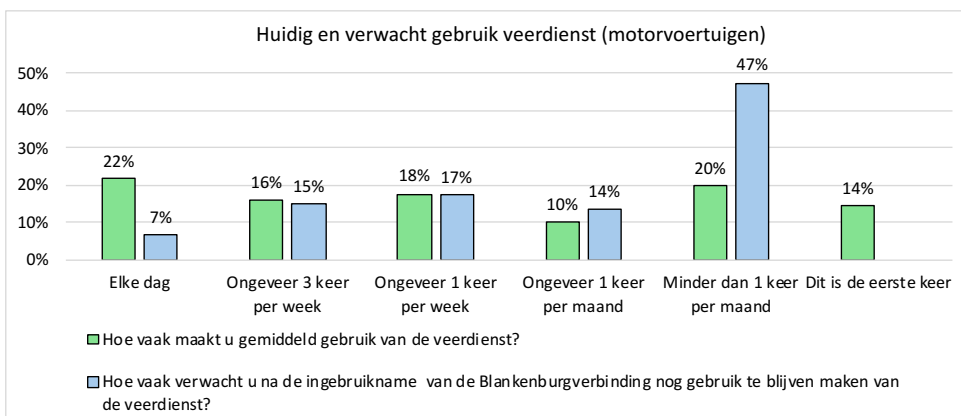
Figuur 34. Frequentie na Blankenburgverbinding (motorvoertuigen weekend) meting 1

## Huidige en verwachte gebruik naar frequentie totaal en motorvoertuigen (meting 2)

Bij de tweede meting zien we dat het aandeel frequente reizigers met 3 keer per week of elke dag in de huidige situatie ongeveer 37% is en bij de verwachtingen 23%. In de huidige situatie geeft 22% aan minder dan 1 keer per maand te reizen en bij de gevraagde verwachtingen is dit 42% (figuur 35). Bij de gebruikers met motorvoertuigen (figuur 36) zien we dat het aandeel van de verwachting minder dan 1 keer per maand stijgt naar 47%.



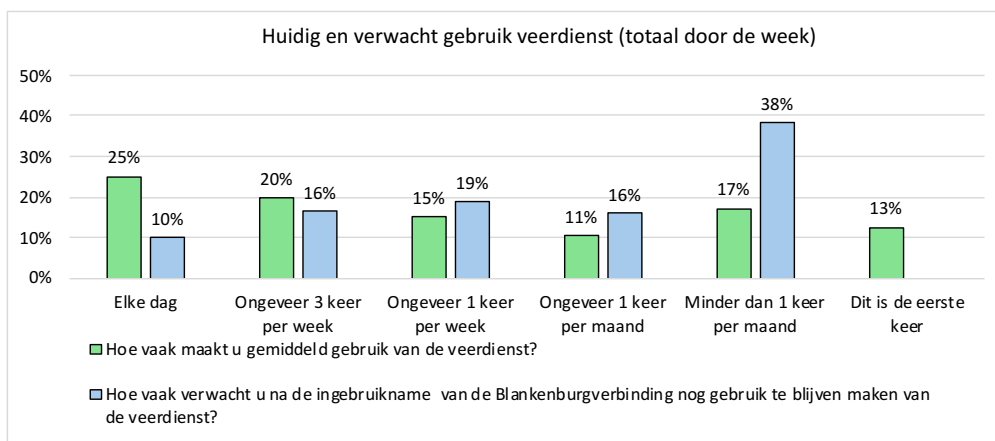
Figuur 35. Frequentie na Blankenburgverbinding (totaal) meting 2



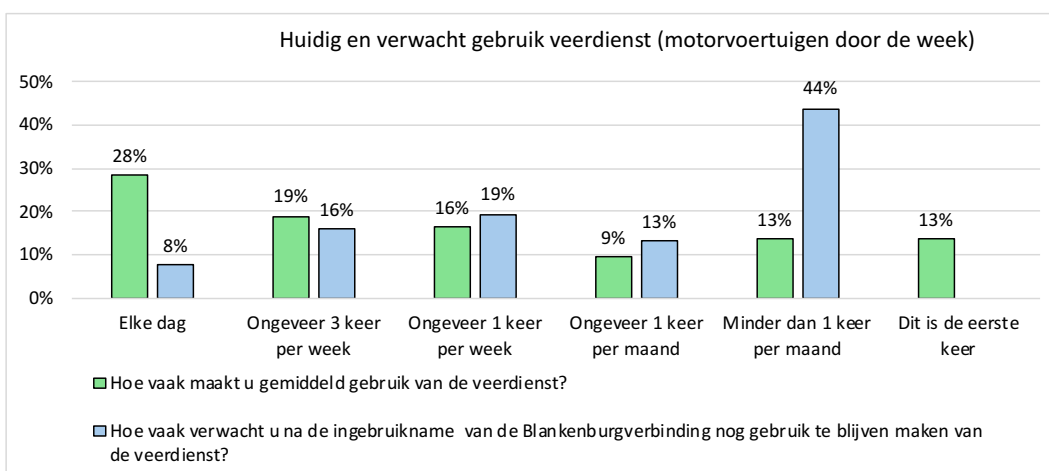
Figuur 36. Frequentie na Blankenburgverbinding (motorvoertuigen) meting 2

## Huidige en verwachte gebruik naar frequentie totaal en motorvoertuigen door de week (meting 2)

Het aandeel frequente reizigers met 3 keer per week of elke dag reizen is door de week in de huidige situatie ongeveer 45% en bij de verwachtingen 26%. In de huidige situatie geeft 17% aan minder dan 1 keer per maand te reizen en bij de gevraagde verwachtingen is dit 38% (figuur 37). Bij de gebruikers met motorvoertuigen (figuur 38) zien we dat het aandeel van de verwachting minder dan 1 keer per maand stijgt naar 44%.



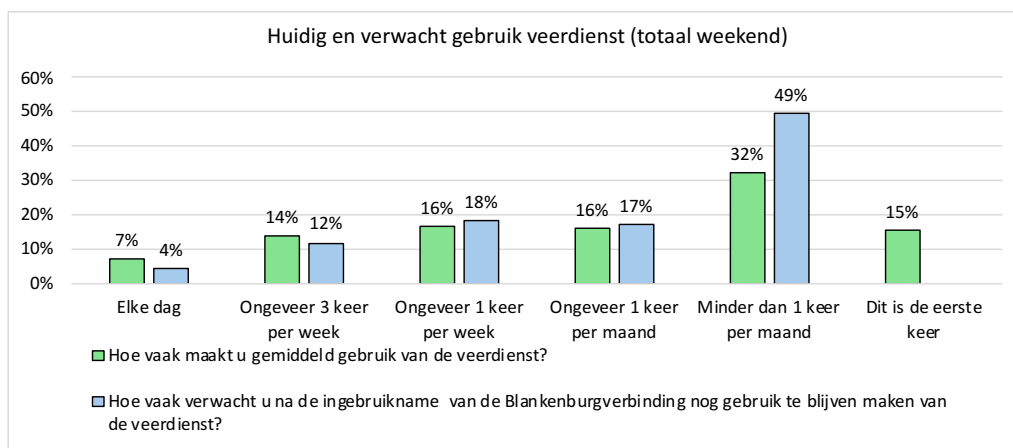
Figuur 37. Frequentie na Blankenburgverbinding (totaal door de week) meting 2



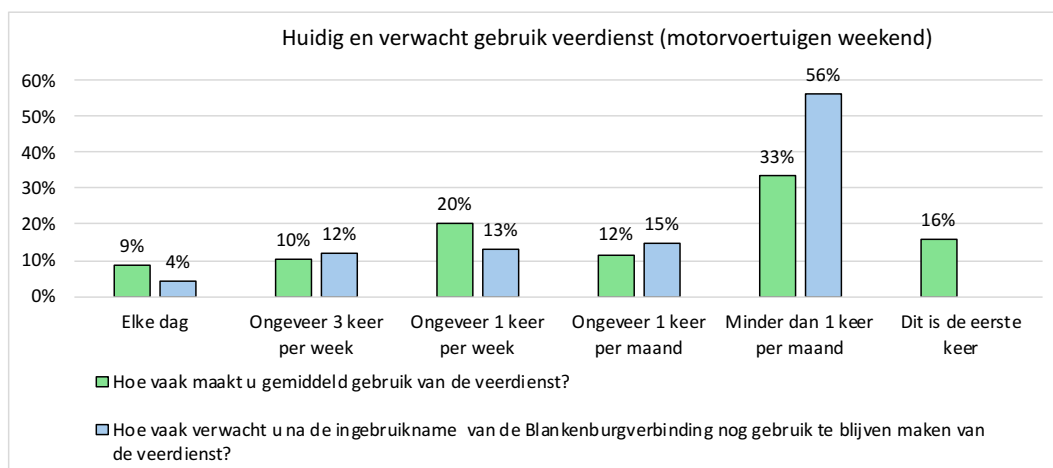
Figuur 38. Frequentie na Blankenburgverbinding (motorvoertuigen door de week) meting 2

## Huidige en verwachte gebruik naar frequentie totaal en motorvoertuigen weekend (meting 2)

Het aandeel frequente reizigers met 3 keer per week of elke dag reizen is door de week in de huidige situatie ongeveer 21% en bij de verwachtingen 16%. In de huidige situatie geeft 32% aan minder dan 1 keer per maand te reizen en bij de gevraagde verwachtingen is dit 49% (figuur 39). Bij de gebruikers met motorvoertuigen (figuur 40) zien we dat het aandeel van de verwachting minder dan 1 keer per maand stijgt naar 56%.



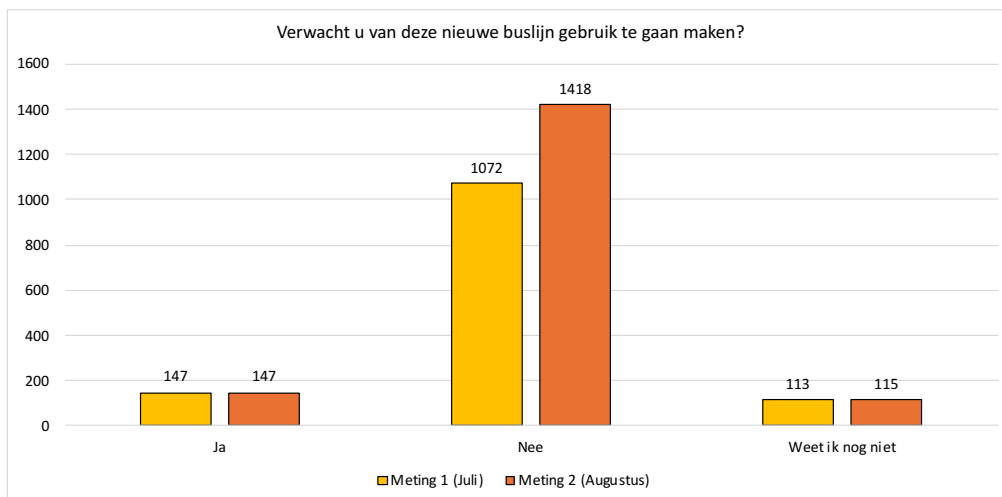
Figuur 39. Frequentie na Blankenburgverbinding (totaal weekend) meting 2



Figuur 40. Frequentie na Blankenburgverbinding (motorvoertuigen weekend) meting 2

### Gebruik (na) busverbinding

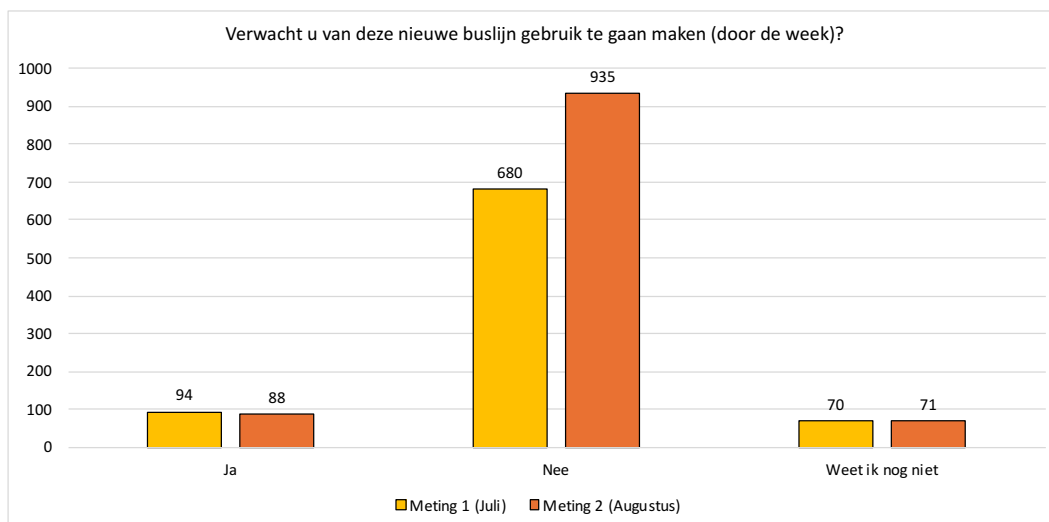
Tussen Rozenburg en Schiedam komt een nieuwe, directe buslijn. Het grootste deel van de respondenten op de veerpont verwacht hier geen gebruik van te maken. Bij de eerste meting geeft 80% dit aan en bij de tweede meting zit dit op 84%.



Figuur 41. Gebruik busverbinding

### Gebruik (na) busverbinding door de week

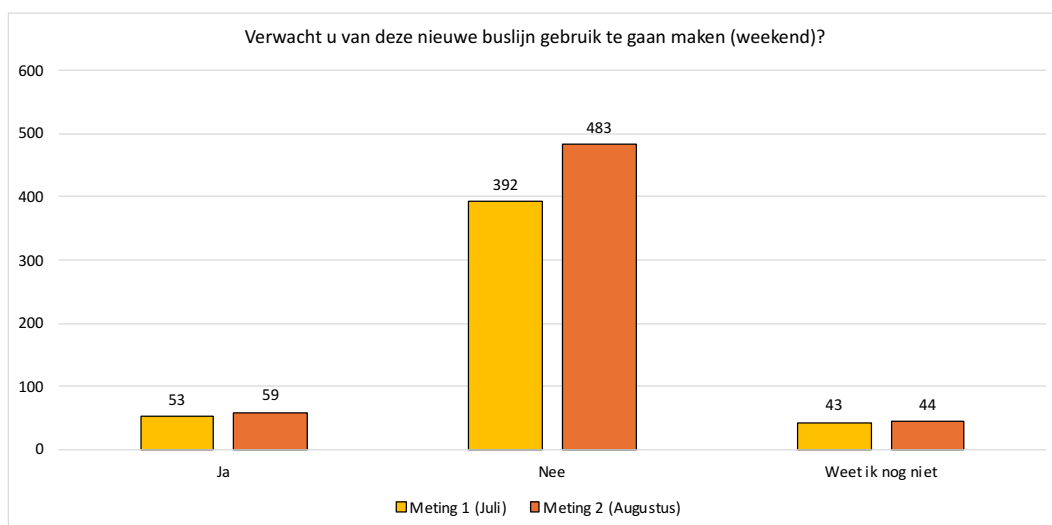
Als we kijken naar de gebruikers door de week dan zien we hetzelfde patroon. Het grootste deel van de respondenten op de veerpont verwacht hier geen gebruik van te maken. Bij de eerste meting geeft 81% dit aan en bij de tweede meting zit dit op 85%.



Figuur 42. Gebruik busverbinding door de week

### Gebruik (na) busverbinding weekend

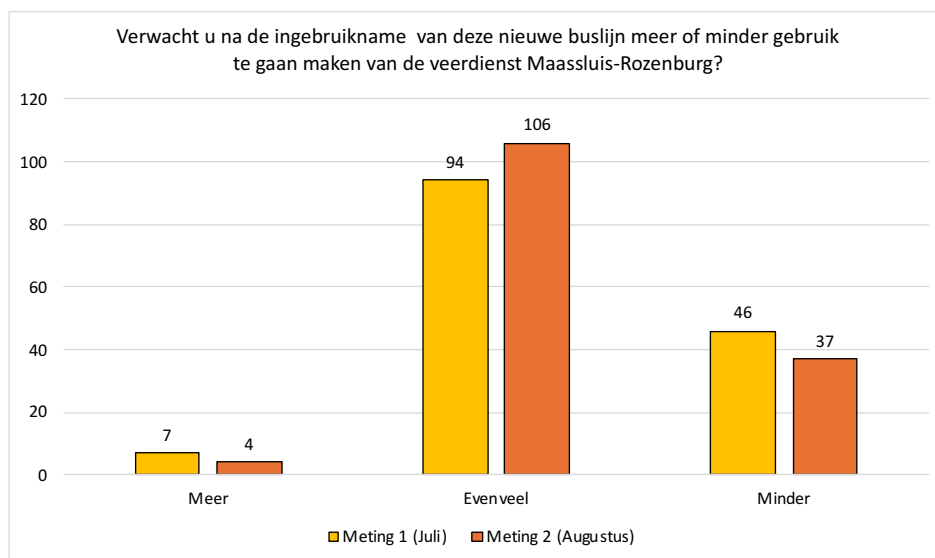
Als we kijken naar de gebruikers in het weekend zien we ook weer hetzelfde patroon. Het grootste deel van de respondenten op de veerpont verwacht hier geen gebruik van te maken. Bij de eerste meting geeft 80% dit aan en bij de tweede meting zit dit op 82%.



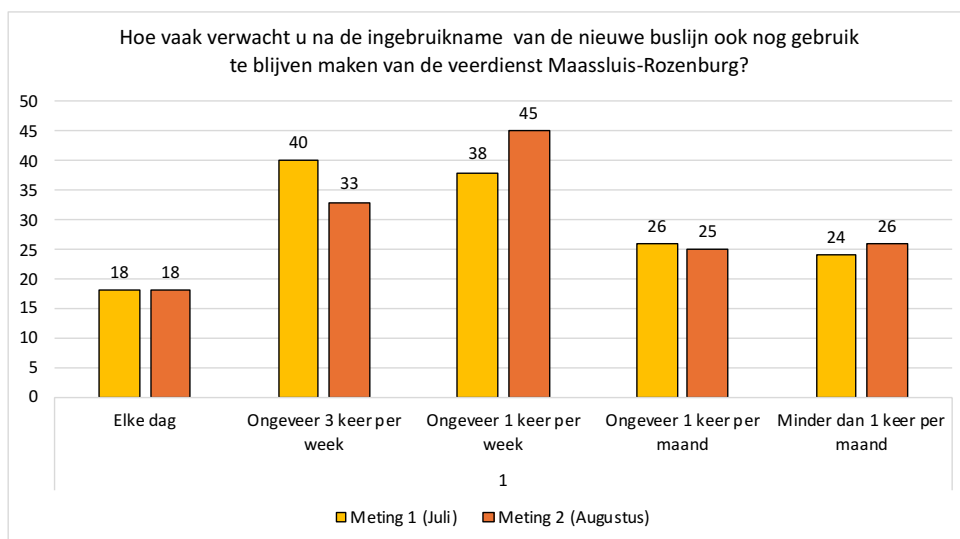
Figuur 43. Gebruik busverbinding weekend

### Gebruikers busverbinding

De 147 respondenten die aangeven wel van de nieuwe buslijn gebruik te maken, verwachten voornamelijk evenveel gebruik te blijven maken van de veerverbinding. Bij de eerste meting geeft 31% aan naar verwachting minder gebruik te maken van de veerverbinding en bij de tweede meting zit dit rond de 25%. De verwachte gebruikers van de buslijn blijven in wisselende frequentie gebruik maken van de veerverbinding. Bij de eerste meting geeft ongeveer 40% aan frequent gebruik te gaan maken van de veerpont (3 keer per week of elke dag) en 60% minder vaak. Bij de tweede meting geeft ongeveer 35% aan frequent gebruik te gaan maken van de veerpont (3 keer per week of elke dag) en 65% minder vaak.



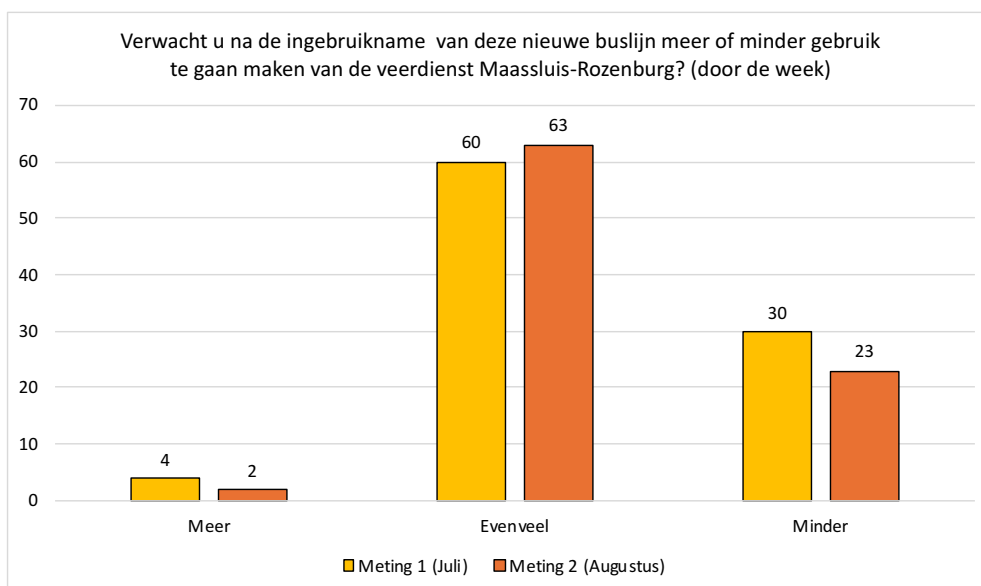
Figuur 44. Gebruik veerverbinding na buslijn



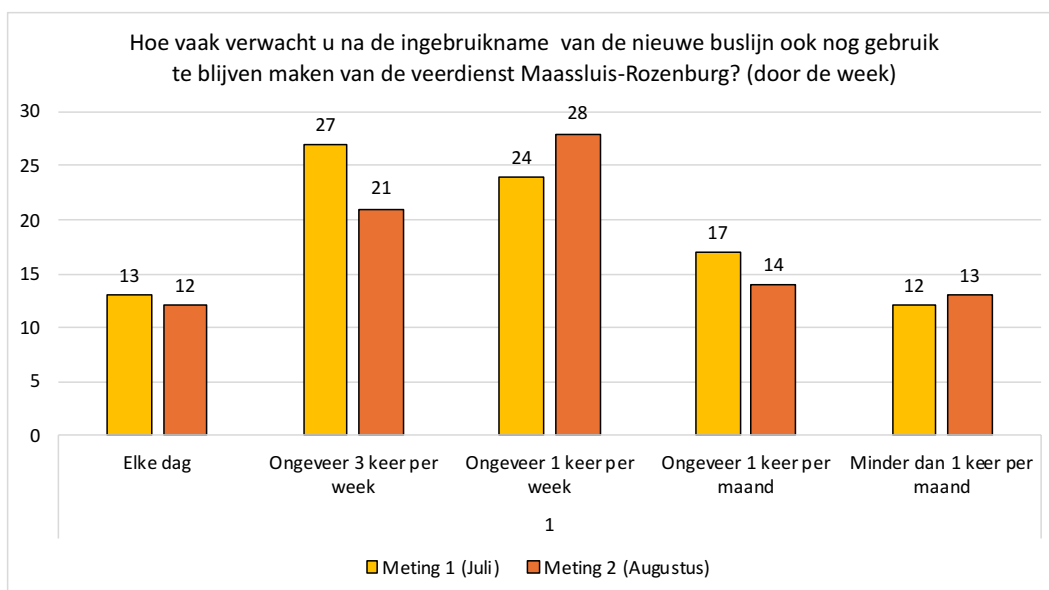
Figuur 45. Frequentie gebruik veerverbinding na buslijn

#### Gebruikers busverbinding door de week

Het patroon door de week verschilt niet veel van het totaal. Bij de eerste meting geeft 32% aan naar verwachting minder gebruik te maken van de veerverbinding en bij de tweede meting zit dit rond de 26%. De verwachte gebruikers van de buslijn blijven in wisselende frequentie gebruik maken van de veerverbinding. Bij de eerste meting geeft ongeveer 43% aan frequent gebruik te gaan maken van de veerpont (3 keer per week of elke dag) en 57% minder vaak. Bij de tweede meting geeft ongeveer 38% aan frequent gebruik te gaan maken van de veerpont (3 keer per week of elke dag) en 63% minder vaak.



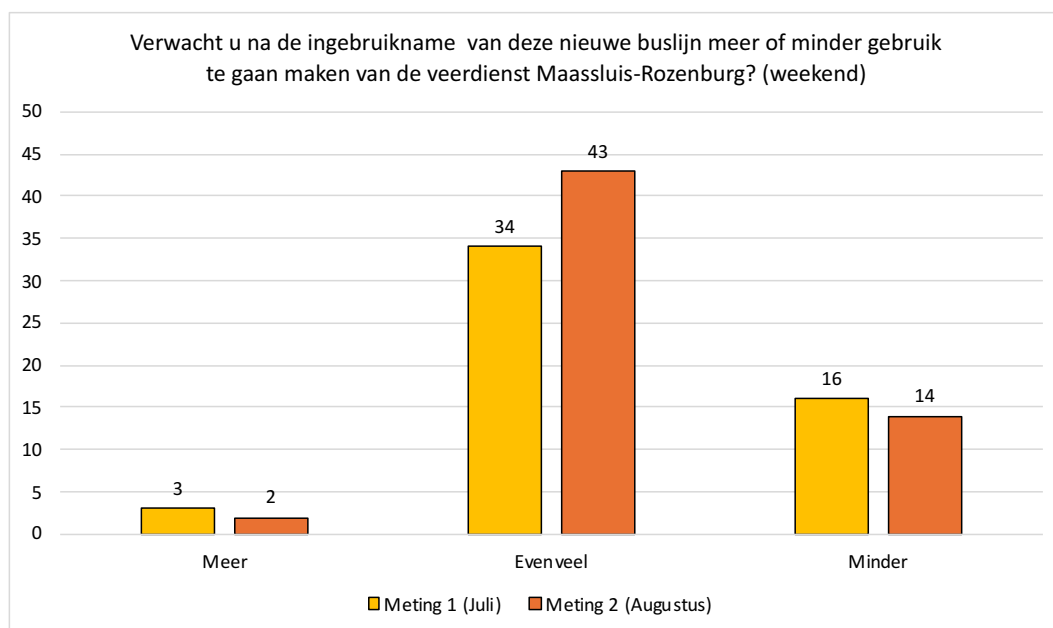
Figuur 46. Frequentie gebruik veerverbinding na buslijn (door de week)



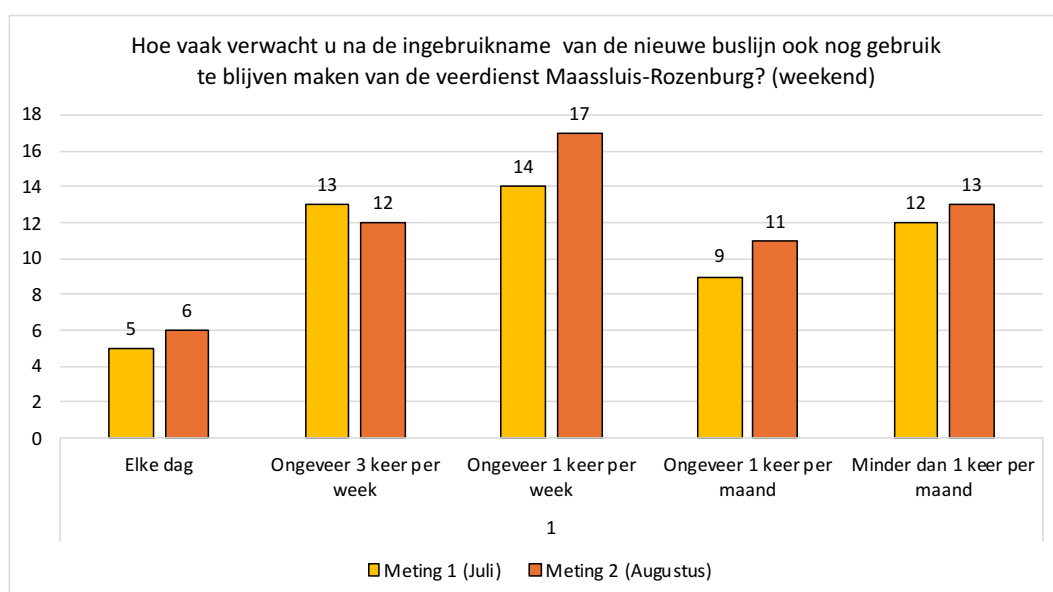
Figuur 47. Frequentie gebruik veerverbinding na buslijn (door de week)

#### Gebruikers busverbinding weekend

Het gebruik is vergelijkbaar maar de frequentie wijkt in het weekend iets af. Bij de eerste meting geeft 30% aan naar verwachting minder gebruik te maken van de veerverbinding en bij de tweede meting zit dit rond de 24%. De verwachte gebruikers van de buslijn blijven in wisselende frequentie gebruik maken van de veerverbinding. Bij de eerste meting geeft ongeveer 34% aan frequent gebruik te gaan maken van de veerpont (3 keer per week of elke dag) en 66% minder vaak. Bij de tweede meting geeft ongeveer 49% aan frequent gebruik te gaan maken van de veerpont (3 keer per week of elke dag) en 41% minder vaak.



Figuur 48. Frequentie gebruik veerverbinding na buslijn



Figuur 49. Frequentie gebruik veerverbinding na buslijn

## SAMENVATTING

Mobycon heeft in de zomer van 2024 twee enquêteonderzoeken uitgevoerd op de veerverbinding tussen Maassluis en Rozenburg. Bij dit onderzoek zijn interviews afgenomen en tellingen uitgevoerd onder de gebruikers van de veerdienst met als doel het huidige en toekomstige gebruik van de veerdienst in beeld te brengen. De belangrijkste resultaten uit het onderzoek staan beschreven in deze memo. In 2025 zijn nog vervolgonderzoeken gepland om het effect van de nieuwe Blankenburgverbinding in beeld te brengen.

De belangrijkste conclusies van de eerste twee deelonderzoeken zijn:

- Op een gemiddelde weekenddag hebben we in juli 981 en in augustus 2.369 passagiers geteld. Hierbij was in juli ongeveer 40% (393) van de gebruikers automobilist en in augustus 19% (450). Het aantal motorvoertuigen is vergelijkbaar, maar het aandeel is in augustus een stuk lager. Het aandeel en aantal fietsers in augustus was namelijk hoger met 58% (1.372) terwijl dit in juli ongeveer een derde was. Vooral het aantal getelde fietsers in het weekend was bij de tweede meting significant hoger (3 keer zoveel).
- Op een gemiddelde werkdag hebben we in juli 1.732 en in augustus 2.103 passagiers geteld. Hierbij was in juli ongeveer 48% (824) van de gebruikers automobilist en in augustus 31% (647). Het aandeel fietsers was in augustus hoger met 49% (1.036) terwijl dit in juli ongeveer een derde was. Het absolute aantal fietsers was in augustus ook hoger dan in juli (+80%), terwijl het aantal getelde auto's 22% minder was. Op werkdagen is er een piek van het gebruik te zien tussen 15:00 en 18:00 uur.
- Bij de verdeling naar vervoerswijze zien we bij de eerste meting de meeste gebruikers (41%) met een personenauto op de veerdienst stonden. Hierbij was het aandeel fiets 33% en te voet 13%. Bij het tweede onderzoek in augustus zien we meer fietsers (47%) en minder personenauto's (30%) en voetgangers (8%).
- Van de respondenten die hebben aangegeven te voet of met de fiets reizen zijn de meeste met de fiets naar het veer gekomen (70% bij de eerste en 82% bij de tweede meting).
- De belangrijkste herkomst en bestemmingen zijn Rozenburg-Maassluis (en vice versa 24% bij de eerste en 15% bij de tweede meting). Daarna volgt Maassluis - Brielle met 3% van het totaal. Bij de intrazonale ritten (herkomst en bestemming in dezelfde kern) zien we vooral Rozenburg (3%) en Maassluis (3%) naar voren komen.
- Bij de afgelegde afstanden van de respondenten zien we dat bij de eerste meting 34% lokale (0-3 km) ritten zijn, 28% agglomeratief (3-10 km), 30% regionaal (10-30 km) en 9% boven regionaal (> 30 km). Bij de tweede meting zien we vergelijkbare afstanden met een iets hoger aandeel boven regionaal (11%).
- Het belangrijkste reismotief bij de eerste meting was woon-werkverkeer (37%) en bij de tweede meting recreatief (43%).
- Bij de eerste meting geeft 32% van de fietsers aan een recreatief motief te hebben en bij de tweede meting in augustus is dit 54%. Van de automobilisten is het recreatieve motief ook iets hoger bij de tweede meting (25% in juli en 33% in augustus), maar het reismotief van/ naar werk blijft redelijk stabiel.
- Het gemiddeld gebruik van de veerverbinding ligt bij de veel gebruikers (3 keer per week of elke dag) bij de eerste meting rond de 50% en bij de tweede meting rond de 36%. De meest gebruikte momenten zijn in de middag en ochtend.

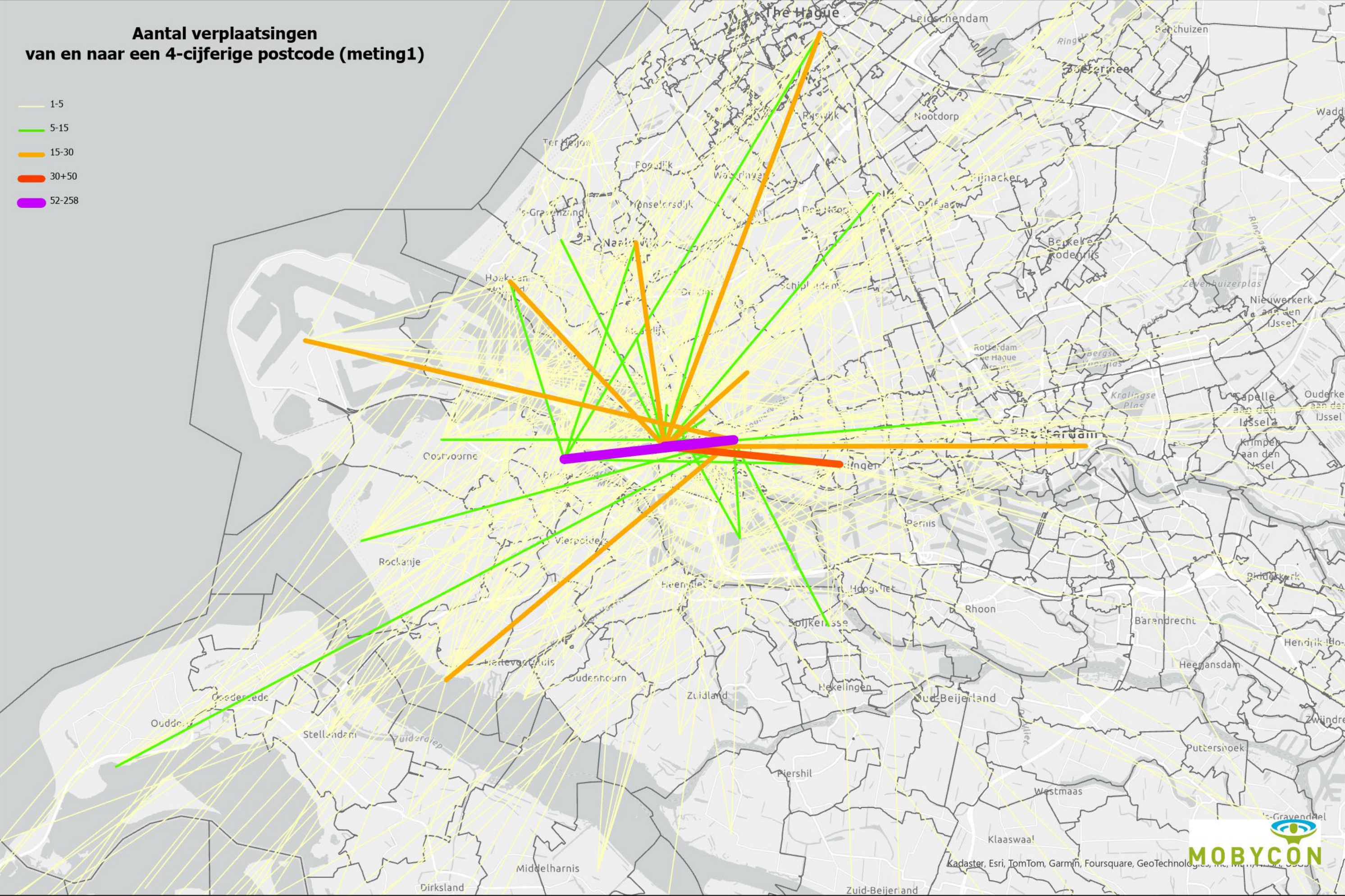


- Ongeveer de helft van de respondenten reist met een losse ticket of saldopas. Bij de tweede meting werd er meer (52%) met een losse ticket gereisd.
- Bij het verwachte gebruik van de Blankenburgverbinding geeft bij de eerste meting 47% aan hier gebruik van te gaan maken. Bij de tweede meting geeft 50% aan hier gebruik van te gaan maken. Van deze groep geeft 54% bij de eerste meting aan evenveel van de huidige veerverbinding gebruik te maken en 43% geeft aan minder gebruik van de veerverbinding gebruik te maken. Bij de tweede meting geeft 62% aan evenveel en 36% minder gebruik van de veerverbinding gebruik te maken.
- Het aandeel dat aangeeft de veerverbinding minder te gebruiken ligt bij de gebruikers van een motorvoertuig rond de 54% bij de eerste meting en 57% bij de tweede meting.
- Het aandeel frequente gebruikers (3 keer per week of elke dag) van de huidige gebruikers bij de eerste meting zit rond de 50% en daalt naar verwachting na ingebruikname van de Blankenburgverbinding naar 30%. Hetzelfde beeld is te zien als er alleen naar motorvoertuigen wordt gekeken. Bij de tweede meting zit dit in de huidige situatie rond de 37% en daalt dit aandeel naar 23%, ook hier is het beeld tussen alle gebruikers en de gebruikers van motorvoertuigen vergelijkbaar. Gebruikers van de veerverbinding doordeweeks en in het weekend geven voor de frequente reizen een vergelijkbaar beeld.
- Het aandeel minder frequente gebruikers (minder dan 1 keer per maand) stijgt na in gebruik name Blankenburgverbinding naar verwachting van 14% in de huidige situatie naar 30% in de toekomstige situatie. Bij de tweede meting ligt dit aandeel hoger en geeft 42% aan minder dan 1 keer per maand gebruik van de veerverbinding te maken. Met name de reizigers in het weekend geven vaker aan minder dan 1 keer per maand gebruik te gaan maken van de veerverbinding.
- De meeste respondenten (rond de 80%) geven aan geen gebruik te maken van de directe busverbinding tussen Rozenburg en Schiedam.
- De respondenten die aangeven wel gebruik van de nieuwe busverbinding te maken verwachten evenveel gebruik te maken van de veerverbinding en een derde minder gebruik. Bij de tweede meting zit het aandeel minder gebruik rond de 25%.
- De gebruikers van de buslijn blijven in wisselende frequentie gebruik maken van de veerverbinding. Bij de eerste meting geeft 40% aan frequent gebruik te gaan maken van de veerpont (3 keer per week of elke dag) en 60% minder vaak. Bij de tweede meting geeft ongeveer 35% aan frequent gebruik te gaan maken van de veerpont (3 keer per week of elke dag) en 65% minder vaak.

## BIJLAGE 1: SPIDER METING 1



VERKEER • MOBILITEIT • VERVOER • MOBYCON

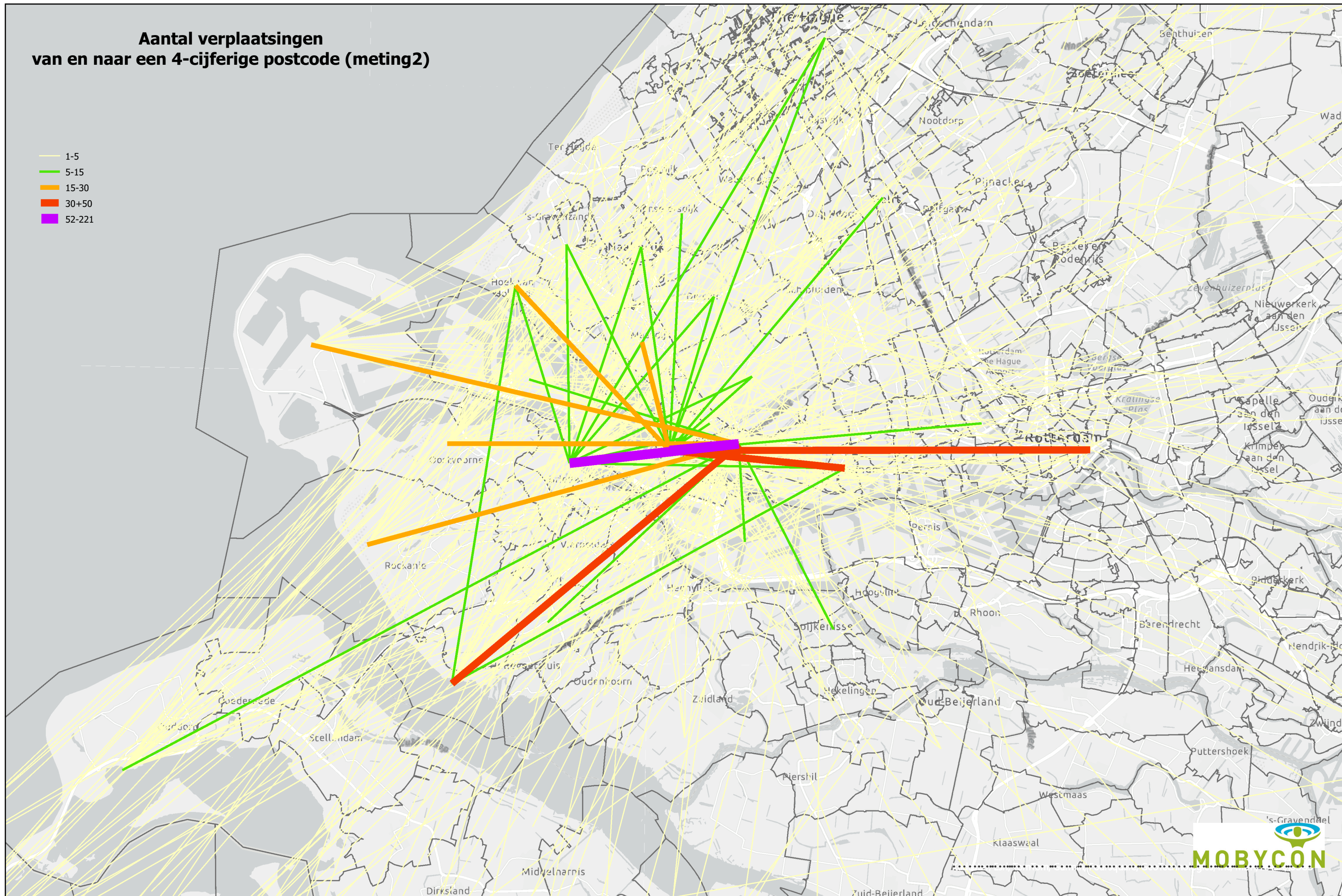


## BIJLAGE 2: SPIDER METING 2



VERKEER • MOBILITEIT • VERVOER • MOBYCON

**Aantal verplaatsingen  
van en naar een 4-cijferige postcode (meting2)**



In opdracht van:  
Provincie Zuid-Holland

Projectnummer:  
M08491-R-Enquete feb-E2

Datum:  
7 mei 2025



## Resultaten derde veldonderzoek veerverbinding Maassluis

|           |                                                              |           |
|-----------|--------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1.</b> | <b>INLEIDING</b>                                             | <b>3</b>  |
| <b>2.</b> | <b>TELLINGEN</b>                                             | <b>4</b>  |
| 1.1       | Verschil aantal gebruikers                                   | 7         |
| <b>3.</b> | <b>RESULTATEN ENQUÊTE</b>                                    | <b>12</b> |
| <b>4.</b> | <b>SAMENVATTING</b>                                          | <b>25</b> |
| <b>5.</b> | <b>BIJLAGE(N)</b>                                            | <b>27</b> |
| 5.1       | Bijlage 1: Tellingen meting 1 en 2                           | 28        |
| 5.2       | Bijlage 2: Verspreiding gebruikers over de dag meting 1 en 2 | 29        |
| 5.3       | Bijlage 3: Spider meting 1, 2 en 3                           | 31        |

Colofon  
Erik Wahle  
Kristel Bronsvoot

Copyright  
Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar  
gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke  
andere wijze ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming  
van de uitgever.  
*No part of this book may be reproduced in any form, by print,  
photoprint, microfilm or any other means without written  
permission from the publisher.*





## 1. INLEIDING

De provincie Zuid-Holland is via een tijdelijke exploitatieovereenkomst verantwoordelijk voor de veerverbinding tussen Maassluis en Rozenburg. Op deze veerverbinding wordt een autoveer en een fiets-voetveer ingezet. In december 2024 is de Blankenburgverbinding in gebruik genomen en is een nieuwe buslijn opgestart van Rozenburg naar Schiedam. Deze ontwikkelingen hebben invloed op het gebruik van de veerverbinding. Om hier een beter beeld van te krijgen heeft u Mobycon gevraagd een onderzoek uit te voeren.

Binnen dit project vinden meerdere veldonderzoeken plaats bij de veerverbinding zelf. Tijdens deze onderzoeken houden we tellingen bij en nemen we enquêtes af bij de gebruikers. De eerste veldonderzoeken hebben plaatsgevonden in juli en augustus 2024. Op 7 december 2024 is de Blankenburgverbinding in gebruik genomen. Het derde onderzoek heeft plaatsgevonden na ingebruikname van de Blankenburg verbinding in februari 2025. In deze memo geven we de resultaten van het derde veldonderzoek weer.

### Meetmomenten

Het derde veldonderzoek heeft plaatsgevonden op dinsdag 11 februari, donderdag 13 februari, zaterdag 15 februari en zondag 16 februari. In onderstaande tabel staan de tijden waarop het veldonderzoek (enquêtes en tellingen) is uitgevoerd.

| Dag       | Tijden        |
|-----------|---------------|
| Dinsdag   | 07:30 – 22:00 |
| Donderdag | 06:00 – 21:00 |
| Zaterdag  | 10:00 – 22:00 |
| Zondag    | 08:00 – 22:00 |

Tabel 1. Onderzoeksdagen en tijden



## 2. TELLINGEN

Tijdens het veldonderzoek zijn bij alle ritten tellingen uitgevoerd. Bij deze tellingen is onderscheid gemaakt in de volgende categorieën:

- voetgangers;
- fietsers;
- brommers, scooters en snorfiets;
- scootmobiel;
- brommobiel;
- motor;
- auto;
- bus;
- vrachtwagens (onderscheid naar gevaarlijke stoffen, met of zonder aanhanger);
- landbouwverkeer (onderscheid met of zonder aanhanger);
- overig zwaar verkeer (kraan, shovel, veegwagen).

Tijdens de tellingen is bijgehouden of er uitzonderlijk vervoer aanwezig was (gevaarlijke stoffen, zware transporten). Deze zijn tijdens de metingen in februari niet waargenomen.

De detailinformatie van de tellingen per vaart zijn terug te vinden in het bijgeleverde Excel-bestand. De tellingen hebben plaatsgevonden tijdens de uren zoals vermeld in tabel 1.

In de tabellen 2 en 4 staan het totaal aantal getelde gebruikers van de veerverbinding op de weekenddagen en de werkdagen van meting 3. Hierbij is een uitsplitsing gemaakt naar de modaliteiten en zijn de meetdagen samen met het gemiddelde per dag weergegeven. In bijlage 1 op pagina 27 zijn de tabellen van meting 1 en 2 weergegeven.

| Periode                    | Vaaroute      | Voetgangers | Fietsers | Brommers, scooters en snorfiets | Scootmobiel | Brommobiel | Motor | Auto | Bus | Vracht | Vracht met aanhanger | Vracht gevaarlijke stoffen | Landbouw | Landbouw met aanhanger | Zwaar | Totaal |
|----------------------------|---------------|-------------|----------|---------------------------------|-------------|------------|-------|------|-----|--------|----------------------|----------------------------|----------|------------------------|-------|--------|
| zaterdag 15 februari 2025  | Heen en Terug | 193         | 154      | 14                              | 0           | 0          | 0     | 80   | 1   | 0      | 0                    | 0                          | 0        | 2                      | 0     | 444    |
| zondag 16 februari 2025    | Heen en Terug | 169         | 127      | 8                               | 1           | 1          | 0     | 83   | 1   | 0      | 0                    | 0                          | 0        | 0                      | 0     | 390    |
| Weekend (za+zo)            | Heen en Terug | 362         | 281      | 22                              | 1           | 1          | 0     | 163  | 2   | 0      | 0                    | 0                          | 0        | 2                      | 0     | 834    |
| Gemiddelde weekenddag      | Heen en Terug | 181         | 141      | 11                              | 1           | 1          | 0     | 82   | 1   | 0      | 0                    | 0                          | 0        | 1                      | 0     | 417    |
| dinsdag 11 februari 2025   | Heen en Terug | 92          | 239      | 38                              | 3           | 8          | 0     | 53   | 10  | 1      | 0                    | 0                          | 1        | 0                      | 0     | 445    |
| donderdag 13 februari 2025 | Heen en Terug | 114         | 332      | 74                              | 2           | 4          | 0     | 75   | 0   | 0      | 0                    | 0                          | 0        | 5                      | 0     | 606    |
| Werkdagen (di+do)          | Heen en Terug | 206         | 571      | 112                             | 5           | 12         | 0     | 128  | 10  | 1      | 0                    | 0                          | 1        | 5                      | 0     | 1051   |
| Gemiddelde werkdag         | Heen en Terug | 103         | 286      | 56                              | 3           | 6          | 0     | 64   | 5   | 1      | 0                    | 0                          | 1        | 3                      | 0     | 526    |

Tabel 2. Tellingen gebruikers veerverbinding (heen en terug) meting 3



| Periode                    | Vaaroute            | Voetgangers | Fietzers | Brommers, scooters en snorfiets | Scoot mobiel | Brom mobiel | Motor | Auto | Bus | Vracht met aanhanger | Vracht gevaarlijke stoffen | Landbouw | Landbouw met aanhanger | Zwaar | Totaal |
|----------------------------|---------------------|-------------|----------|---------------------------------|--------------|-------------|-------|------|-----|----------------------|----------------------------|----------|------------------------|-------|--------|
| zaterdag 15 februari 2025  | Maassluis-Rozenburg | 105         | 82       | 7                               | 0            | 0           | 0     | 36   | 0   | 0                    | 0                          | 0        | 1                      | 0     | 231    |
| zaterdag 15 februari 2025  | Rozenburg-Maassluis | 88          | 72       | 7                               | 0            | 0           | 0     | 44   | 1   | 0                    | 0                          | 0        | 1                      | 0     | 213    |
| zondag 16 februari 2025    | Maassluis-Rozenburg | 86          | 65       | 3                               | 1            | 1           | 0     | 43   | 1   | 0                    | 0                          | 0        | 0                      | 0     | 200    |
| zondag 16 februari 2025    | Rozenburg-Maassluis | 83          | 62       | 5                               | 0            | 0           | 0     | 40   | 0   | 0                    | 0                          | 0        | 0                      | 0     | 190    |
| Weekend (za+zo)            | Maassluis-Rozenburg | 191         | 147      | 10                              | 1            | 1           | 0     | 79   | 1   | 0                    | 0                          | 0        | 1                      | 0     | 431    |
| Weekend (za+zo)            | Rozenburg-Maassluis | 171         | 134      | 12                              | 0            | 0           | 0     | 84   | 1   | 0                    | 0                          | 0        | 1                      | 0     | 403    |
| Gemiddelde weekenddag      | Maassluis-Rozenburg | 96          | 74       | 5                               | 1            | 1           | 0     | 40   | 1   | 0                    | 0                          | 0        | 1                      | 0     | 216    |
| Gemiddelde weekenddag      | Rozenburg-Maassluis | 86          | 67       | 6                               | 0            | 0           | 0     | 42   | 1   | 0                    | 0                          | 0        | 1                      | 0     | 202    |
| dinsdag 11 februari 2025   | Maassluis-Rozenburg | 41          | 122      | 18                              | 0            | 6           | 0     | 27   | 3   | 0                    | 0                          | 1        | 0                      | 0     | 218    |
| dinsdag 11 februari 2025   | Rozenburg-Maassluis | 51          | 117      | 20                              | 3            | 2           | 0     | 26   | 7   | 1                    | 0                          | 0        | 0                      | 0     | 227    |
| donderdag 13 februari 2025 | Maassluis-Rozenburg | 60          | 164      | 36                              | 1            | 1           | 0     | 38   | 0   | 0                    | 0                          | 0        | 2                      | 0     | 302    |
| donderdag 13 februari 2025 | Rozenburg-Maassluis | 54          | 168      | 38                              | 1            | 3           | 0     | 37   | 0   | 0                    | 0                          | 0        | 3                      | 0     | 304    |
| Werkdagen (di+do)          | Maassluis-Rozenburg | 101         | 286      | 54                              | 1            | 7           | 0     | 65   | 3   | 0                    | 0                          | 1        | 2                      | 0     | 520    |
| Werkdagen (di+do)          | Rozenburg-Maassluis | 105         | 285      | 58                              | 4            | 5           | 0     | 63   | 7   | 1                    | 0                          | 0        | 3                      | 0     | 531    |
| Gemiddelde werkdag         | Maassluis-Rozenburg | 51          | 143      | 27                              | 1            | 4           | 0     | 33   | 2   | 0                    | 0                          | 1        | 1                      | 0     | 260    |
| Gemiddelde werkdag         | Rozenburg-Maassluis | 53          | 143      | 29                              | 2            | 3           | 0     | 32   | 4   | 1                    | 0                          | 0        | 2                      | 0     | 266    |

Tabel 3. Tellingen gebruikers veerverbinding (per richting) meting 3

### Weekenddag

Bij de derde meting werd er op een gemiddelde weekenddag 417<sup>1</sup> keer gebruik gemaakt van de veerdienst. Dit is een stuk lager dan tijdens de eerste en tweede meting waar het gebruik op een gemiddelde weekenddag resp. 981 (-57%) en 2369 (-82%) was. Tijdens meting 1 en 2 was het zomer, terwijl het tijdens meting 3 winter was en slecht weer (regen op drie van de vier dagen). Daarnaast is ten tijde van meting 3 de Blankenburgverbinding geopend.

Bij de derde meting is op de weekenddagen 43% (181) van de gebruikers voetganger, 34% fietser (141) en 20% (82) automobilist. Bij de eerste meting was op de weekenddagen 40% (393) van de gebruikers een automobilist. Bij de tweede meting zagen we juist meer fietsers met een aandeel van 58% (1.372) en een lager aandeel automobilisten met een aandeel van 19% (450). Bij de meting van zaterdag 15 februari zijn twee verschillende landbouwvoertuigen waargenomen.

### Werkdag

Tijdens de derde meting werd er op een gemiddelde werkdag 526 keer gebruik gemaakt van de veerpont. Dit is een flinke afname ten opzichte van de eerste meting met 1.732 gebruikers (-70%) en tweede meting met 2.106 gebruikers (-75%). Het aandeel automobilisten is bij de derde meting op werkdagen 12% (64), dat is een flinke afname ten opzichte van eerdere metingen. De grootste gebruikersgroep van de veerverbinding zijn fietsers 54% (286) gevolgd door voetgangers 20% (103). Tijdens de metingen zijn voor het landbouwverkeer de eerste 4 karakters van het kenteken bijgehouden om te achterhalen hoeveel unieke landbouwvoertuigen tijdens de meting gebruik maken van de veerdienst. Bij de meting van donderdag zijn 5 landbouwvoertuigen geteld waarvan er 4 dezelfde waren gedurende de meetdag. Hierbij zijn dus 2 verschillende landbouwvoertuigen waargenomen.

<sup>1</sup> Dit is berekend op basis van het totaal gedeeld door het aantal dagen in het weekend. Hierdoor kan door afronding het totaal per modaliteit afwijken

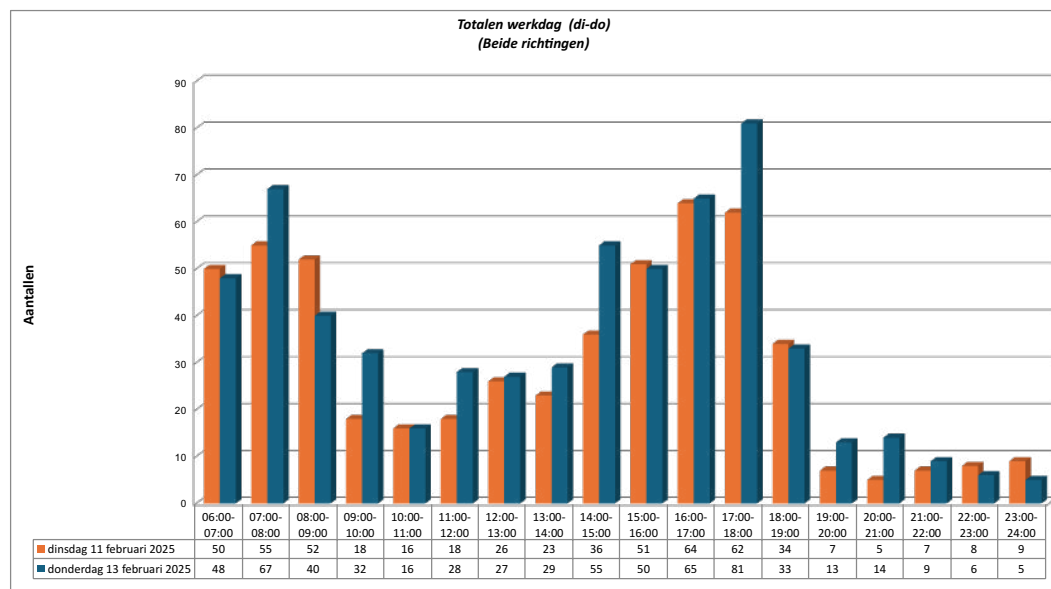


**Deelconclusie:** Bij de derde meting is het gebruik van de veerdienst flink afgenomen op zowel de weekenddagen (afname van 57% t.o.v. meting 1 en een afname van 82% t.o.v. meting 2) als werkdagen (afname van 70% t.o.v. meting 1 en afname van 75% t.o.v. meting 2). De afname in gebruikers is het grootst onder automobilisten. De afname onder de fietsers en voetgangers is deels te wijten aan de weersomstandigheden tijdens de derde meting.

### Gebruikers per uur

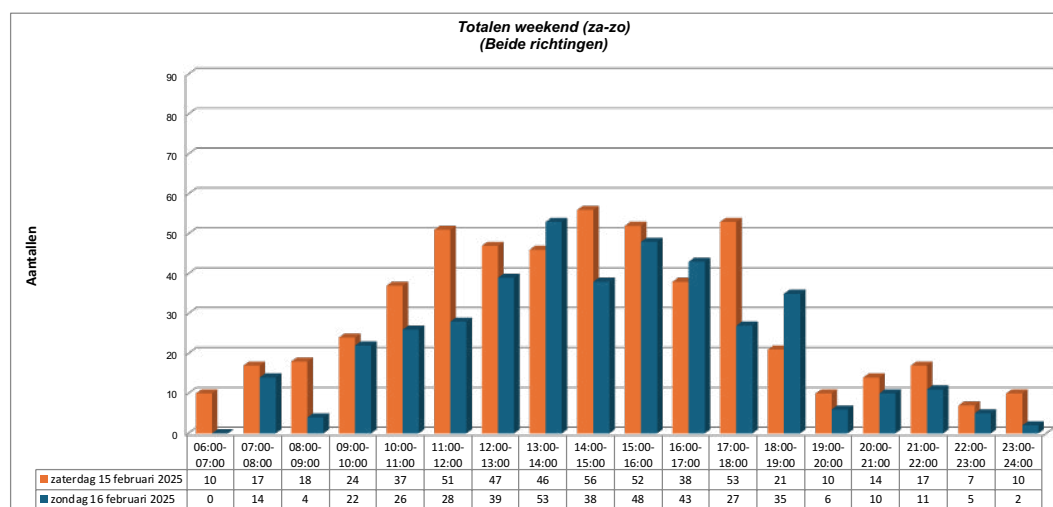
In onderstaande grafieken is het aantal gebruikers verspreid over de dag weergegeven. In Figuur 1 staan de gebruikers op een werkdag weergegeven en in Figuur 2 de gebruikers op de weekenddagen van meting 3. In de grafiek zijn de tellingen van de veerdienst gebruikt op de tijdstippen waar niet is geënquêteerd (zie ook Tabel 1 met meettijden onderzoeksdagen). Hierbij gaat het om dinsdag van 06:00-08:00 en tussen 22:00-24:00 uur. Op donderdag is dit tussen 21:00-24:00 uur. In het weekend betreft dit op zaterdag tussen 06:00-10:00 uur en tussen 22:00-24:00 uur. Ten slotte zijn op zondag tussen 06:00-08:00 en tussen 22:00-24:00 de telcijfers van de veerdienst gehanteerd.

Uit Figuur 1 kunnen we constateren dat er op een werkdag een duidelijke piek in het aantal gebruikers te zien is in de ochtend (tussen 06:00 en 09:00) en aan het einde van de middag (tussen 15:00 en 18:00 uur). Op de dinsdag is de hoogste piek zichtbaar tussen 16:00 en 17:00 uur met 64 gebruikers en op de donderdag tussen 17:00 en 18:00 uur met 81 gebruikers. Ook hier zijn we een flinke afname in het totaal aantal gebruikers ten opzichte van de eerste en tweede meting. Vanaf 19:00 vaart enkel nog het voetveer en neemt het gebruik af.



Figuur 1. Spreiding gebruikers over de werkdag

Uit Figuur 2 kunnen we constateren dat over het algemeen de gebruikers goed verspreid zitten over de weekenddag. Over het algemeen is het midden van de dag (tussen 10:00 en 16:00) het drukste. Er zijn geen hele opvallende pieken te zien in het gebruik op de weekenddagen. Vanaf 19:00 vaart enkel nog het voetveer en neemt het gebruik af.



Figuur 2. Spreiding gebruikers over de weekenddag

**Deelconclusie:** Tijdens werkdagen is een duidelijke ochtend- en avondpiek in het gebruik van de veerdienst te zien. In het weekend is er een redelijke spreiding van gebruikers over de dag.

## 1.1 Verschil aantal gebruikers

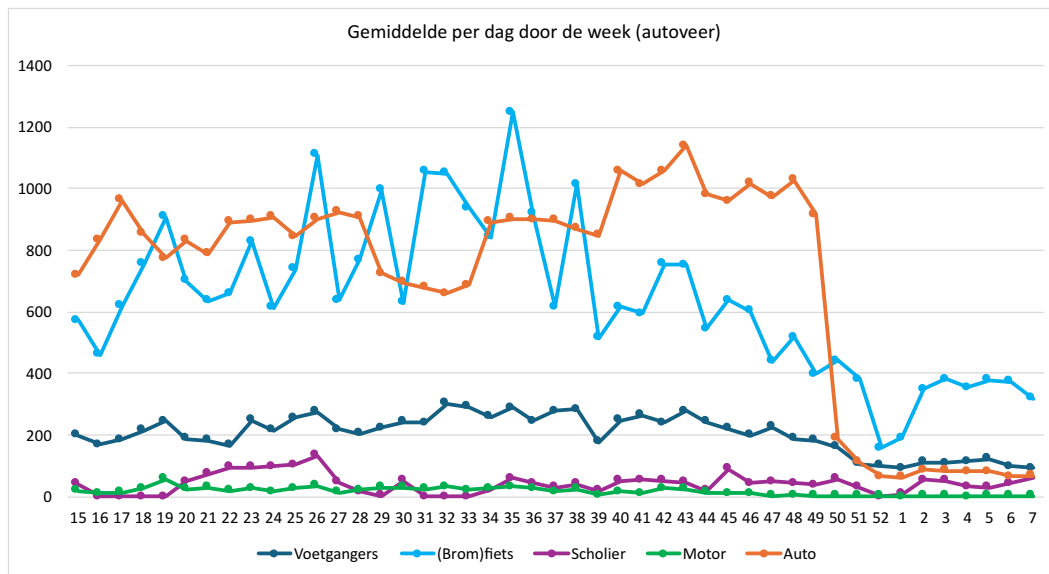
Om het effect van het openstellen van de Blankenburgverbinding (week 49, 7 december 2024) op het gebruik van de veerdienst te bepalen bekijken we de telcijfers van de veerdienst over een langere periode (week 15 2024 t/m week 7 2025).

Daarnaast hebben we nog specifiek gekeken naar het gebruik per doelgroep voor de periode tussen 26 september t/m 6 december 2024 (voor ingebruikname BBV) en tussen 7 december 2024 t/m 16 februari 2025 (na ingebruikname BBV). Dit is precies 72 dagen voor en na ingebruikname van de BBV.

### Verschil aantal gebruikers week 15 2024 t/m week 7 2025

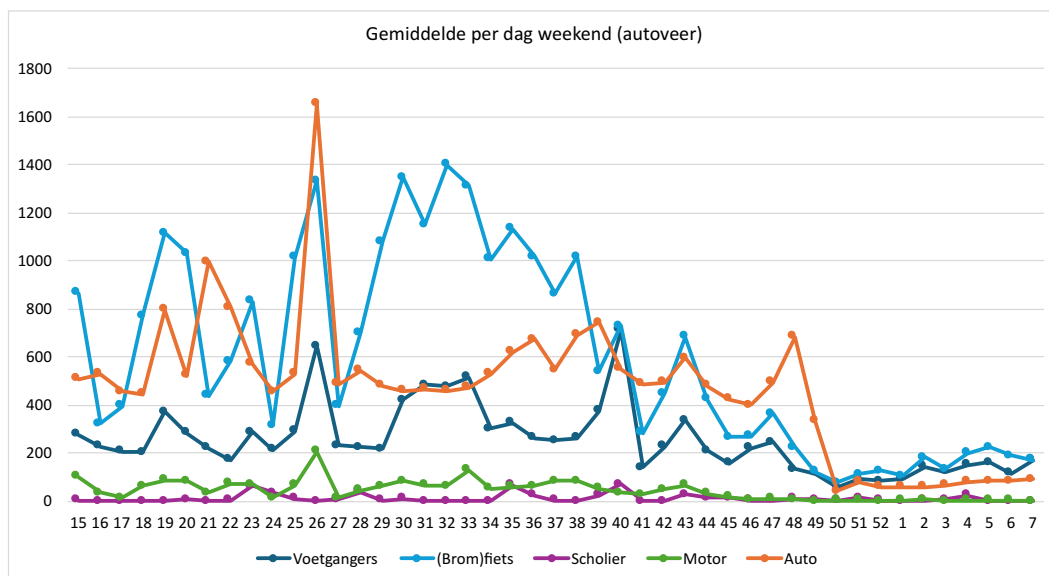
In Figuur 3 hebben we de grootste gebruikers van de veerdienst op een rij gezet. Hierbij gaat het om het aantal personenauto's, voetgangers, (brom) fiets, motoren en voetgangers. In de cijfers van de autoveer (zie figuur 3) zien we een duidelijke daling in het aantal autogebruikers na week 49. Dit is drastisch afgenomen (-90%), na week 49 is het aantal auto's per dag gemiddeld 89 terwijl het voor de opening 884 was per dag. Naast een daling in auto's zien we ook een daling in het aantal voetgangers en (brom) fietsers. Bij de (brom)fietsers gaat het om gemiddeld 734 per dag voor de opening BBV en 333 na opening BBV, dit is een afname van 55%. Bij de voetgangers zien we een afname van 231 naar 111 gemiddeld per dag (-52%).

De afname van het langzame verkeer is vooral te verklaren door de seizoensinvloeden (weersomstandigheden, minder recreatief verkeer en minder forensen in de winterperiode). Ter vergelijking hebben we ook gekeken naar de afname van het aantal (brom) fietsers voor dezelfde periode in 2021/2022. Hierbij zien we bij deze groep dezelfde daling (56%) terugkomen. Bij de voetgangers zagen we in deze periode een kleinere daling (26%). Een mogelijke verklaring hiervoor is wellicht de ingebruikname van de buslijnen die door de Blankenburgverbinding rijden. Ter informatie: Lijn 105 (Spijkenisse-Rozenburg-Schiedam Centrum), die vanuit Rozenburg rechtstreeks naar trein/metrostation Schiedam Centrum rijdt, heeft in de maanden januari en februari 2025 in elke maand gemiddeld 30.000 passagiers vervoerd.



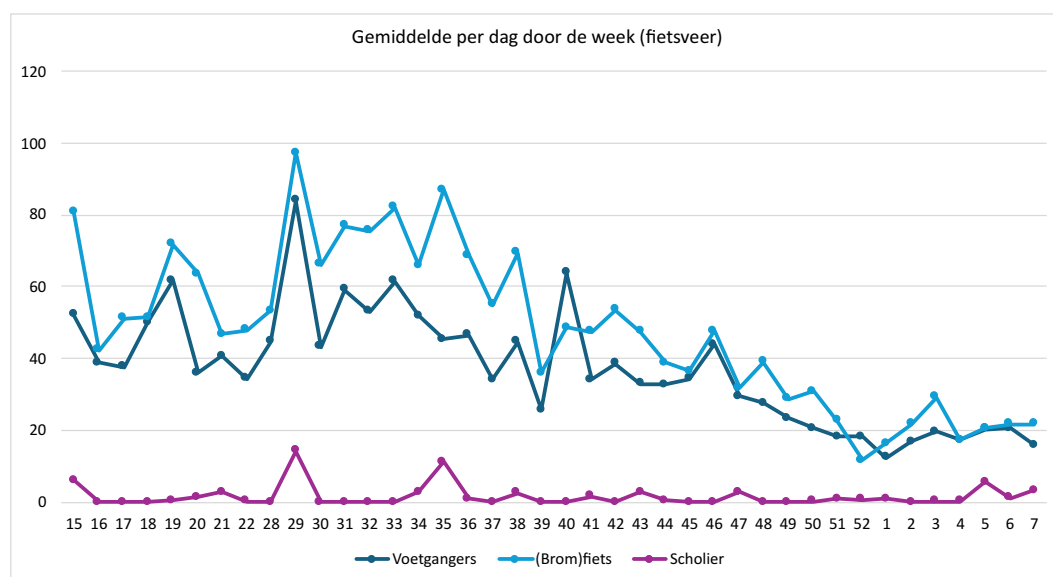
Figuur 3. Tellingen autoveer week 15 2024 tot en met week 7 2025 gemiddeld per weekdag

Net als op de weekdagen zien we na week 49 een grote afname in het aantal auto's op de veerpont (Figuur 4). Waar dit tot week 49 er gemiddeld 582 per weekenddag zijn, is dit na de opening van de Blankenburgverbinding nog 70 (-88%). Ook hier geldt dat de daling in (brom) fiets (gemiddeld van 737 naar 151, -80% en voetgangers (gemiddeld van 292 naar 117, -80%) waarschijnlijk voor een groot deel te verklaren is door seizoen effecten. De piek in week 26 komt door een afsluiting (groot onderhouden) van de Beneluxtunnel in het weekend van 28 juni tot 1 juli.

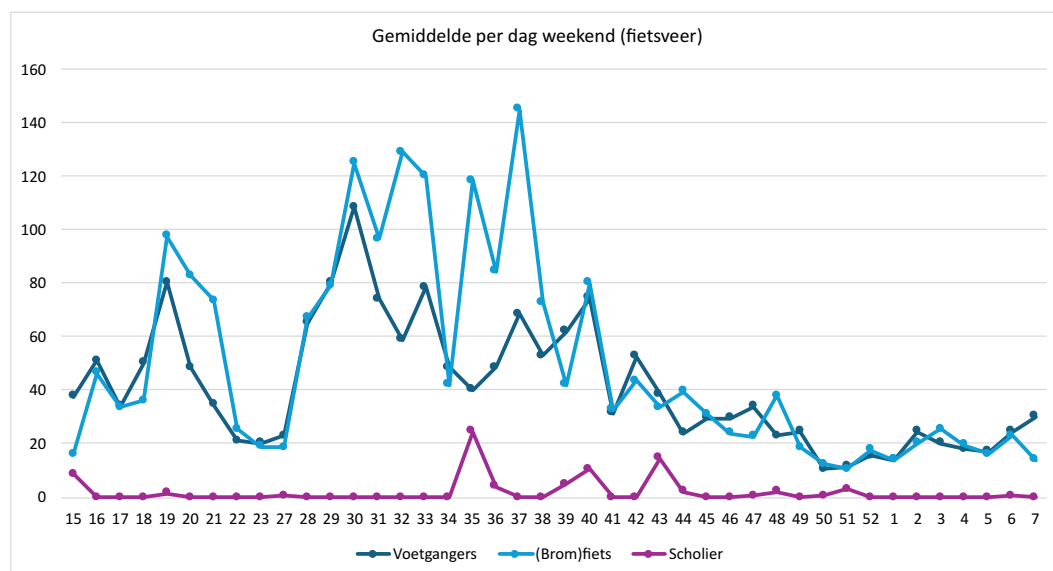


Figuur 4. Tellingen autoveer week 15 2024 tot en met week 7 2025 gemiddeld per weekenddag

Voor het gebruik van het fietsvoetveer zien we dat de dalende trend in gebruik al voor de opening van de Blankenburgverbinding inzet, zie Figuur 5 en Figuur 6. We verklaren deze dalende trend net als hierboven met de seizoen effecten.



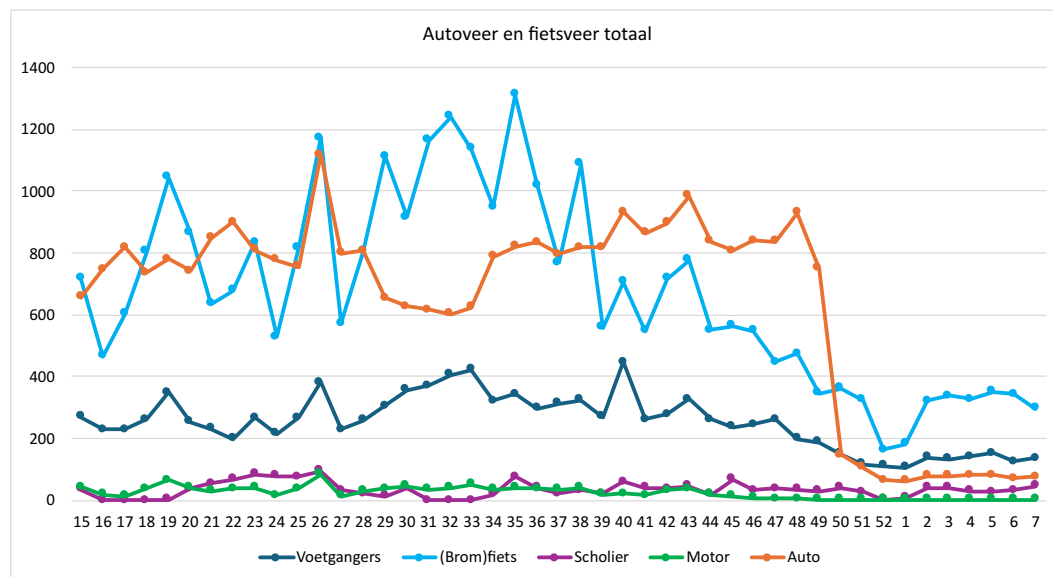
Figuur 5. Tellingen fietsveer week 15 2024 tot en met week 7 2025 gemiddeld per werkdag



Figuur 6. Tellingen autoveer week 15 2024 tot en met week 7 2025 gemiddeld per weekenddag



In Figuur 7 is het totaaloverzicht van week- en weekenddagen voor de beide veerdiensten weergegeven. Ook hier is het beeld van de afname in autopassagiers duidelijk te zien vanaf week 50 (gemiddeld van 800 naar 84 per dag, -89%). Er is ook een afname, -62%, in het aantal (brom)fietzers voor en na de ingebruikname van de Blankenburgverbinding. Deze daling zet echter al eerder in en is daardoor ook deels te verklaren door weersomstandigheden. Op basis van nog te analyseren telcijfers na week 7 krijgen we een beter beeld van de seizoensinvloeden.



Figuur 7. Tellingen autoveer en fietsveer week 15 2024 tot en met week 7 2025 gemiddeld per dag (week en weekend)

**Deelconclusie:** De telcijfers van week 15 2024 tot en met week 7 2025 zijn bekeken. Hierin is een grote, -89%, afname in het gemiddelde aantal autopassagiers per dag te zien na de opening van de Blankenburgverbinding. Deze scherpe daling in autopassagiers is te verklaren door de ingebruikname van de Blankenburgverbinding. We zien ook een daling in het aantal voetgangers en fietsers, deze groep kan geen gebruikmaken van de Blankenburgverbinding (zonder van vervoermiddel te veranderen). Een mogelijke verklaring hiervoor is het weer in december en januari en mogelijk het gebruik van de buslijnen.

#### Verschil aantal gebruikers per doelgroep 26 september 2024 t/m 16 februari 2025

Op basis van de telgegevens hebben we ook gekeken naar een vaste periode voor- en na de opening van de BBV. Hierbij zijn we uitgegaan van de exacte openingsdatum op 7 december tot en met 16 februari 2025. Hierbij hebben we ter vergelijking een gelijke periode voor de opening van de BBV gehanteerd (26 september t/m 6 december 2024). In de onderstaande tabel hebben we het gemiddeld gebruik per dag hiervan op een rij gezet. Het aantal gebruikers van de brommobiel zijn afkomstig van de kaartverkoop. Uit de tabel is af te lezen dat er in totaal een afname van gebruikers is van 69%. Hierbij is het autoverkeer afgenomen met 90%. Het aandeel voetgangers en (brom)fietzers is hier gedaald met resp. 53% en 49%.



| Doelgroep          | 26 september<br>t/m 6 december<br>2024 | 7 december 2024<br>t/m 16 februari<br>2025 | Afname<br>abs. | Afname<br>rel. |
|--------------------|----------------------------------------|--------------------------------------------|----------------|----------------|
| Voetgangers        | 277                                    | 131                                        | -146           | -53%           |
| (Brom)fiets        | 577                                    | 296                                        | -281           | -49%           |
| Scholier           | 39                                     | 28                                         | -11            | -28%           |
| Motor              | 16                                     | 1                                          | -15            | -94%           |
| Auto               | 879                                    | 91                                         | -788           | -90%           |
| Bus                | 0                                      | 0                                          | 0              | -              |
| Vracht             | 3                                      | 1                                          | -2             | -67%           |
| Langzaam verkeer   | 1                                      | 1                                          | 0              | 0%             |
| Zwaar verkeer      | 0                                      | 0                                          | 0              | -              |
| Landbouwvoertuigen | 2                                      | 2                                          | 0              | 0%             |
| Brommobiel         | 1                                      | 1                                          | 0              | 0%             |
| <b>Totaal</b>      | <b>1795</b>                            | <b>552</b>                                 | <b>-1243</b>   | <b>-69%</b>    |

Tabel 4. Overzicht aantal gebruikers per doelgroep gemiddeld per dag

**Deelconclusie:** Op basis van een gelijke periode voor en na de opening van de Blankenburgverbinding is gekeken naar het gemiddeld aantal gebruikers per doelgroep per dag. We zien bij bijna elke doelgroep een afname in gebruik, in totaal is het gebruik van de veer met 69% afgenomen. De daling is het grootst, 90% en 94%, onder automobilisten en motoren. In het volgende rapport zal blijken hoe het gebruik van het veer zich ontwikkelt als het weer mooier wordt.

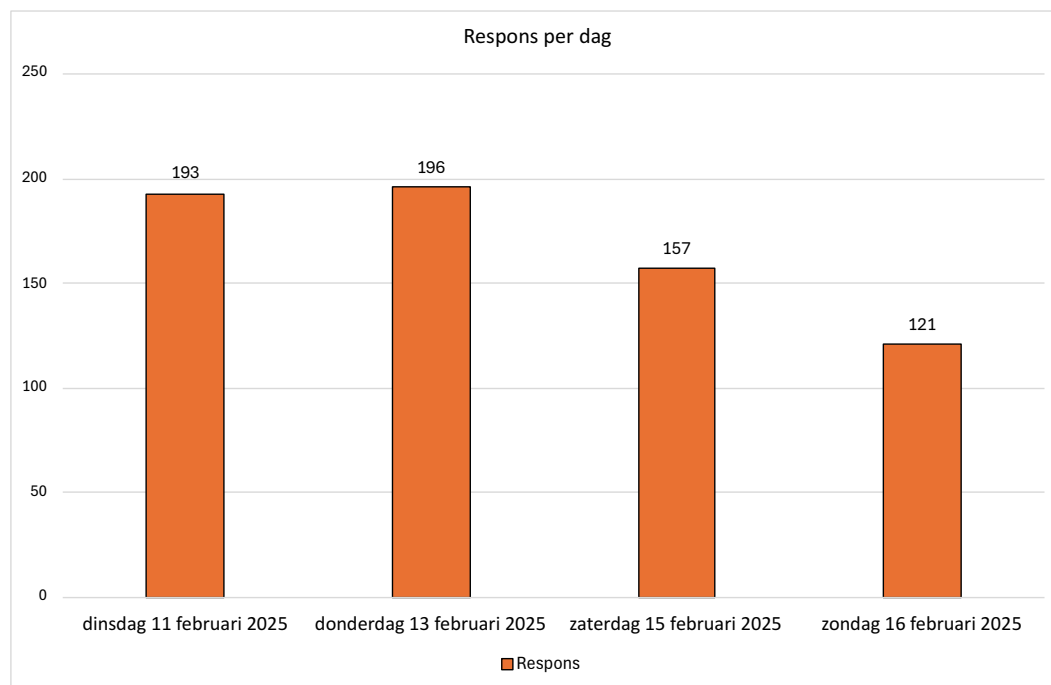


### 3. RESULTATEN ENQUÊTE

Onder de gebruikers van de veerverbinding is driemaal een enquêteonderzoek uitgevoerd (er is geen enquête onderzoek uitgevoerd onder de reizigers die geen gebruik meer maken van de veerdienst). Hierbij is in 2024 een meting gehouden in juli en augustus en in 2025 in februari. Dit is op zowel werk- als weekenddagen gedaan. De gebruikers konden een QR- code scannen om de vragenlijst zelf in te vullen en veldwerkers hebben de vragenlijst mondeling afgenomen. Van de 1885 gebruikers hebben 667 gebruikers de vragenlijst ingevuld (35%). Hoewel het totaal aantal respondenten lager is, is het aandeel hoger dan de eerdere metingen. Met deze respons heeft het derde enquête- onderzoek statistisch gezien een betrouwbaarheidsniveau van 95% met een foutmarge<sup>2</sup> van 3%. De foutmarge is berekend op het aantal gebruikers en ingevulde enquêtes (zie ook steekproefcalculator<sup>1</sup>). Hierbij kan gesteld worden dat de resultaten voor 95% betrouwbaar zijn met een foutmarge van rond de 3%.

De verdeling van het aantal ingevulde vragenlijsten door de week (58%) en in het weekend (42%) komt overeen met de verdeling van het aantal reizigers op werkdagen (56%) en weekenddagen (44%).

In deze memo vergelijken we de eerste en tweede meting met de derde meting. De omstandigheden ten tijde van het onderzoek verschilt tussen de metingen. Zo zijn de eerste metingen in de zomer gedaan, waarvan deels in de zomervakantie, terwijl de derde meting in de winter plaats vond. Daarnaast is sinds december de Blankenburgverbinding geopend die ervoor zorgt dat bestuurders een sneller alternatief hebben om tussen Maassluis en Rozenburg te reizen. Deze omstandigheden hebben invloed op het gebruik van de pont en moeten bij de interpretatie van de resultaten in gedachten genomen worden.

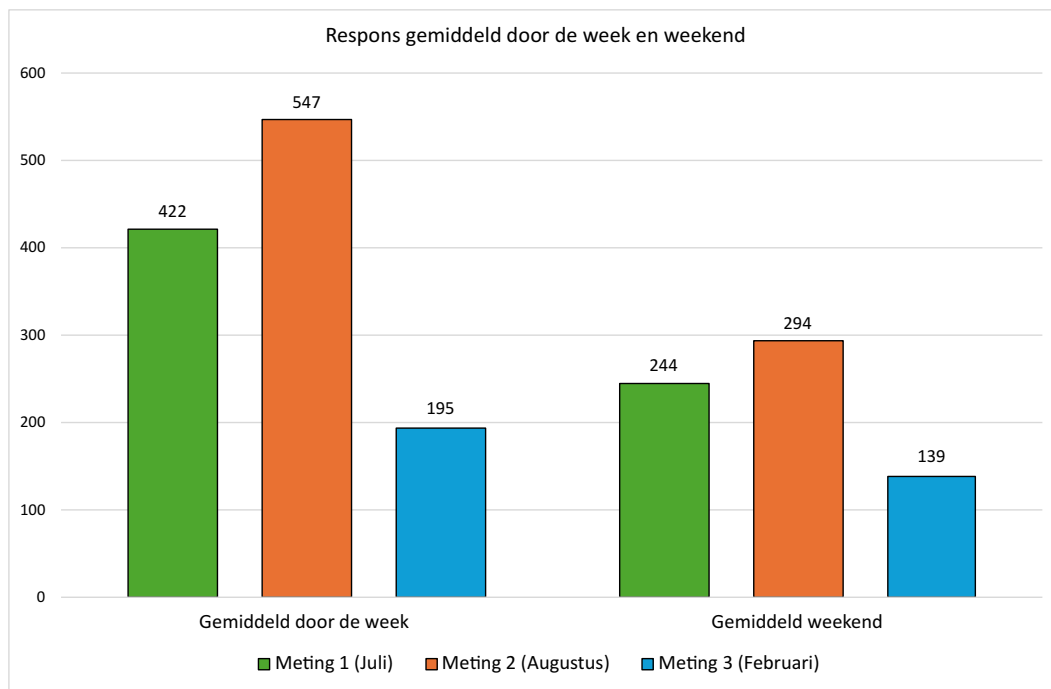


Figuur 8. Respons per meetdag

<sup>2</sup> <https://nl.checkmarket.com/steekproefcalculator/>



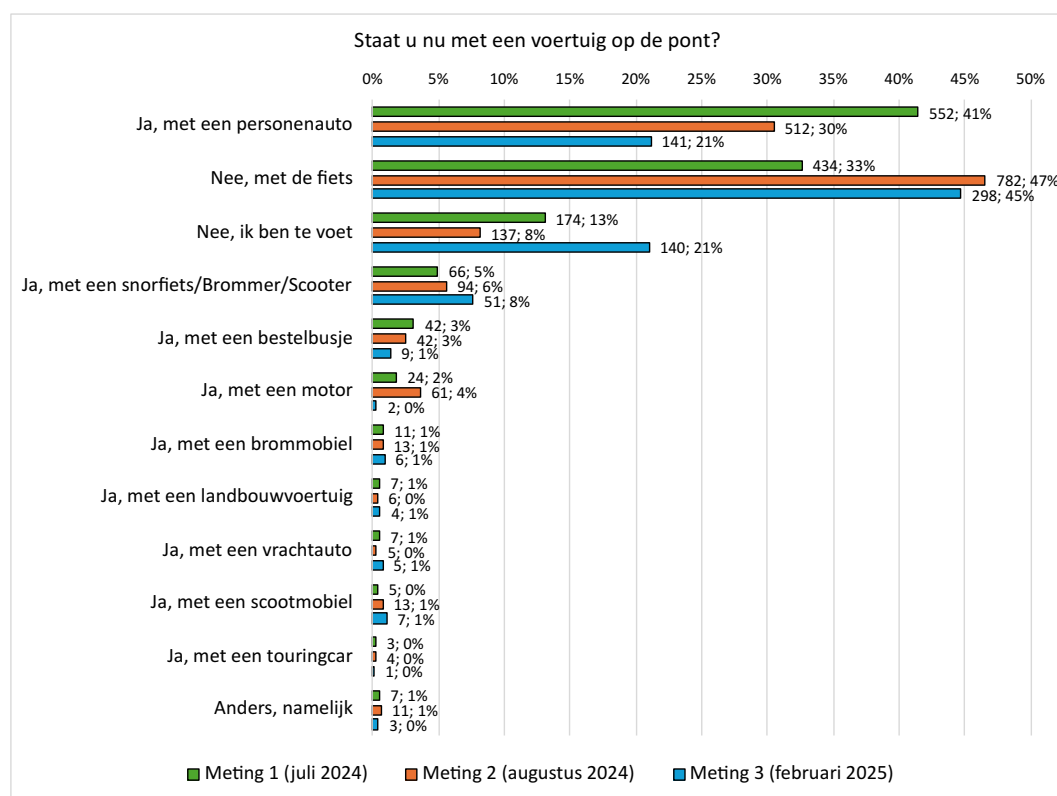
In Figuur 8 is de respons per meetdag weergegeven. In Figuur 9 is de respons per meting weergegeven. De respons lag, net als het gebruik van de veer, bij de derde meting lager dan bij de eerdere metingen. In totaal zijn er 667 complete vragenlijsten ingevuld tijdens de derde meting.



Figuur 9. Respons gemiddeld door de week en weekend

### Vervoerswijze

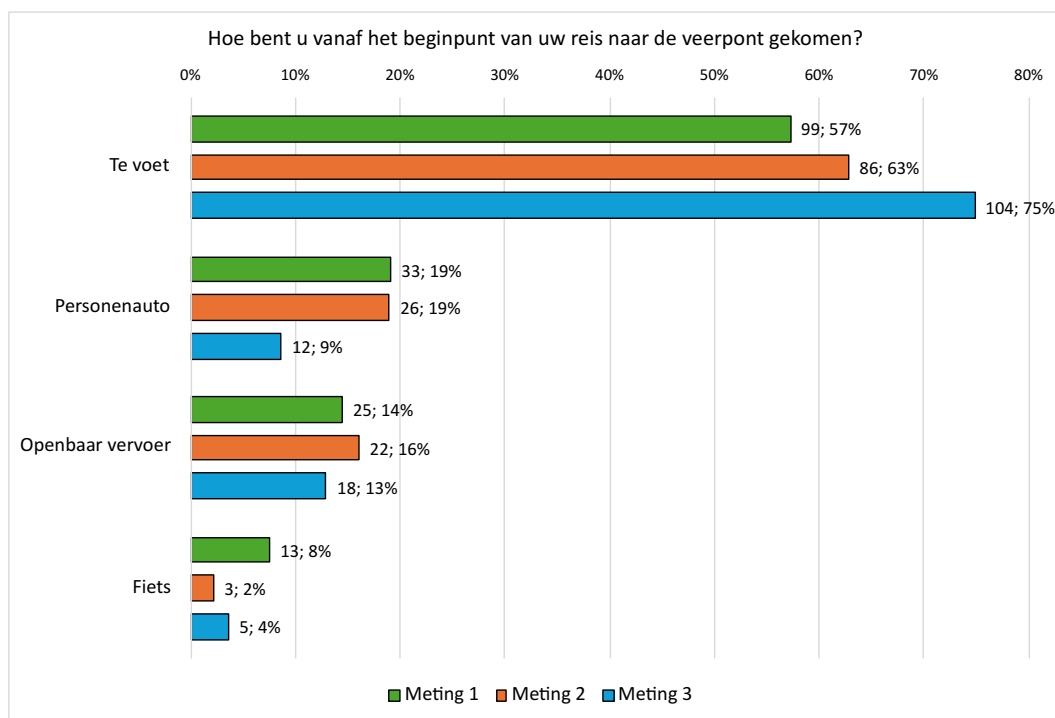
Als eerste is aan de gebruikers gevraagd op welke wijze men op dat moment de pont gebruikte. In Figuur 10 zijn de gegeven antwoorden per meting te zien. Hieruit kunnen we constateren dat bij de derde meting het grootste aandeel gebruikers met de fiets op de pont staan. Dit is bij 45% van de respondenten het geval. We zien dat het aandeel respondenten dat met een personenauto op de pont staat is afgenomen (21%). Het aantal voetgangers op de pont is met 21% gelijk aan het aantal personenauto's.



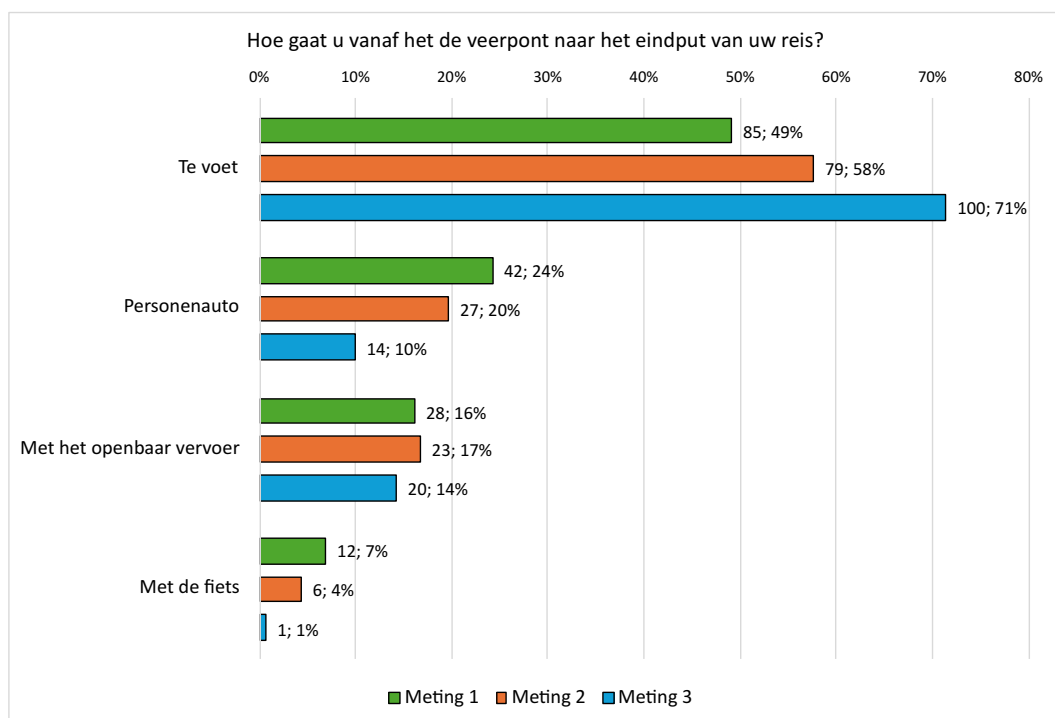
Figuur 10. Vervoerswijze meting 1, 2 en 3

### Reis van en naar pont

Aan de respondenten die aangeven te voet op de pont te staan is gevraagd op welke wijze zij naar de pont toe zijn gereisd en hoe ze verder reizen. In Figuur 11 en Figuur 12 zijn de gegeven antwoorden weergegeven. De meerderheid van de veergebruikers die zonder voertuig op de pont staan zijn ook te voet naar de pont gekomen (75%). Een klein deel is met het openbaar vervoer naar de pont gekomen (13%) en een nog kleiner deel met de auto (9%). Slechts een klein deel heeft diens fiets op de kade laten staan en is te voet de pont op gegaan (4%). Voor de reis van de pont naar de eindbestemming zien we een vergelijkbaar beeld.



Figuur 11. Reis naar pont. Voor voetgangers.

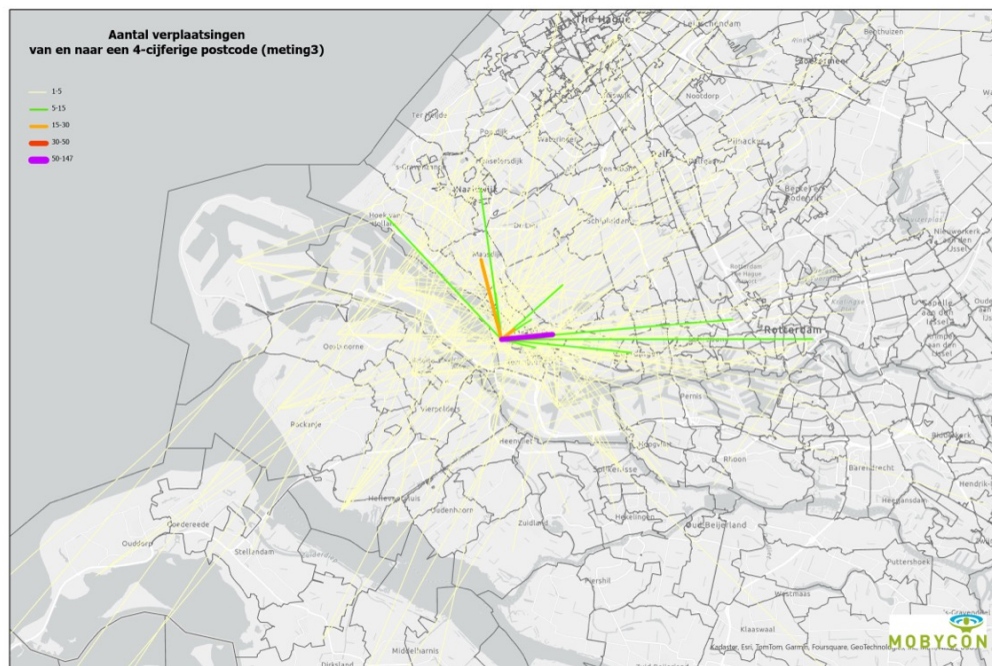


Figuur 12. Reis vanaf pont. Voor voetgangers.

### Herkomst en bestemming

Aan alle respondenten is gevraagd waar hun reis begonnen is en waar deze eindigt. In eerste instantie is gevraagd naar de 4-cijferige postcodes. Als deze niet bekend was is gevraagd naar de locatie van de herkomst/bestemming die wij omgezet hebben naar een centrale 4-cijferige postcode.

De herkomsten en bestemmingen per reiziger zijn verwerkt in de spider-kaart in Figuur 13.



Figuur 13. Spider herkomsten en bestemmingen

De meeste verplaatsingen worden gemaakt tussen Rozenburg en Maassluis (22%) gevolgd door Maassluis-Rozenburg (9%). Gevolgd door verplaatsingen met dezelfde begin en eindbestemming. Daarnaast zien we nog een aantal verplaatsingen die starten in Rozenburg en bestemmingen hebben ten noorden van Maassluis. We kunnen concluderen dat een derde van de veerpont gebruikers een verplaatsing maken direct tussen de twee plaatsen. Ten opzichte van de eerdere metingen zien we minder diversiteit in de herkomst en bestemmingen patronen. De top 10 per meting is gegeven in Tabel 5, Tabel 6 en Tabel 7.

| Top 10 | Herkomst       | Bestemming  | Totaal | Totaal % |
|--------|----------------|-------------|--------|----------|
| 1      | Rozenburg      | Maassluis   | 197    | 15%      |
| 2      | Maassluis      | Rozenburg   | 115    | 9%       |
| 3      | Rozenburg      | Rozenburg   | 40     | 3%       |
| 4      | Maassluis      | Brielle     | 39     | 3%       |
| 5      | Rozenburg      | Vlaardingen | 30     | 2%       |
| 6      | Brielle        | Maassluis   | 30     | 2%       |
| 7      | Maassluis      | Maassluis   | 29     | 2%       |
| 8      | Hellevoetsluis | Maassluis   | 24     | 2%       |

Tabel 5. Herkomsten en bestemmingen meting 1



| Top 10 | Herkomst       | Bestemming     | Totaal | Totaal % |
|--------|----------------|----------------|--------|----------|
| 1      | Rozenburg      | Maassluis      | 153    | 9%       |
| 2      | Maassluis      | Rozenburg      | 105    | 6%       |
| 5      | Maassluis      | Brielle        | 44     | 3%       |
| 6      | Brielle        | Maassluis      | 42     | 2%       |
| 7      | Rozenburg      | Vlaardingen    | 31     | 2%       |
| 8      | Rozenburg      | Rotterdam      | 30     | 2%       |
| 9      | Hellevoetsluis | Maassluis      | 27     | 2%       |
| 10     | Maassluis      | Hellevoetsluis | 25     | 1%       |

Tabel 6. Herkomsten en bestemmingen meting 2

| Top 10 | Herkomst  | Bestemming  | Totaal | Totaal % |
|--------|-----------|-------------|--------|----------|
| 1      | Rozenburg | Maassluis   | 144    | 22%      |
| 2      | Maassluis | Rozenburg   | 60     | 9%       |
| 5      | Maassluis | Maassluis   | 17     | 3%       |
| 6      | Rozenburg | Rozenburg   | 15     | 2%       |
| 7      | Rozenburg | Maasdijk    | 14     | 2%       |
| 8      | Rozenburg | Vlaardingen | 14     | 2%       |
| 9      | Rozenburg | Rotterdam   | 13     | 2%       |
| 10     | Rozenburg | Schiedam    | 10     | 1%       |

Tabel 7. Herkomsten en bestemmingen meting 3

Voor alle ritten is tevens de reisafstand bepaald. Hiermee is een overzicht gemaakt of er voornamelijk lokale ritten of bovenregionale ritten worden gemaakt. In Tabel 8 is te zien dat tijdens meting 3 ongeveer de helft van de ritten lokale ritten zijn tot een afstand van 3 kilometer. Het aantal ritten tussen de 3 en 10 en 10 en 30 kilometer is vergelijkbaar. Het aantal en aandeel bovenregionale ritten is het kleinst. We zien dat ten opzichte van de eerste en tweede meting het aandeel lokale ritten is toegenomen.

| Type rit           | Afstand  | Totaal   | Aandeel | Totaal   | Aandeel | Totaal   | Aandeel |
|--------------------|----------|----------|---------|----------|---------|----------|---------|
|                    |          | Meting 1 |         | Meting 2 |         | Meting 3 |         |
| 1. Lokaal          | 0-3 km   | 431      | 34%     | 551      | 34%     | 266      | 48%     |
| 2. Agglomeratief   | 3-10 km  | 357      | 28%     | 395      | 24%     | 114      | 21%     |
| 3. Regionaal       | 10-30 km | 380      | 30%     | 490      | 30%     | 145      | 26%     |
| 4. Boven regionaal | > 30 km  | 111      | 9%      | 185      | 11%     | 29       | 5%      |

Tabel 8. Reisafstand verplaatsingen

De veerverbinding kan gebruikt worden door langzaam verkeer en motorvoertuigen. Hiervan is de verwachting dat zij andere afstanden afleggen. In Tabel 9 en Tabel 10 zijn de ritafstanden voor langzaam verkeer (voet, fiets, scooter, scootmobiel) en motorvoertuigen weergegeven per meting.

| Type rit           | Afstand  | Totaal   | Aandeel | Totaal   | Aandeel | Totaal   | Aandeel |
|--------------------|----------|----------|---------|----------|---------|----------|---------|
|                    |          | Meting 1 |         | Meting 2 |         | Meting 3 |         |
| 1. Lokaal          | 0-3 km   | 271      | 41%     | 416      | 42%     | 200      | 49%     |
| 2. Agglomeratief   | 3-10 km  | 161      | 24%     | 230      | 23%     | 98       | 24%     |
| 3. Regionaal       | 10-30 km | 170      | 26%     | 254      | 25%     | 102      | 25%     |
| 4. Boven regionaal | > 30 km  | 56       | 9%      | 100      | 10%     | 12       | 3%      |

Tabel 9. Ritafstanden langzaam verkeer meting 1, 2 en 3



| Type rit           | Afstand  | Totaal   | Aandeel | Totaal   | Aandeel | Totaal   | Aandeel |
|--------------------|----------|----------|---------|----------|---------|----------|---------|
|                    |          | Meting 1 |         | Meting 2 |         | Meting 3 |         |
| 1. Lokaal          | 0-3 km   | 160      | 26%     | 135      | 22%     | 66       | 46%     |
| 2. Agglomeratief   | 3-10 km  | 196      | 32%     | 165      | 27%     | 16       | 11%     |
| 3. Regionaal       | 10-30 km | 210      | 34%     | 236      | 38%     | 43       | 30%     |
| 4. Boven regionaal | > 30 km  | 56       | 9%      | 85       | 14%     | 17       | 12%     |

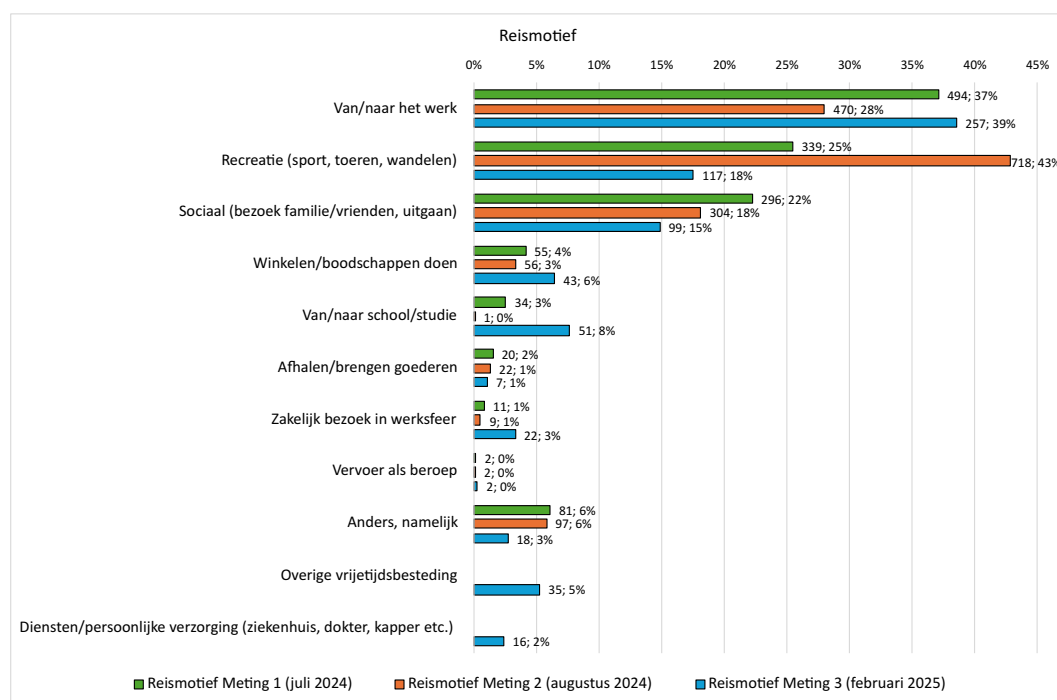
Tabel 10. Ritafstanden motorvoertuigen meting 1, 2 en 3

Terwijl we in de eerste twee metingen nog een duidelijk verschil zagen in ritafstand tussen langzaam verkeer en motorvoertuigen is dat bij de derde meting afgenomen. Zowel voor het langzame als gemotoriseerde verkeer zijn de helft van de ritten lokale ritten.

### Reismotief

In Figuur 14 is weergegeven waarom de respondenten hun reis maakten (reismotief). Uit deze grafiek kunnen we constateren dat bij de derde meting het woon- werkverkeer het belangrijkste motief is. Hierbij geeft 39% (257) van de respondenten aan de reis te maken van of naar werk.

Het aandeel recreatie is bij de derde meting 18% (117), dat ligt lager dan bij de eerdere metingen. Gezien het seizoen is dit te verklaren. Veel van de ritten met de pont worden gemaakt in de vrije tijd, zoals recreatie (18%), sociaal (15%) en overige vrijetijdsbesteding (5%). 8% van de ritten worden gemaakt van en naar school of studie, terwijl dit bij de eerste meting 3% was en bij de tweede meting van dit maar 1% (vakantieperiode).



Figuur 14. Reismotief meting 1, 2 en 3



## Reismotief en vervoerswijze

Als we kijken naar de relatie tussen reismotief en vervoerswijze dan valt op dat bij de eerste meting 32% van de fietsers een recreatief reismotief hebben, bij de tweede meting ligt dit op 54% en bij de derde meting slechts 12%. Dit is te verklaren door het meetmoment in februari in combinatie met het slechte weer. In februari zagen we wel dat meeste fietsers (48%) een reis met als doel van en naar werk.

Bij de eerste meting ging 38% van de automobilisten van en naar het werk en was vergelijkbaar (34%) met de tweede meting. Bij de derde meting zien we dat dit is gedaald naar 20%. Hierbij is het aandeel recreatief verkeer gelijk gebleven ten opzichte van de tweede met 33%.

| Meting |                                       | Waarom maakt u deze reis? |                                     |                                  |                                                                      |                             |                          |                            |                        |                              |                    |                  |            |
|--------|---------------------------------------|---------------------------|-------------------------------------|----------------------------------|----------------------------------------------------------------------|-----------------------------|--------------------------|----------------------------|------------------------|------------------------------|--------------------|------------------|------------|
|        | Vervoerswijze                         | Van/naar het werk         | Recreatie (sport, toeren, wandelen) | Sociaal (familiebezoek, uitgaan) | Diensten/peersooselijke verzorging (ziekenhuis, dokter, kapper etc.) | Overige vrijetijdsbesteding | Afhalen/brengen goederen | Winkelen/boodschappen doen | Van/naar school/studie | Zakelijk bezoek in werksfeer | Vervoer als beroep | Anders, namelijk | Eindtotaal |
| 1      | Nee, met de fiets                     | 34%                       | 32%                                 | 20%                              | 0%                                                                   | 0%                          | 0%                       | 4%                         | 5%                     | 0%                           | 0%                 | 5%               | 100%       |
|        | Nee, ik ben te voet                   | 29%                       | 16%                                 | 35%                              | 0%                                                                   | 0%                          | 1%                       | 8%                         | 6%                     | 1%                           | 1%                 | 5%               | 100%       |
|        | Ja, met een vrachtauto                | 86%                       | 0%                                  | 0%                               | 0%                                                                   | 0%                          | 14%                      | 0%                         | 0%                     | 0%                           | 0%                 | 0%               | 100%       |
|        | Ja, met een touringcar                | 0%                        | 100%                                | 0%                               | 0%                                                                   | 0%                          | 0%                       | 0%                         | 0%                     | 0%                           | 0%                 | 0%               | 100%       |
|        | Ja, met een snorfiets/Brommer/Scooter | 44%                       | 17%                                 | 21%                              | 0%                                                                   | 0%                          | 2%                       | 0%                         | 0%                     | 2%                           | 2%                 | 14%              | 100%       |
|        | Ja, met een scootmobiel               | 20%                       | 0%                                  | 20%                              | 0%                                                                   | 0%                          | 20%                      | 40%                        | 0%                     | 0%                           | 0%                 | 0%               | 100%       |
|        | Ja, met een personenauto              | 38%                       | 25%                                 | 23%                              | 0%                                                                   | 0%                          | 3%                       | 3%                         | 0%                     | 1%                           | 0%                 | 7%               | 100%       |
|        | Ja, met een motor                     | 33%                       | 54%                                 | 4%                               | 0%                                                                   | 0%                          | 0%                       | 4%                         | 0%                     | 4%                           | 0%                 | 0%               | 100%       |
|        | Ja, met een landbouwvoertuig          | 100%                      | 0%                                  | 0%                               | 0%                                                                   | 0%                          | 0%                       | 0%                         | 0%                     | 0%                           | 0%                 | 0%               | 100%       |
|        | Ja, met een brommobiel                | 27%                       | 27%                                 | 27%                              | 0%                                                                   | 0%                          | 0%                       | 0%                         | 0%                     | 0%                           | 0%                 | 9%               | 100%       |
|        | Ja, met een bestelbusje               | 81%                       | 5%                                  | 2%                               | 0%                                                                   | 0%                          | 0%                       | 5%                         | 0%                     | 7%                           | 0%                 | 0%               | 100%       |
|        | Anders, namelijk                      | 14%                       | 57%                                 | 14%                              | 0%                                                                   | 0%                          | 0%                       | 14%                        | 0%                     | 0%                           | 0%                 | 0%               | 100%       |
|        | Totaal 1                              | 37%                       | 25%                                 | 22%                              | 0%                                                                   | 0%                          | 2%                       | 4%                         | 3%                     | 1%                           | 0%                 | 6%               | 100%       |
|        | 2 Nee, met de fiets                   | 22%                       | 54%                                 | 16%                              | 0%                                                                   | 0%                          | 1%                       | 3%                         | 0%                     | 0%                           | 0%                 | 5%               | 100%       |
|        | Nee, ik ben te voet                   | 24%                       | 30%                                 | 32%                              | 0%                                                                   | 0%                          | 0%                       | 4%                         | 0%                     | 1%                           | 1%                 | 8%               | 100%       |
|        | Ja, met een vrachtauto                | 20%                       | 40%                                 | 0%                               | 0%                                                                   | 0%                          | 20%                      | 0%                         | 0%                     | 0%                           | 20%                | 0%               | 100%       |
|        | Ja, met een touringcar                | 0%                        | 75%                                 | 25%                              | 0%                                                                   | 0%                          | 0%                       | 0%                         | 0%                     | 0%                           | 0%                 | 0%               | 100%       |
|        | Ja, met een snorfiets/Brommer/Scooter | 44%                       | 26%                                 | 19%                              | 0%                                                                   | 0%                          | 0%                       | 4%                         | 0%                     | 0%                           | 0%                 | 6%               | 99%        |
|        | Ja, met een scootmobiel               | 8%                        | 46%                                 | 8%                               | 0%                                                                   | 0%                          | 0%                       | 23%                        | 0%                     | 0%                           | 0%                 | 15%              | 100%       |
|        | Ja, met een personenauto              | 34%                       | 33%                                 | 21%                              | 0%                                                                   | 0%                          | 2%                       | 3%                         | 0%                     | 1%                           | 0%                 | 7%               | 100%       |
|        | Ja, met een motor                     | 20%                       | 62%                                 | 8%                               | 0%                                                                   | 0%                          | 2%                       | 0%                         | 0%                     | 2%                           | 0%                 | 7%               | 100%       |
|        | Ja, met een landbouwvoertuig          | 83%                       | 0%                                  | 0%                               | 0%                                                                   | 0%                          | 17%                      | 0%                         | 0%                     | 0%                           | 0%                 | 0%               | 100%       |
|        | Ja, met een brommobiel                | 15%                       | 46%                                 | 31%                              | 0%                                                                   | 0%                          | 0%                       | 0%                         | 0%                     | 0%                           | 0%                 | 8%               | 100%       |
|        | Ja, met een bestelbusje               | 64%                       | 17%                                 | 5%                               | 0%                                                                   | 0%                          | 12%                      | 0%                         | 0%                     | 2%                           | 0%                 | 0%               | 100%       |
|        | Anders, namelijk                      | 27%                       | 36%                                 | 18%                              | 0%                                                                   | 0%                          | 0%                       | 0%                         | 0%                     | 0%                           | 0%                 | 18%              | 100%       |
|        | Totaal 2                              | 28%                       | 43%                                 | 18%                              | 0%                                                                   | 0%                          | 1%                       | 3%                         | 0%                     | 1%                           | 0%                 | 6%               | 100%       |
|        | 3 Nee, ik ben te voet                 | 29%                       | 19%                                 | 21%                              | 1%                                                                   | 9%                          | 1%                       | 6%                         | 5%                     | 3%                           | 0%                 | 5%               | 100%       |
|        | Ja, met een vrachtauto                | 80%                       | 0%                                  | 20%                              | 0%                                                                   | 0%                          | 0%                       | 0%                         | 0%                     | 0%                           | 0%                 | 0%               | 100%       |
|        | Ja, met een touringcar                | 100%                      | 0%                                  | 0%                               | 0%                                                                   | 0%                          | 0%                       | 0%                         | 0%                     | 0%                           | 0%                 | 0%               | 100%       |
|        | Ja, met een snorfiets/Brommer/Scooter | 47%                       | 12%                                 | 8%                               | 4%                                                                   | 8%                          | 0%                       | 4%                         | 18%                    | 0%                           | 0%                 | 0%               | 100%       |
|        | Ja, met een scootmobiel               | 57%                       | 0%                                  | 14%                              | 0%                                                                   | 0%                          | 14%                      | 0%                         | 14%                    | 0%                           | 0%                 | 0%               | 100%       |
|        | Ja, met een personenauto              | 20%                       | 33%                                 | 21%                              | 4%                                                                   | 4%                          | 2%                       | 9%                         | 1%                     | 4%                           | 0%                 | 4%               | 100%       |
|        | Ja, met een motor                     | 100%                      | 0%                                  | 0%                               | 0%                                                                   | 0%                          | 0%                       | 0%                         | 0%                     | 0%                           | 0%                 | 0%               | 100%       |
|        | Ja, met een landbouwvoertuig          | 50%                       | 0%                                  | 0%                               | 0%                                                                   | 25%                         | 0%                       | 0%                         | 0%                     | 0%                           | 25%                | 0%               | 100%       |
|        | Ja, met een fiets                     | 48%                       | 12%                                 | 11%                              | 2%                                                                   | 4%                          | 1%                       | 6%                         | 11%                    | 4%                           | 0%                 | 2%               | 100%       |
|        | Ja, met een brommobiel                | 50%                       | 0%                                  | 0%                               | 0%                                                                   | 0%                          | 0%                       | 17%                        | 17%                    | 17%                          | 0%                 | 0%               | 100%       |
|        | Ja, met een bestelbusje               | 44%                       | 22%                                 | 11%                              | 0%                                                                   | 0%                          | 0%                       | 11%                        | 0%                     | 0%                           | 11%                | 0%               | 100%       |
|        | Anders, namelijk                      | 33%                       | 0%                                  | 33%                              | 0%                                                                   | 0%                          | 0%                       | 0%                         | 0%                     | 0%                           | 0%                 | 33%              | 100%       |
|        | Totaal 3                              | 39%                       | 18%                                 | 15%                              | 2%                                                                   | 5%                          | 1%                       | 6%                         | 8%                     | 3%                           | 0%                 | 3%               | 100%       |
|        | Eindtotaal                            | 33%                       | 32%                                 | 19%                              | 0%                                                                   | 1%                          | 1%                       | 4%                         | 2%                     | 1%                           | 0%                 | 5%               | 100%       |

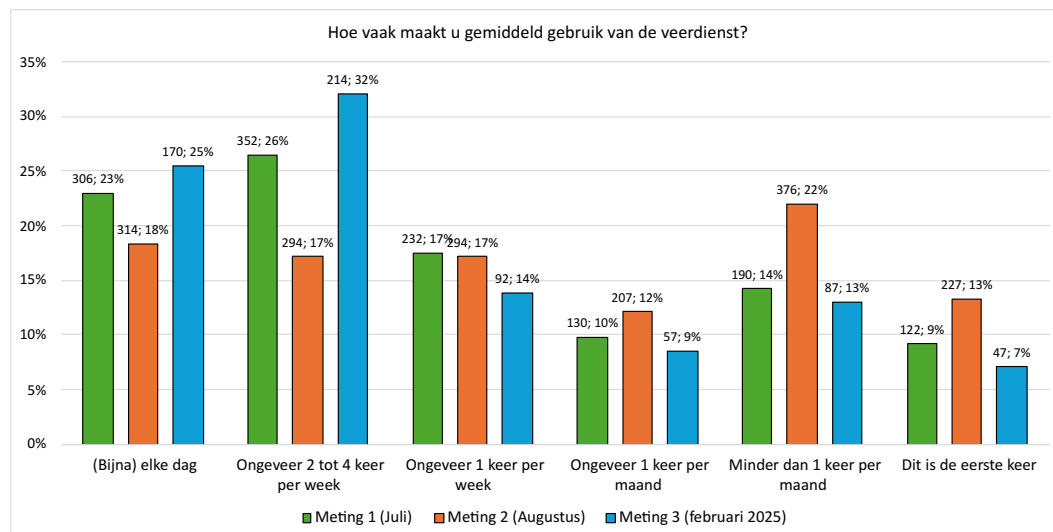
Tabel 11. Reismotief naar vervoerswijze

## Gemiddeld gebruik

Iets meer dan de helft van de respondenten maakt ten minste 2 keer per week tot elke dag gebruik van de veerdienst. Ditzelfde beeld zagen we ook bij de eerste meting. Tijdens de tweede meting, lag het aantal wekelijkse gebruikers lager, dit is te verklaren door de zomerperiode.



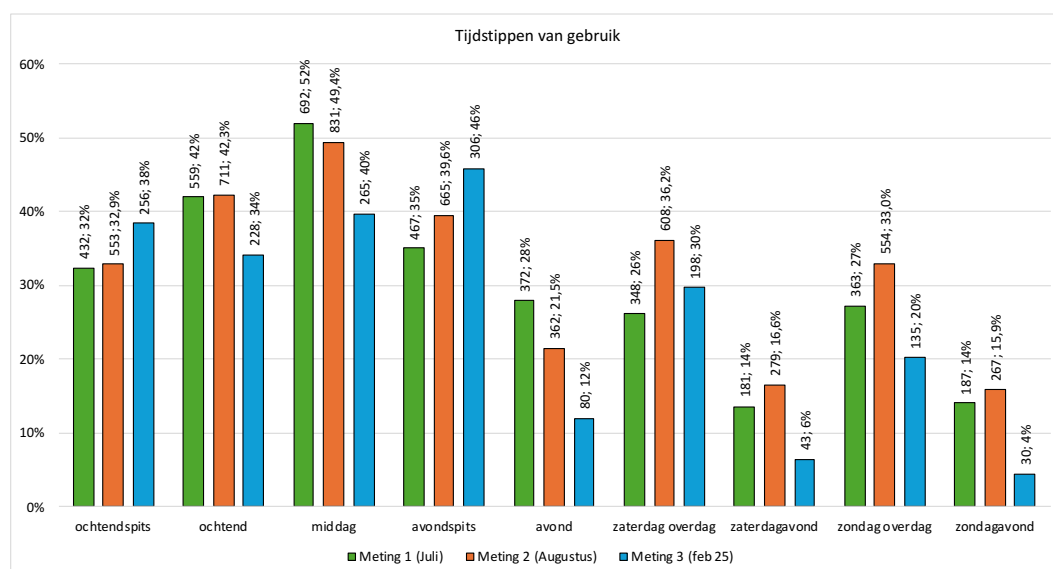
Als we specifiek kijken naar het gemiddeld gebruik van het autoverkeer dan zien we dat bij de derde meting slechts 5% ten minste 2 keer per week tot elke dag gebruik van de veerdienst maakt. Bij de eerste meting zat dit op 21% en bij de tweede meting op 11%.



Figuur 15. Gemiddeld gebruik meting 1, 2 en 3

De respondenten konden meerdere antwoorden geven op de vraag op welke momenten zij gebruik maken van de veerverbinding. Hierbij is globaal aangegeven of men in de ochtend of avondspits reist of bijvoorbeeld overdag. Er zijn bij de eerste en tweede meting geen specifieke tijdsvensters gehanteerd, dit was dus naar inzicht van de respondent. Bij de derde meting zijn specifieke tijdsvensters aan de vraag toegevoegd om een nauwkeuriger beeld te krijgen.

Ongeveer evenveel respondenten geven aan in de ochtendspits te reizen als in de avondspits. Hierbij reizen er bij de derde meting iets meer in de avondspits.

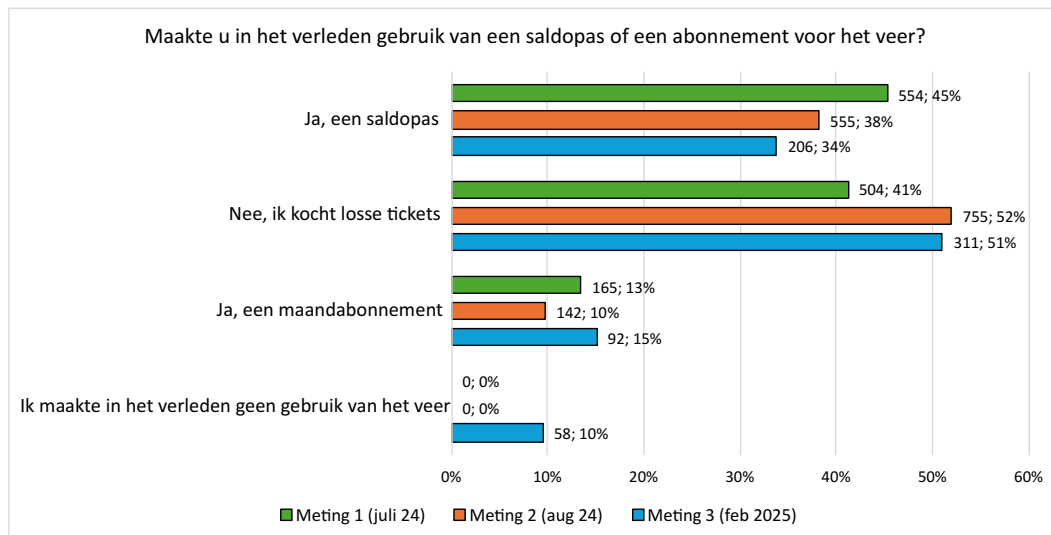


Figuur 16. Momenten waarop veergebruikers met de veer reizen. Uitgedrukt in % van respondenten.



### Abonnement gebruik

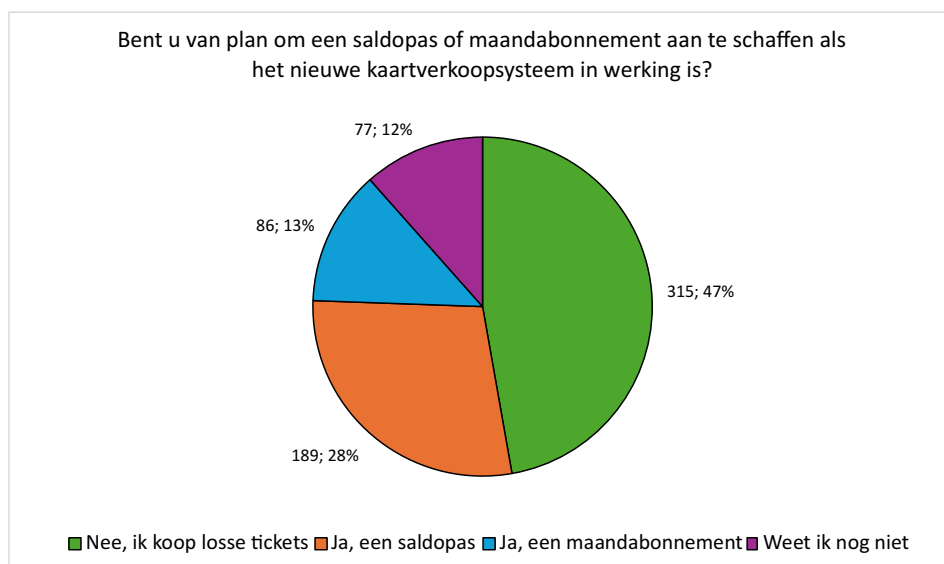
In de huidige situatie zijn er op de veerverbinding geen abonnementen. In het verleden was het mogelijk met een saldogpas, abonnement of losse tickets te reizen. Aan de respondenten is gevraagd of zij hier in het verleden gebruik van heeft gemaakt. Bij de derde meting zien we dat ongeveer de helft van de mensen in het verleden losse tickets kocht (51%). Een derde maakte gebruik van een saldogpas (34%) en een klein deel had een maandabonnement (15%).



Figuur 17. Type vervoersbewijs verleden

### Abonnement toekomst

In de toekomst wordt er een nieuw kaartverkoopsysteem aangeboden op de veerpont. Aan respondenten is gevraagd of ze daar verwachten gebruik van te maken. 47% geeft aan losse tickets te blijven kopen. 40% geeft aan hier gebruik van te willen maken, via een saldogpas (28%) dan wel een maandabonnement (12%).



Figuur 18. Type vervoersbewijs toekomst



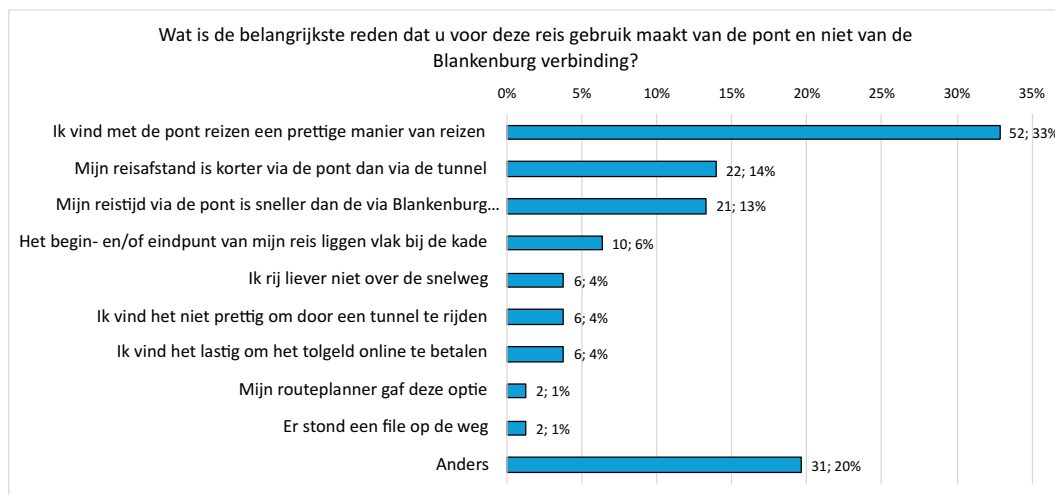
### Situatie februari 2025

We hebben een aantal wijzigingen doorgevoerd ten opzichte van de vragenlijst van 2024. Sinds december 2024 is de Blankenburg verbinding geopend en hebben veel reizigers tussen Rozenburg en Maassluis een sneller alternatief. We hebben een aantal vragen gesteld over het gebruik van deze nieuwe Blankenburg verbinding en het gebruik van de nieuwe directe buslijn.

### Gebruik Blankenburg verbinding

Aan de bestuurders van motorvoertuigen (motor, personenauto, bestelbusje, touringcar en vrachtauto) die ook gebruik kunnen en mogen maken van de Blankenburg verbinding is gevraagd waarom ze toch gebruik maken van de pont.

Het grootste deel (33%) geeft aan de pont een prettige manier van reizen te vinden. Ook reisafstand (14%) en reistijd (13%) worden genoemd als reden om met de pont te reizen. Als andere redenen wordt het vaakst aangegeven dat bestuurders en/of hun passagiers het leuk vinden om met de pont te gaan. Andere redenen zijn onder andere een verkeerd genomen afslag. Goed om hierbij op te merken is dat in praktijk voor vrijwel alle herkomst en bestemming combinaties de blankenburg verbinding een kortere totale reistijd geeft<sup>3</sup>.

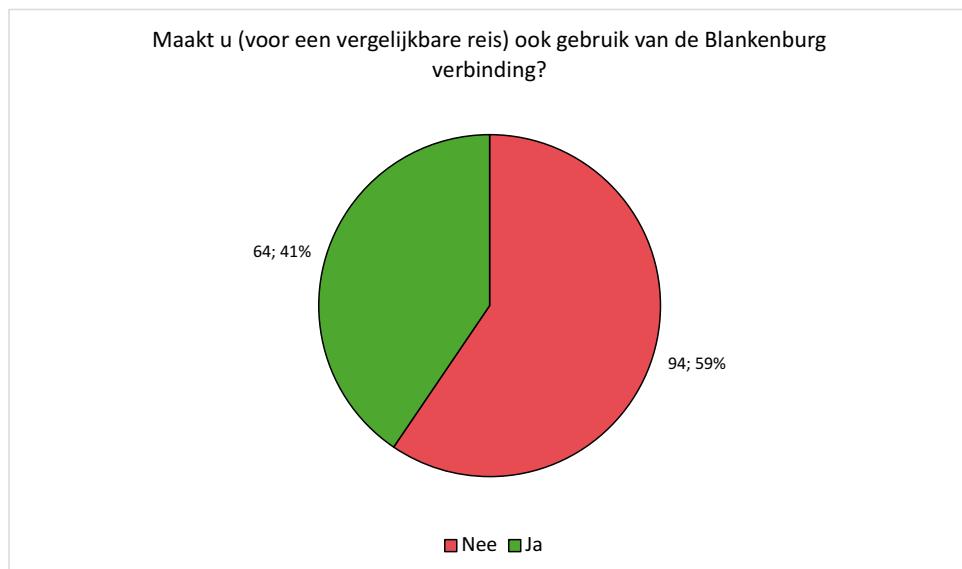


Figuur 19. Redenen gebruik pont

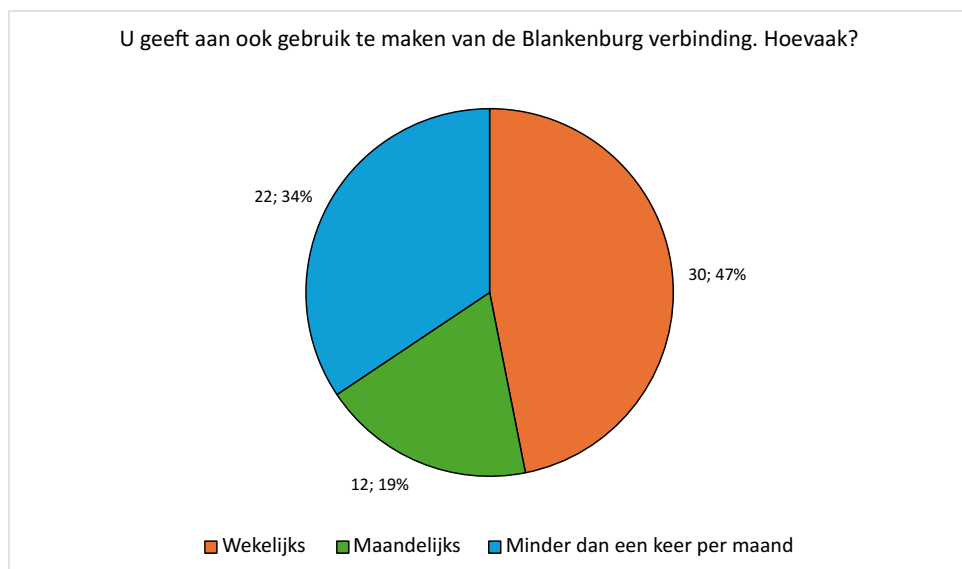
<sup>3</sup> Vergelijking gemaakt met routeplanner van Google Maps.



Van de 158 bestuurders van motorvoertuigen geeft 41% aan ook gebruik te maken van de Blankenburg verbinding. Van deze groep doet de helft dit ten minste eens per week (47%, 30 respondenten).

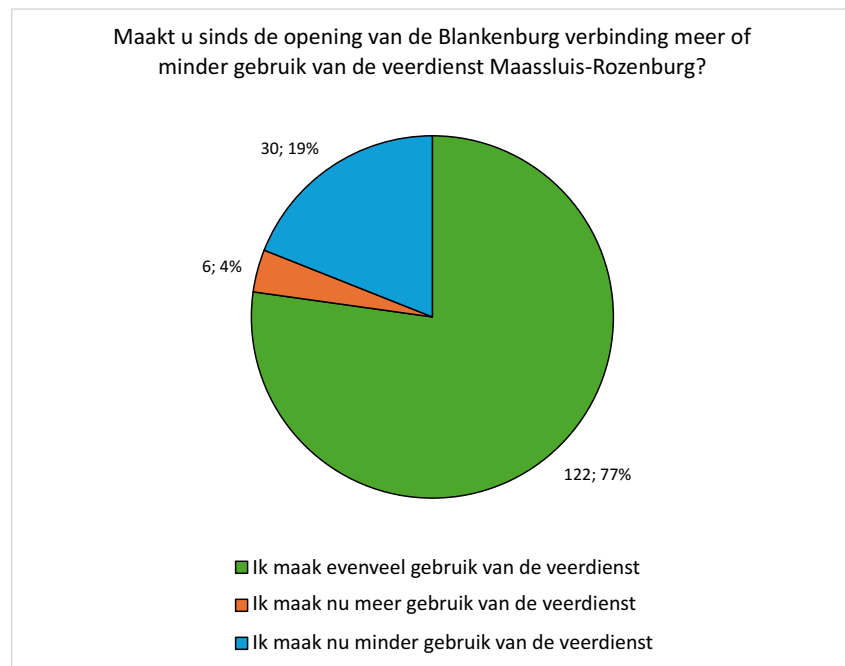


Figuur 20. Aandeel respondenten dat ook gebruik maakt van Blankenburg verbinding



Figuur 21. Frequentie gebruik Blankenburg verbinding

Als reden geeft de meerderheid aan de Blankenburg te gebruiken omdat dat sneller is (69%) en 11% geeft aan dit te doen vanwege de lagere kosten. Als overige redenen (20%) wordt vaak genoemd dat mensen dit doen omdat de autoveer niet vaart in de vroege avond en laat op de avond. Van alle motorvoertuigbestuurders geeft 77% aan evenveel gebruik te maken van de veerdienst als voor de opening van de Blankenburg verbinding. 19% van de huidige pontgebruikers geeft aan voor de opening vaker gebruik te hebben gemaakt van de veerpont.



Figuur 22. Verandering gebruik veerdienst

#### Gebruik buslijn Rozenburg naar metrostation Schiedam

Aan alle respondenten is gevraagd of zij gebruik maken van de nieuwe buslijn die vanuit Rozenburg direct via de Blankenburg verbinding naar metrostation Schiedam rijdt. 14% (94) geeft aan hier weleens gebruik van te maken. Hiervan doet 62% dit wekelijks en 21% dit maandelijks.

Aan de gebruikers van de buslijn is gevraagd of zij na ingebruikname van de buslijn minder de veerdienst zijn gaan gebruiken, dit is voor 32% (30) het geval. 62% (58) geeft aan evenveel gebruik te maken van de veerdienst als voorheen.

**Deelconclusie:** De huidige gebruikers van de veerdienst hebben een vragenlijst ingevuld. De resultaten zijn vergeleken met eerdere metingen van voor de opening van de Blankenburgverbinding. De opvallendste resultaten zijn:

- tijdens de derde meting is het aandeel lokale ritten toegenomen;
- het aandeel gebruikers dat wekelijks gebruik maakt van de veer is toegenomen;
- de belangrijkste reden dat bestuurders van motorvoertuigen gebruik blijven maken van de veer is omdat ze dit een leuke manier van reizen vinden. Daarnaast is de reisafstand en reistijd een motief om de veerdienst te nemen;
- 41% van de bestuurders van motorvoertuigen maakt naast het veer ook gebruik van de Blankenburgverbinding;
- 14% van de bevroegde veergebruikers maakt ook gebruik van de buslijn tussen Rozenburg en metrostation Schiedam.



## 4. SAMENVATTING

Mobycon heeft in februari 2025 een vragenlijstonderzoek uitgevoerd op de veerverbinding tussen Maassluis en Rozenburg. Bij dit onderzoek zijn interviews afgenomen en tellingen uitgevoerd onder de gebruikers van de veerdienst met als doel het gebruik van de veerdienst in beeld te brengen en het effect van de nieuwe Blankenburgverbinding in beeld te brengen. Daarnaast zijn tellingen van de veerdienst ontvangen van week 15 2024 tot en met week 7 2025. De belangrijkste resultaten uit het onderzoek staan beschreven in deze memo. Later in 2025 staat nog een vervolgonderzoek gepland.

De belangrijkste conclusies van dit deelonderzoek zijn:

- op een gemiddelde weekenddag in februari hebben we 417 passagiers geteld. Hiervan was 20% van de gebruikers automobilist. Dit aandeel is lager dan in juli 2024;
- op een gemiddelde werkdag zijn er in februari 526 passagiers geteld. Waarvan 12% automobilisten. Dit is flink lager dan tijdens eerdere metingen. Op werkdagen zien we een piek in het aandeel gebruikers rond de ochtend en avondspits;
- als we kijken naar de vervoerswijze zien we dat door de week fietsers de grootste gebruikersgroep zijn (54%). Door de week is het aandeel voetgangers 20%. In het weekend zien we dat dit juist de grootste groep is (43%) en dat het aandeel fietsers rond 34% ligt;
- op basis van de metingen kunnen we stellen dat het aandeel automobilisten flink is afgenomen sinds de ingebruikname van de Blankenbrugverbinding. Dit beeld wordt bevestigd met de telgegevens per week. Hierbij zien we dat er gemiddeld 884 automobilisten per dag gebruik maakten van de veerdienst en dit na ingebruikname van de Blankenburgverbinding is dit gedaald naar gemiddeld 89 (-90%);
- bij het gebruik van het langzame verkeer is ook een daling te zien. Bij de (brom)fietsers zien we een gemiddeld gebruik van 734 per dag voor ingebruikname en 333 na ingebruikname van de Blankenburgverbinding (-55%). Bij de voetgangers zien we hetzelfde beeld met een afname van 231 naar 111 gemiddeld per dag (-52%). Hierbij speelt het seizoen (weersomstandigheden en minder recreatief verkeer) ook een belangrijke rol;
- de belangrijkste herkomst-bestemming is die tussen Rozenburg en Maassluis (15%) en vice versa (9% Maassluis-Rozenburg). Het aandeel lokale ritten (0-3 km) is met 14% toegenomen (48%) ten opzichte van eerdere metingen (34% bij zowel de eerste als tweede meting). Hierbij is 52% van de ritten nog steeds agglomeratief, regionaal of bovenregionaal;
- het belangrijkste reismotief is bij de derde meting van en naar het werk (39%) dit is vergelijkbaar met de eerste meting. Bij de tweede meting lag dit iets lager vanwege de vakantieperiode;
- van de automobilisten geeft 33% aan te reizen voor recreatie of en 22% voor sociale motieven. Het aandeel automobilisten dat voor werk reist is afgenomen ten opzichte van de eerdere metingen;
- de grootste groep veergebruikers gebruikt de veer tenminste 2 keer per week (57%). De gebruikers geven het vaakst de ochtendspits, middag en avondspits aan als tijdstip waarop ze de veer gebruiken;
- in het verleden maakte de helft van de respondenten gebruik van losse tickets, dit beeld zagen we ook bij eerdere metingen;
- ook voor de toekomst geeft de meerderheid aan gebruik te blijven willen maken van losse tickets (47%);
- bestuurders van motorvoertuigen die ook gebruik kunnen en mogen maken van de Blankenburg verbinding geven aan toch met de pont te reizen omdat dit een prettige manier van reizen is (33%). Daarnaast is de reisafstand en reistijd een motief om de veerdienst te nemen. In totaal geeft 41% van de bestuurders aan ook weleens de Blankenburgverbinding te gebruiken, 59% doet dit dus niet. Van alle motorvoertuigbestuurders geeft 77% evenveel gebruik te maken van de veerpont als voor de opening van de Blankenburgverbinding;



- sinds de opening van de Blankenburgverbinding is er een directe busverbinding tussen Rozenburg en metrostation Schiedam. 14% van alle respondenten geeft aan deze weleens te gebruiken. Het gebruik van de veerdienst door voetgangers is gedaald, mogelijk heeft dit te maken met het slechte weer en het beschikbare ov-alternatief (de buslijn).





## 5. BIJLAGE(N)





## 5.1 Bijlage 1: tellingen meting 1 en 2

| Periode               | Vaaroute      | Voetgangers | Fietser | Brommer<br>scooters<br>en<br>snorfiets | Scootmo<br>biel | Brommo<br>biel | Motor | Auto | Bus | Vracht | Vracht<br>met<br>aanhanger | Vracht<br>gevaarlij<br>ke<br>stoffen | Landbouw | Landbouw<br>met<br>aanhanger | Zwaar | Totaal |
|-----------------------|---------------|-------------|---------|----------------------------------------|-----------------|----------------|-------|------|-----|--------|----------------------------|--------------------------------------|----------|------------------------------|-------|--------|
| zaterdag 6 juli 2024  | Heen en Terug | 241         | 331     | 29                                     | 0               | 0              | 21    | 417  | 0   | 2      | 0                          | 0                                    | 0        | 0                            | 0     | 1041   |
| zondag 7 juli 2024    | Heen en Terug | 157         | 343     | 33                                     | 2               | 6              | 9     | 369  | 0   | 2      | 0                          | 0                                    | 0        | 0                            | 0     | 921    |
| Weekend (za+zo)       | Heen en Terug | 398         | 674     | 62                                     | 2               | 6              | 30    | 786  | 0   | 4      | 0                          | 0                                    | 0        | 0                            | 0     | 1962   |
| Gemiddelde weekend    | Heen en Terug | 199         | 337     | 31                                     | 1               | 3              | 15    | 393  | 0   | 2      | 0                          | 0                                    | 0        | 0                            | 0     | 981    |
| dinsdag 2 juli 2024   | Heen en Terug | 194         | 459     | 71                                     | 3               | 0              | 7     | 776  | 1   | 5      | 1                          | 0                                    | 0        | 2                            | 1     | 1520   |
| donderdag 4 juli 2024 | Heen en Terug | 694         | 97      | 0                                      | 4               | 18             | 872   | 0    | 4   | 0      | 0                          | 0                                    | 5        | 1                            | 3     | 1944   |
| Werkdagen (di+do)     | Heen en Terug | 440         | 1153    | 168                                    | 3               | 4              | 25    | 1648 | 1   | 9      | 1                          | 0                                    | 5        | 3                            | 4     | 3464   |
| Gemiddelde werkdag    | Heen en Terug | 220         | 577     | 84                                     | 2               | 2              | 13    | 824  | 1   | 5      | 1                          | 0                                    | 3        | 2                            | 2     | 1732   |

Tabel 14. Tellingen gebruikers veerverbinding (heen en terug). Meting 1

| Periode               | Vaaroute            | Voetgangers | Fietser | Brommer<br>scooters<br>en<br>snorfiets | Scootmo<br>biel | Brommo<br>biel | Motor | Auto | Bus | Vracht | Vracht<br>met<br>aanhanger | Vracht<br>gevaarlij<br>ke<br>stoffen | Landbouw | Landbouw<br>met<br>aanhanger | Zwaar | Totaal |
|-----------------------|---------------------|-------------|---------|----------------------------------------|-----------------|----------------|-------|------|-----|--------|----------------------------|--------------------------------------|----------|------------------------------|-------|--------|
| zaterdag 6 juli 2024  | Maassluis-Rozenburg | 124         | 149     | 14                                     | 0               | 0              | 10    | 200  | 0   | 1      | 0                          | 0                                    | 0        | 0                            | 0     | 498    |
| zaterdag 6 juli 2024  | Rozenburg-Maassluis | 117         | 182     | 15                                     | 0               | 0              | 11    | 217  | 0   | 1      | 0                          | 0                                    | 0        | 0                            | 0     | 543    |
| zondag 7 juli 2024    | Maassluis-Rozenburg | 74          | 160     | 13                                     | 1               | 3              | 3     | 172  | 0   | 1      | 0                          | 0                                    | 0        | 0                            | 0     | 427    |
| zondag 7 juli 2024    | Rozenburg-Maassluis | 83          | 183     | 20                                     | 1               | 3              | 6     | 197  | 0   | 1      | 0                          | 0                                    | 0        | 0                            | 0     | 494    |
| Weekend (za+zo)       | Maassluis-Rozenburg | 198         | 309     | 27                                     | 1               | 3              | 13    | 372  | 0   | 2      | 0                          | 0                                    | 0        | 0                            | 0     | 925    |
| Weekend (za+zo)       | Rozenburg-Maassluis | 200         | 365     | 35                                     | 1               | 3              | 17    | 414  | 0   | 2      | 0                          | 0                                    | 0        | 0                            | 0     | 1037   |
| Gemiddelde weekenddag | Maassluis-Rozenburg | 99          | 155     | 14                                     | 1               | 2              | 7     | 186  | 0   | 1      | 0                          | 0                                    | 0        | 0                            | 0     | 463    |
| Gemiddelde weekenddag | Rozenburg-Maassluis | 100         | 183     | 18                                     | 1               | 2              | 9     | 207  | 0   | 1      | 0                          | 0                                    | 0        | 0                            | 0     | 519    |
| dinsdag 2 juli 2024   | Maassluis-Rozenburg | 99          | 226     | 34                                     | 1               | 0              | 5     | 343  | 1   | 1      | 0                          | 0                                    | 0        | 2                            | 0     | 712    |
| dinsdag 2 juli 2024   | Rozenburg-Maassluis | 95          | 233     | 37                                     | 2               | 0              | 2     | 433  | 0   | 4      | 1                          | 0                                    | 0        | 0                            | 1     | 808    |
| donderdag 4 juli 2024 | Maassluis-Rozenburg | 132         | 338     | 54                                     | 0               | 1              | 6     | 425  | 0   | 2      | 0                          | 0                                    | 1        | 1                            | 2     | 962    |
| donderdag 4 juli 2024 | Rozenburg-Maassluis | 114         | 356     | 43                                     | 0               | 3              | 12    | 447  | 0   | 2      | 0                          | 0                                    | 4        | 0                            | 1     | 982    |
| Werkdagen (di+do)     | Maassluis-Rozenburg | 231         | 564     | 88                                     | 1               | 1              | 11    | 768  | 1   | 3      | 0                          | 0                                    | 1        | 3                            | 2     | 1674   |
| Werkdagen (di+do)     | Rozenburg-Maassluis | 209         | 589     | 80                                     | 2               | 3              | 14    | 880  | 0   | 6      | 1                          | 0                                    | 4        | 0                            | 2     | 1790   |
| Gemiddelde werkdag    | Maassluis-Rozenburg | 116         | 282     | 44                                     | 1               | 1              | 6     | 384  | 1   | 2      | 0                          | 0                                    | 1        | 2                            | 1     | 837    |
| Gemiddelde werkdag    | Rozenburg-Maassluis | 105         | 295     | 40                                     | 1               | 2              | 7     | 440  | 0   | 3      | 1                          | 0                                    | 2        | 0                            | 1     | 895    |

Tabel 13. Tellingen gebruikers veerverbinding (per richting). Meting 1

| Periode                   | Vaaroute      | Voetgangers | Fietser | Brommer<br>scooters<br>en<br>snorfiets | Scootmo<br>biel | Brommo<br>biel | Motor | Auto | Bus | Vracht | Vracht<br>met<br>aanhanger | Vracht<br>gevaarlij<br>ke<br>stoffen | Landbouw | Landbouw<br>met<br>aanhanger | Zwaar | Totaal |
|---------------------------|---------------|-------------|---------|----------------------------------------|-----------------|----------------|-------|------|-----|--------|----------------------------|--------------------------------------|----------|------------------------------|-------|--------|
| zaterdag 10 augustus 2024 | Heen en Terug | 308         | 1144    | 100                                    | 2               | 1              | 71    | 449  | 0   | 0      | 0                          | 0                                    | 0        | 1                            | 0     | 2076   |
| zondag 11 augustus 2024   | Heen en Terug | 363         | 1599    | 158                                    | 11              | 1              | 80    | 450  | 0   | 0      | 0                          | 0                                    | 0        | 0                            | 0     | 2662   |
| Weekend (za+zo)           | Heen en Terug | 671         | 2743    | 258                                    | 13              | 2              | 151   | 899  | 0   | 0      | 0                          | 0                                    | 0        | 1                            | 0     | 4738   |
| Gemiddelde weekenddag     | Heen en Terug | 336         | 1372    | 129                                    | 7               | 1              | 76    | 450  | 0   | 0      | 0                          | 0                                    | 0        | 1                            | 0     | 2369   |
| dinsdag 13 augustus 2024  | Heen en Terug | 268         | 926     | 115                                    | 8               | 0              | 39    | 610  | 0   | 1      | 1                          | 0                                    | 1        | 1                            | 0     | 1970   |
| donderdag 8 augustus 2024 | Heen en Terug | 248         | 1145    | 107                                    | 10              | 0              | 42    | 683  | 0   | 1      | 0                          | 0                                    | 3        | 1                            | 1     | 2241   |
| Werkdagen (di+do)         | Heen en Terug | 516         | 2071    | 222                                    | 18              | 0              | 81    | 1293 | 0   | 2      | 1                          | 0                                    | 4        | 2                            | 1     | 4211   |
| Gemiddelde werkdag        | Heen en Terug | 258         | 1036    | 111                                    | 9               | 0              | 41    | 647  | 0   | 1      | 1                          | 0                                    | 2        | 1                            | 1     | 2106   |

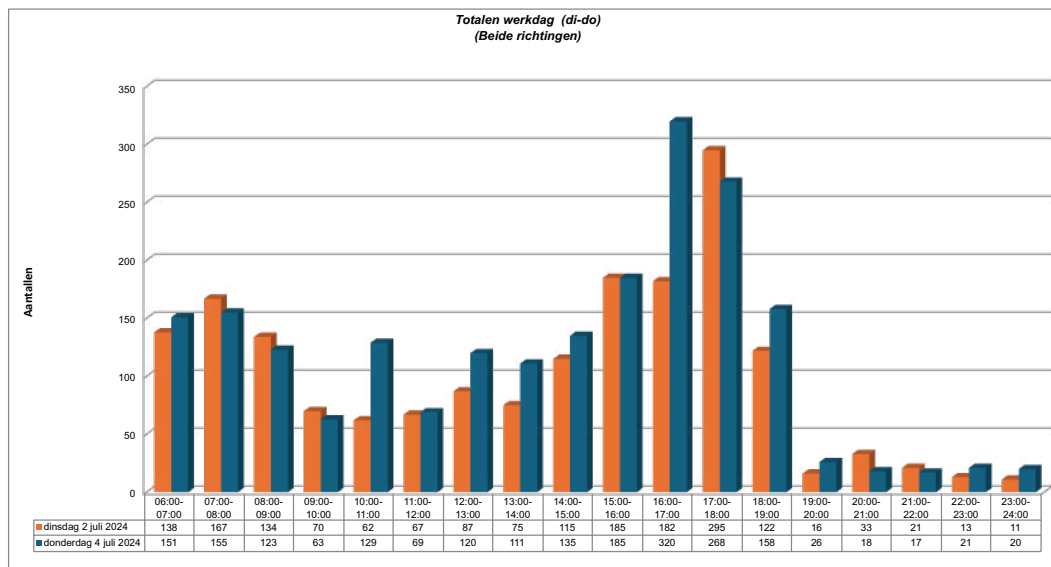
Tabel 12. Tellingen gebruikers veerverbinding (heen en terug). Meting 2

| Periode                   | Vaaroute            | Voetgangers | Fietser | Brommer<br>scooters<br>en<br>snorfiets | Scootmo<br>biel | Brommo<br>biel | Motor | Auto | Bus | Vracht | Vracht<br>met<br>aanhanger | Vracht<br>gevaarlij<br>ke<br>stoffen | Landbouw | Landbouw<br>met<br>aanhanger | Zwaar | Totaal |
|---------------------------|---------------------|-------------|---------|----------------------------------------|-----------------|----------------|-------|------|-----|--------|----------------------------|--------------------------------------|----------|------------------------------|-------|--------|
| zaterdag 10 augustus 2024 | Maassluis-Rozenburg | 153         | 543     | 54                                     | 1               | 0              | 34    | 246  | 0   | 0      | 0                          | 0                                    | 0        | 1                            | 0     | 1032   |
| zondag 11 augustus 2024   | Rozenburg-Maassluis | 155         | 601     | 46                                     | 1               | 1              | 37    | 203  | 0   | 0      | 0                          | 0                                    | 0        | 0                            | 0     | 1044   |
| zaterdag 10 augustus 2024 | Maassluis-Rozenburg | 178         | 742     | 75                                     | 6               | 1              | 37    | 225  | 0   | 0      | 0                          | 0                                    | 0        | 0                            | 0     | 1264   |
| zondag 11 augustus 2024   | Rozenburg-Maassluis | 185         | 857     | 83                                     | 5               | 0              | 43    | 225  | 0   | 0      | 0                          | 0                                    | 0        | 0                            | 0     | 1398   |
| Weekend (za+zo)           | Maassluis-Rozenburg | 331         | 1285    | 129                                    | 7               | 1              | 71    | 471  | 0   | 0      | 0                          | 0                                    | 0        | 1                            | 0     | 2296   |
| Weekend (za+zo)           | Rozenburg-Maassluis | 340         | 1458    | 129                                    | 6               | 1              | 80    | 428  | 0   | 0      | 0                          | 0                                    | 0        | 0                            | 0     | 2442   |
| Gemiddelde weekenddag     | Maassluis-Rozenburg | 166         | 643     | 65                                     | 4               | 1              | 36    | 236  | 0   | 0      | 0                          | 0                                    | 0        | 1                            | 0     | 1148   |
| Gemiddelde weekenddag     | Rozenburg-Maassluis | 170         | 729     | 65                                     | 3               | 1              | 40    | 214  | 0   | 0      | 0                          | 0                                    | 0        | 0                            | 0     | 1221   |
| dinsdag 13 augustus 2024  | Maassluis-Rozenburg | 131         | 458     | 53                                     | 3               | 0              | 19    | 322  | 0   | 0      | 0                          | 0                                    | 1        | 0                            | 0     | 987    |
| dinsdag 13 augustus 2024  | Rozenburg-Maassluis | 137         | 468     | 62                                     | 5               | 0              | 20    | 288  | 0   | 1      | 1                          | 0                                    | 0        | 1                            | 0     | 983    |
| donderdag 8 augustus 2024 | Maassluis-Rozenburg | 114         | 542     | 57                                     | 4               | 0              | 23    | 321  | 0   | 0      | 0                          | 0                                    | 1        | 0                            | 1     | 1063   |
| donderdag 8 augustus 2024 | Rozenburg-Maassluis | 134         | 603     | 50                                     | 6               | 0              | 19    | 362  | 0   | 1      | 0                          | 0                                    | 2        | 1                            | 0     | 1178   |
| Werkdagen (di+do)         | Maassluis-Rozenburg | 245         | 1000    | 110                                    | 7               | 0              | 42    | 643  | 0   | 0      | 0                          | 0                                    | 2        | 0                            | 1     | 2050   |
| Werkdagen (di+do)         | Rozenburg-Maassluis | 271         | 1071    | 112                                    | 11              | 0              | 39    | 650  | 0   | 2      | 1                          | 0                                    | 2        | 2                            | 0     | 2161   |
| Gemiddelde werkdag        | Maassluis-Rozenburg | 123         | 500     | 55                                     | 4               | 0              | 21    | 322  | 0   | 0      | 0                          | 0                                    | 1        | 0                            | 1     | 1025   |
| Gemiddelde werkdag        | Rozenburg-Maassluis | 136         | 536     | 56                                     | 6               | 0              | 20    | 325  | 0   | 1      | 1                          | 0                                    | 1        | 1                            | 0     | 1081   |

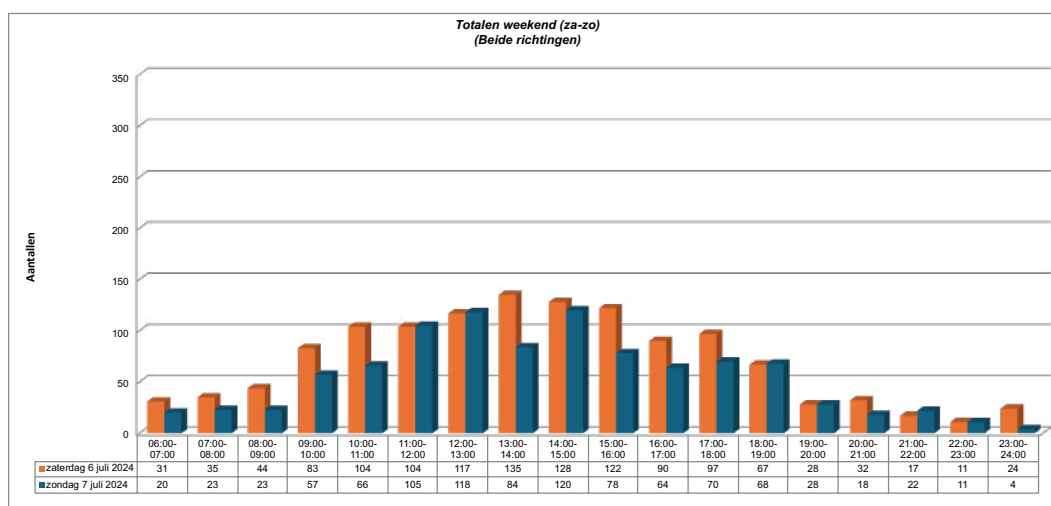
Tabel 15. Tellingen gebruikers veerverbinding (per richting). Meting 2



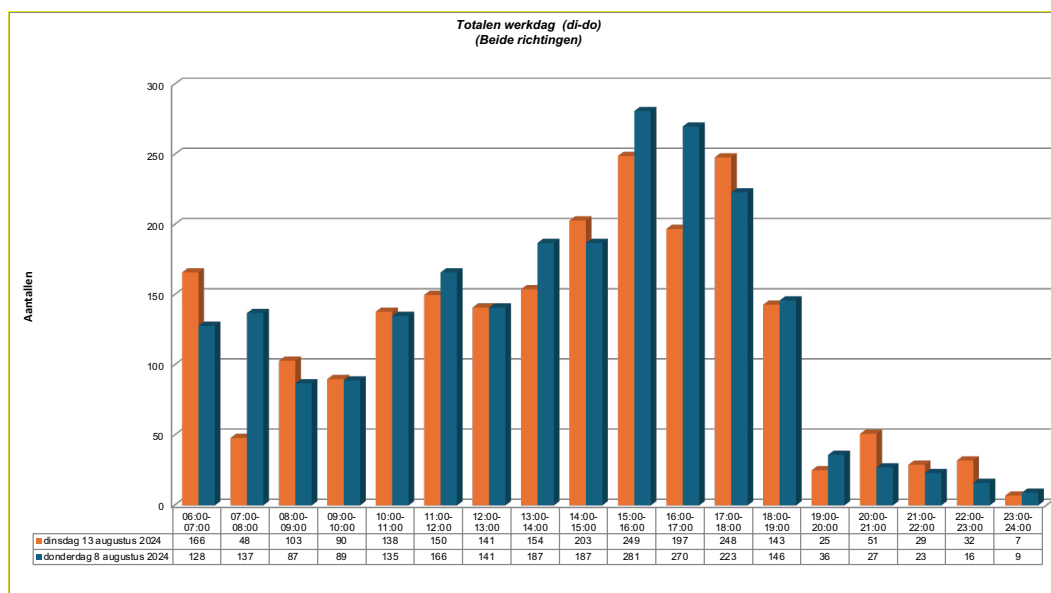
## 5.2 Bijlage 2: verspreiding gebruikers over de dag meting 1 en 2



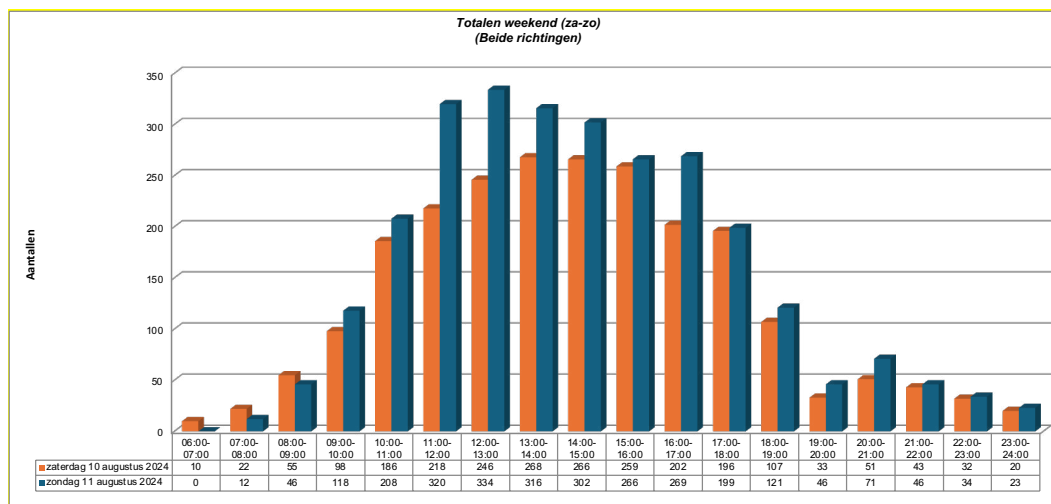
Figuur 23. Verspreiding gebruikers over de dag. Werkdagen meting 1



Figuur 24. Verspreiding gebruikers over de dag. Weekenddagen meting 1



Figuur 25. Verspreiding gebruikers over de dag. Werkdagen meting 2

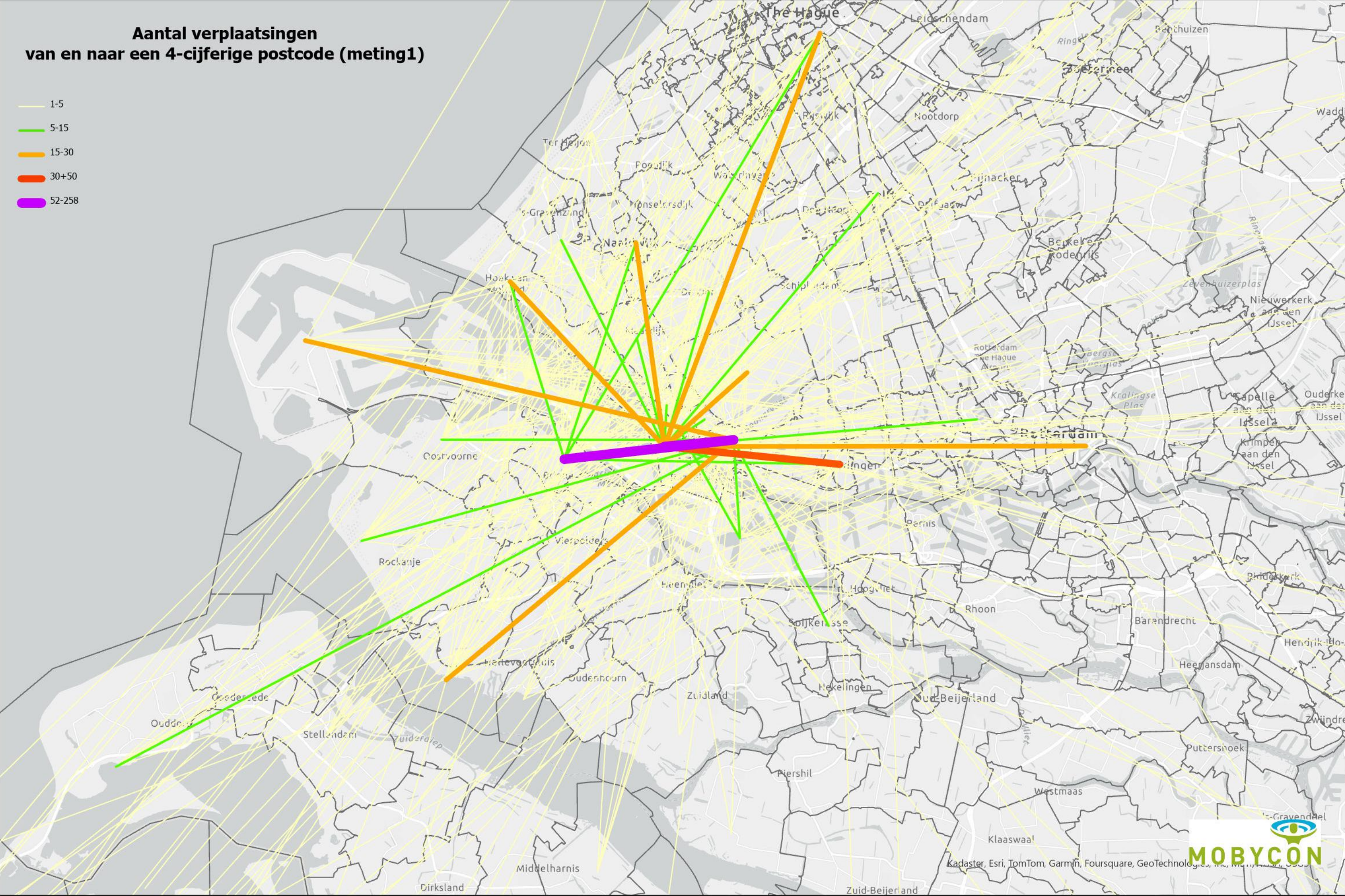


Figuur 26. Verspreiding gebruikers over de dag. Weekenddagen meting 1



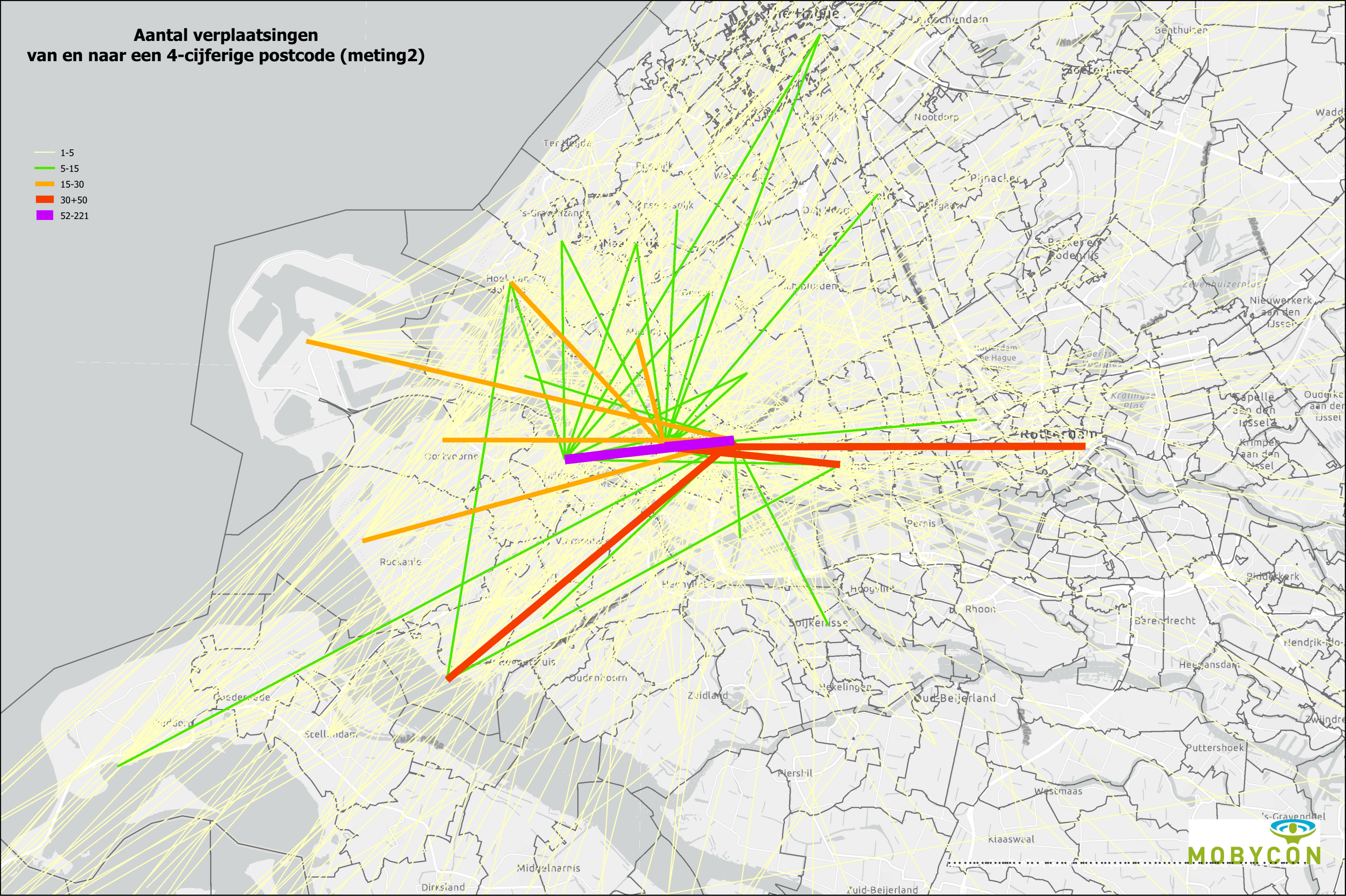
### 5.3 Bijlage 3: Spider meting 1, 2 en 3



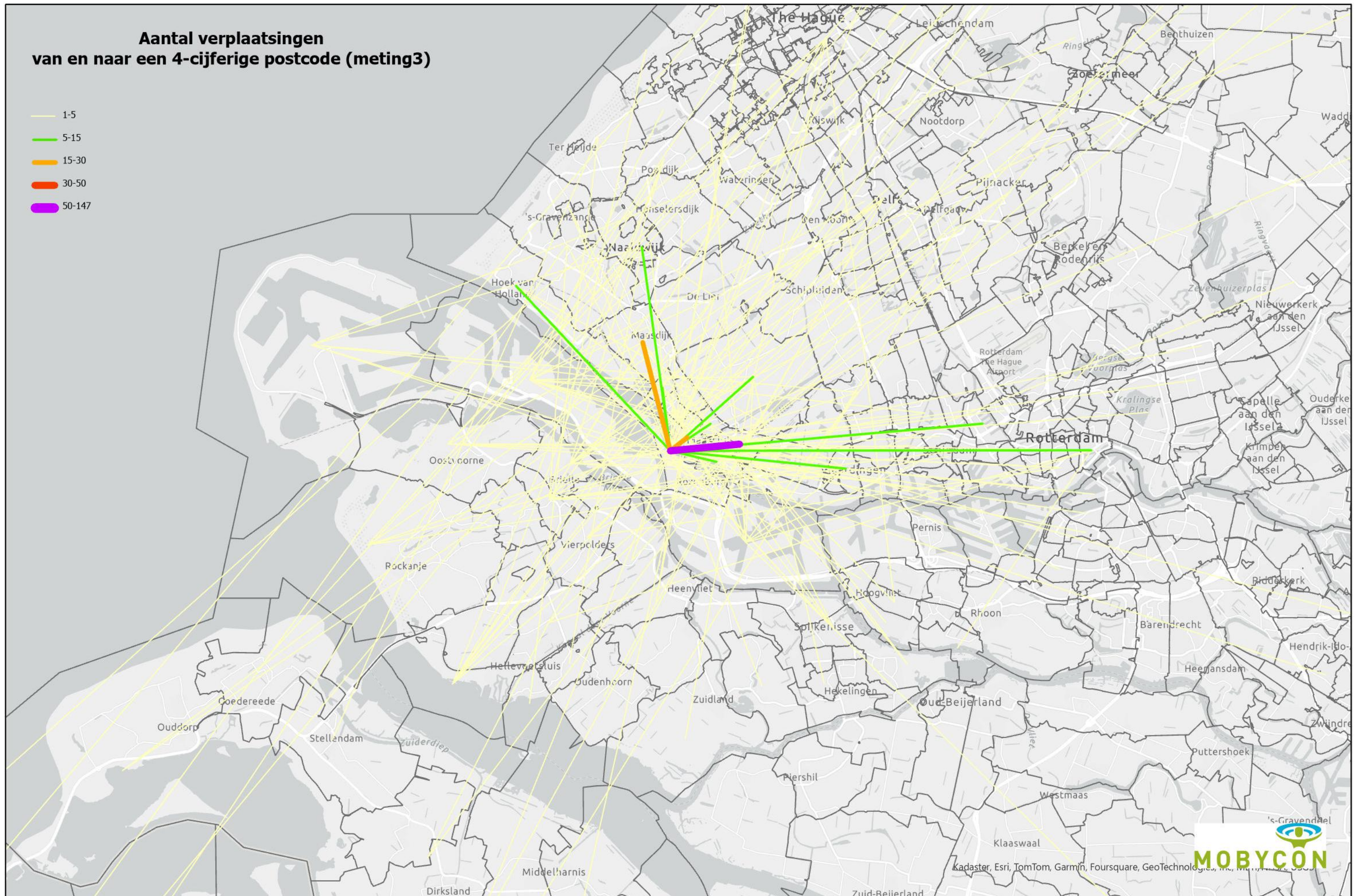
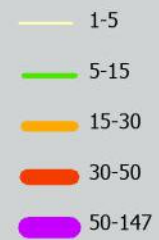


**Aantal verplaatsingen  
van en naar een 4-cijferige postcode (meting2)**

- 1-5
- 5-15
- 15-30
- 30+50
- 52-221



**Aantal verplaatsingen  
van en naar een 4-cijferige postcode (meting3)**





In opdracht van:  
Provincie Zuid-Holland

Projectnummer:  
M08491-R-Enquete mei-E4

Datum:  
17 juli 2025



## Resultaten vierde veldonderzoek veerverbinding Maassluis

|           |                                                              |           |
|-----------|--------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1.</b> | <b>INLEIDING</b>                                             | <b>3</b>  |
| <b>2.</b> | <b>TELLINGEN</b>                                             | <b>4</b>  |
| 2.1       | Trend aantal gebruikers                                      | 8         |
| 2.2       | Vergelijking aantal gebruikers per doelgroep 2024 en 2025    | 12        |
| 2.3       | Trend in gebruiker sinds opening Blankenburgverbinding       | 13        |
| 2.4       | Seizoenseffecten                                             | 14        |
| <b>3.</b> | <b>RESULTATEN ENQUÊTE</b>                                    | <b>16</b> |
| 3.1       | Situatie na opening Blankenburgverbinding                    | 27        |
| <b>4.</b> | <b>SAMENVATTING</b>                                          | <b>31</b> |
| <b>5.</b> | <b>BIJLAGE(N)</b>                                            | <b>33</b> |
| 5.1       | Bijlage 1: tellingen meting 1, 2 en 3                        | 34        |
| 5.2       | Bijlage 2: verspreiding gebruikers over de dag meting 1 en 2 | 36        |
| 5.3       | Bijlage 3: spider meting 1, 2 en 3                           | 39        |
| 5.4       | Bijlage 4: herkomst en bestemming combinaties                | 40        |

Colofon  
Erik Wahle  
Kristel Bronsvoot

Copyright  
Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.  
*No part of this book may be reproduced in any form, by print, photoprint, microfilm or any other means without written permission from the publisher.*



## 1. INLEIDING

De provincie Zuid-Holland is via een tijdelijke exploitatieovereenkomst verantwoordelijk voor de veerverbinding tussen Maassluis en Rozenburg. Op deze veerverbinding wordt een autoveer en een fiets-voetveer ingezet. In december 2024 is de Blankenburgverbinding in gebruik genomen en is een nieuwe buslijn opgestart van Rozenburg naar Schiedam. Deze ontwikkelingen hebben invloed op het gebruik van de veerverbinding. Om hier een beter beeld van te krijgen heeft u Mobycon gevraagd een onderzoek uit te voeren.

Binnen dit project vinden meerdere veldonderzoeken plaats bij de veerverbinding zelf. Tijdens deze onderzoeken houden we tellingen bij en nemen we enquêtes af bij de gebruikers. De eerste veldonderzoeken hebben plaatsgevonden in juli en augustus 2024. Op 7 december 2024 is de Blankenburgverbinding in gebruik genomen. Het derde onderzoek heeft plaatsgevonden na ingebruikname van de Blankenburg verbinding in februari 2025. In deze rapportage geven we de resultaten van het vierde veldonderzoek weer dat plaatsvond in mei 2025.

### Meetmomenten

Het vierde veldonderzoek heeft plaatsgevonden op dinsdag 13 mei, donderdag 15 mei, zaterdag 17 mei en zondag 18 mei. In onderstaande tabel staan de tijden waarop het veldonderzoek (enquêtes en tellingen) is uitgevoerd.

| Dag       | Tijden        |
|-----------|---------------|
| Dinsdag   | 07:30 – 22:00 |
| Donderdag | 06:00 – 21:00 |
| Zaterdag  | 10:00 – 22:00 |
| Zondag    | 08:00 – 22:00 |

Tabel 1. Onderzoeksdagen en tijden

Vanaf vrijdagavond 16 tot maandagochtend 19 mei was de A15 richting de Maasvlakte afgesloten tussen knooppunt Vlaardingen, knooppunt Rozenburg en afrit Brielle. Vanwege deze werkzaamheden was dit weekend ook de A24 richting Rozenburg afgesloten. De Blankenburgverbinding was dit weekend in één rijrichting afgesloten. Dit heeft het veldonderzoek op zaterdag en zondag beïnvloed.

Tijdens de metingen was het overwegend droog met temperaturen tussen de 10 en 20 graden.



## 2. TELLINGEN

Net als tijdens de vorige veldonderzoeken zijn bij alle ritten tellingen uitgevoerd. Bij deze tellingen is onderscheid gemaakt in de volgende categorieën:

- voetgangers;
- fietsers;
- brommers, scooters en snorfiets;
- scootmobiel;
- brommobiel;
- motor;
- auto;
- bus;
- vrachtwagens (onderscheid naar gevaarlijke stoffen, met of zonder aanhanger);
- landbouwverkeer (onderscheid met of zonder aanhanger);
- overig zwaar verkeer (kraan, shovel, veegwagen).

Tijdens de tellingen is bijgehouden of er uitzonderlijk vervoer aanwezig was (gevaarlijke stoffen, zware transporten). Deze zijn tijdens de metingen in mei niet waargenomen.

De detailinformatie van de tellingen per vaart zijn terug te vinden in het bijgeleverde Excel-bestand. De tellingen hebben plaatsgevonden tijdens de uren zoals vermeld in Tabel 1.

In de tabellen 2 en 4 staan het totaal aantal getelde gebruikers van de veerverbinding op de weekenddagen en de werkdagen van meting 4. Hierbij is een uitsplitsing gemaakt naar de modaliteiten en zijn de meetdagen samen met het gemiddelde per dag weergegeven. In bijlage 1 op pagina 34 zijn de tabellen van meting 1, 2 en 3 weergegeven.

| Periode               | Vaaroute      | Voetgangers | Fietsers | Brommers, scooters en snorfiets | Scootmobiel | Brommobiel | Motor | Auto | Bus | Vracht | Vracht met aanhanger | Vracht gevaarlijke stoffen | Landbouw | Landbouw met aanhanger | Zwaar | Totaal |
|-----------------------|---------------|-------------|----------|---------------------------------|-------------|------------|-------|------|-----|--------|----------------------|----------------------------|----------|------------------------|-------|--------|
| zaterdag 17 mei 2025  | Heen en Terug | 292         | 633      | 36                              | 2           | 1          | 69    | 403  | 0   | 0      | 0                    | 0                          | 0        | 0                      | 0     | 1438   |
| zondag 18 mei 2025    | Heen en Terug | 201         | 529      | 39                              | 0           | 1          | 33    | 266  | 0   | 0      | 0                    | 0                          | 0        | 0                      | 0     | 1069   |
| Weekend (za+zo)       | Heen en Terug | 493         | 1162     | 75                              | 2           | 2          | 102   | 669  | 0   | 0      | 0                    | 0                          | 0        | 0                      | 2     | 2507   |
| Gemiddelde weekkend   | Heen en Terug | 247         | 581      | 38                              | 1           | 1          | 51    | 335  | 0   | 0      | 0                    | 0                          | 0        | 0                      | 1     | 1254   |
| dinsdag 13 mei 2025   | Heen en Terug | 117         | 695      | 98                              | 8           | 0          | 18    | 85   | 0   | 0      | 0                    | 0                          | 0        | 0                      | 0     | 1021   |
| donderdag 15 mei 2025 | Heen en Terug | 122         | 596      | 116                             | 1           | 0          | 6     | 108  | 0   | 0      | 0                    | 0                          | 0        | 7                      | 1     | 957    |
| Werkdagen (di+do)     | Heen en Terug | 239         | 1291     | 214                             | 9           | 0          | 24    | 193  | 0   | 0      | 0                    | 0                          | 7        | 1                      | 0     | 1978   |
| Gemiddelde werkdag    | Heen en Terug | 120         | 646      | 107                             | 5           | 0          | 12    | 97   | 0   | 0      | 0                    | 0                          | 4        | 1                      | 0     | 989    |

Tabel 2. Tellingen gebruikers veerverbinding (heen en terug) meting 4



| Periode               | Vaaroute            | Voetgangers | Fietzers | Brommers, scooters en snorfiets | Scootmobiel | Brommobiel | Motor | Auto | Bus | Vracht | Vracht met aanhang | Vracht gevaarlijke stoffen | Landbouw | Landbouw met aanhang | Zwaar | Totaal |
|-----------------------|---------------------|-------------|----------|---------------------------------|-------------|------------|-------|------|-----|--------|--------------------|----------------------------|----------|----------------------|-------|--------|
| zaterdag 17 mei 2025  | Maassluis-Rozenburg | 160         | 337      | 20                              | 1           | 0          | 30    | 312  | 0   | 0      | 0                  | 0                          | 0        | 0                    | 0     | 862    |
| zaterdag 17 mei 2025  | Rozenburg-Maassluis | 132         | 296      | 16                              | 1           | 1          | 39    | 91   | 0   | 0      | 0                  | 0                          | 0        | 0                    | 0     | 576    |
| zondag 18 mei 2025    | Maassluis-Rozenburg | 96          | 256      | 19                              | 0           | 1          | 23    | 210  | 0   | 0      | 0                  | 0                          | 0        | 0                    | 0     | 605    |
| zondag 18 mei 2025    | Rozenburg-Maassluis | 105         | 273      | 20                              | 0           | 0          | 10    | 56   | 0   | 0      | 0                  | 0                          | 0        | 0                    | 0     | 464    |
| Weekend (za+zo)       | Maassluis-Rozenburg | 256         | 593      | 39                              | 1           | 1          | 53    | 522  | 0   | 0      | 0                  | 0                          | 0        | 0                    | 2     | 1467   |
| Weekend (za+zo)       | Rozenburg-Maassluis | 237         | 569      | 36                              | 1           | 1          | 49    | 147  | 0   | 0      | 0                  | 0                          | 0        | 0                    | 0     | 1040   |
| Gemiddelde weekkend   | Maassluis-Rozenburg | 128         | 297      | 20                              | 1           | 1          | 27    | 261  | 0   | 0      | 0                  | 0                          | 0        | 0                    | 1     | 734    |
| Gemiddelde weekkend   | Rozenburg-Maassluis | 119         | 285      | 18                              | 1           | 1          | 25    | 74   | 0   | 0      | 0                  | 0                          | 0        | 0                    | 0     | 520    |
| dinsdag 13 mei 2025   | Maassluis-Rozenburg | 53          | 343      | 44                              | 4           | 0          | 9     | 41   | 0   | 0      | 0                  | 0                          | 0        | 0                    | 0     | 494    |
| dinsdag 13 mei 2025   | Rozenburg-Maassluis | 64          | 352      | 54                              | 4           | 0          | 9     | 44   | 0   | 0      | 0                  | 0                          | 0        | 0                    | 0     | 527    |
| donderdag 15 mei 2025 | Maassluis-Rozenburg | 59          | 295      | 59                              | 0           | 0          | 4     | 62   | 0   | 0      | 0                  | 0                          | 0        | 3                    | 0     | 482    |
| donderdag 15 mei 2025 | Rozenburg-Maassluis | 63          | 301      | 57                              | 1           | 0          | 2     | 46   | 0   | 0      | 0                  | 0                          | 0        | 4                    | 1     | 475    |
| Werkdagen (di+do)     | Maassluis-Rozenburg | 112         | 638      | 103                             | 4           | 0          | 13    | 103  | 0   | 0      | 0                  | 0                          | 3        | 0                    | 0     | 976    |
| Werkdagen (di+do)     | Rozenburg-Maassluis | 127         | 653      | 111                             | 5           | 0          | 11    | 90   | 0   | 0      | 0                  | 0                          | 4        | 1                    | 0     | 1002   |
| Gemiddelde werkdag    | Maassluis-Rozenburg | 56          | 319      | 52                              | 2           | 0          | 7     | 52   | 0   | 0      | 0                  | 0                          | 2        | 0                    | 0     | 488    |
| Gemiddelde werkdag    | Rozenburg-Maassluis | 64          | 327      | 56                              | 3           | 0          | 6     | 45   | 0   | 0      | 0                  | 0                          | 2        | 1                    | 0     | 501    |

Tabel 3. Tellingen gebruikers veerverbinding (per richting) meting 4

### Weekenddag

Bij de vierde meting werd er op een gemiddelde weekenddag 1254<sup>1</sup> keer gebruik gemaakt van de veerdienst. Dit is een stuk vaker dan tijdens de derde meting waar het gebruik op een gemiddelde weekenddag 417 was. Er is een flinke toename in het aantal voetgangers, fietsers en auto's.

Omdat de A15 richting de Maasvlakte tussen knooppunt Rozenburg en afrit Brielle het weekend van 17 en 18 mei was afgesloten zijn de telcijfers niet representatief voor auto's en motoren voor een gemiddelde weekenddag. Vanwege deze werkzaamheden was ook de A24 richting Rozenburg afgesloten. Hierdoor hebben waarschijnlijk meer bestuurders gebruik van de veer gemaakt. Tijdens de vierde meting waren er op een gemiddelde weekenddag 335 auto's en 51 motoren, bij de derde meting was dit 82 auto's en 0 motoren, bij de tweede meting 450 auto's en 76 motoren en bij de eerste meting 393 auto's en 15 motoren.

Ten opzichte van de vorige meting in februari is het aantal fietsers op een gemiddelde weekenddag toegenomen met 314%. Het aandeel voetgangers is met 36% toegenomen. Deze toename kan onder andere verklaard worden door het lenteweer. Tijdens een gemiddelde weekenddag in meting 1 waren er 337 fietsers, tijdens meting 2 waren dat er 1.373, tijdens meting 3 waren dat er 141 en bij de laatste meting 581. Tijdens een gemiddelde weekenddag in meting 1 waren er 199 voetgangers, tijdens meting 2 waren er 336 voetgangers, tijdens de derde meting waren er 181 voetgangers en bij de laatste meting is dat aantal toegenomen naar 247 voetgangers op een gemiddelde weekenddag.

### Werkdag

Tijdens de vierde meting werd er op een gemiddelde werkdag 989 keer gebruik gemaakt van de veerdienst. Dat is een toename ten opzichte van de vorige meting in februari, maar nog steeds een flink lager dan voor de openstelling van de Blankenburgverbinding. Het aantal fietsers is met 126% toegenomen ten opzichte van de derde meting (286). Het totaal aantal fietsers lag met 646 hoger dan bij de eerste meting (577) maar lager dan bij de tweede meting (1036).

<sup>1</sup> Dit is berekend op basis van het totaal gedeeld door het aantal dagen in het weekend. Hierdoor kan door afronding het totaal per modaliteit afwijken



Het aantal auto's is 51% toegenomen ten opzichte van de derde meting, dit is nog steeds slechts een fractie van het aantal auto's dat voor de opening van de Blankenburgverbinding op de pont stond. Op een gemiddelde werkdag in mei zijn er 97 auto's en 12 motoren geteld. In februari 2025 was dit 64 en 0. Bij de tweede meting in augustus zijn er 649 auto's en 41 motoren geteld op een gemiddelde werkdag. Tijdens de eerste meting zijn er 824 auto's en 13 motoren geteld. We kunnen dus concluderen dat het aantal auto's blijvend lager is dan voor de opening van de Blankenburgverbinding.

Het aantal voetgangers op een gemiddelde weekdag is met 16% toegenomen. Tijdens de laatste meting in mei stonden er op een gemiddelde weekdag 120 voetgangers op het veer, dit is meer dan tijdens de derde meting toen dit er gemiddeld 103 waren. Bij de eerste en tweede meting was het aantal voetgangers hoger met gemiddeld 202 en 258 per dag. Ook voor voetgangers zien we dus een afname na de opening van de Blankenburgverbinding.

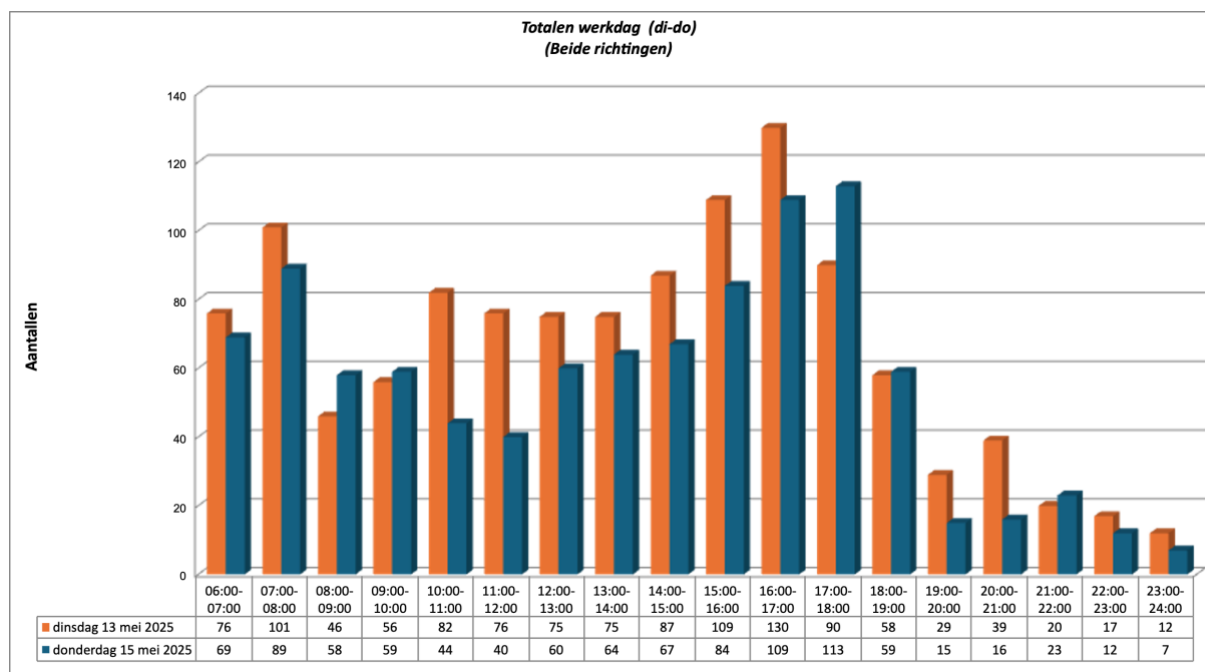
Bij de meting van donderdag zijn 8 landbouwvoertuigen geteld waarvan 1 met aanhanger, hiervan hadden er 5 een uniek kenteken. Dit is in dezelfde ordergrote als tijdens de vorige metingen. Bij het gebruik van de brommobielen hebben we gekeken naar het gebruik van een invalidekaart. Dit is tijdens de telling niet waargenomen, de gebruiker betrof een ouder persoon zonder rijbewijs.

**Deelconclusie:** bij de vierde meting is het gebruik van de veerdienst toegenomen op zowel de weekenddagen (toename van 201% t.o.v. meting 3) als werkdagen (toename van 88% t.o.v. meting 3). De weekenddagen zijn niet representatief voor auto's en motoren vanwege de gedeeltelijke afsluiting van de Blankenburgverbinding. De toename in gebruikers is het grootst onder fietsers. De toename onder de fietsers en voetgangers is deels te wijten aan het verschil in de weersomstandigheden tijdens de derde en vierde meting.

### Gebruikers per uur

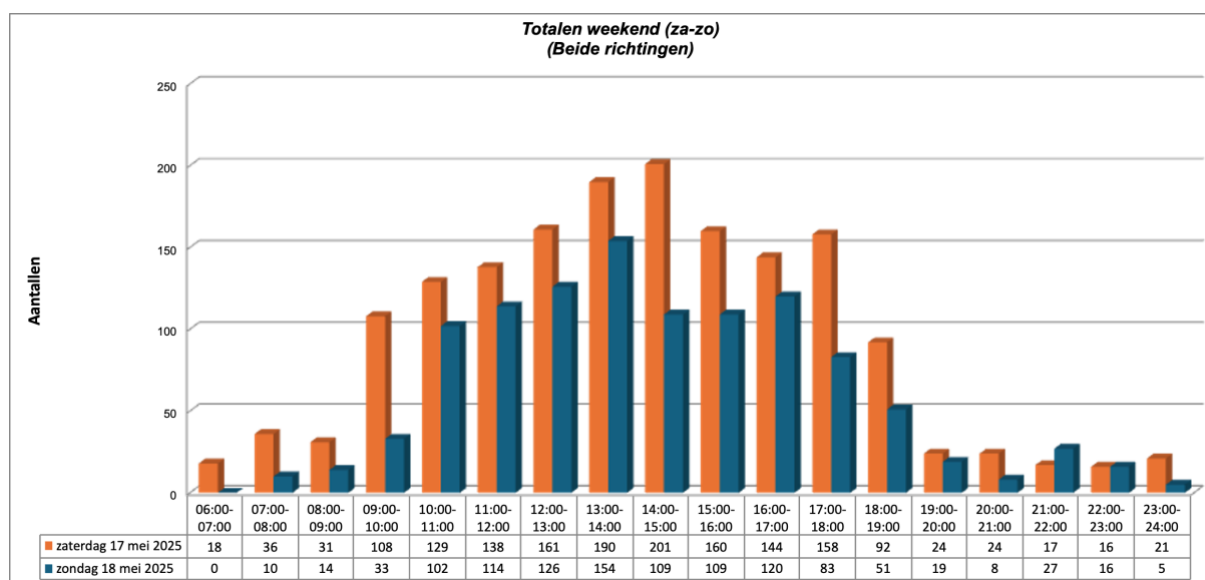
In onderstaande grafieken is het aantal gebruikers verspreid over de dag weergegeven. In Figuur 1 staan de gebruikers op een werkdag weergegeven en in Figuur 2 de gebruikers op de weekenddagen van meting 4. In de grafiek zijn de tellingen van de veerdienst gebruikt op de tijdstippen waar niet is geënquêteerd (zie ook Tabel 1 met meettijden onderzoeksdagen). Hierbij gaat het om dinsdag van 06:00-08:00 en tussen 22:00-24:00 uur. Op donderdag is dit tussen 21:00-24:00 uur. In het weekend betreft dit op zaterdag tussen 06:00-10:00 uur en tussen 22:00-24:00 uur. Ten slotte zijn op zondag tussen 06:00-08:00 en tussen 22:00-24:00 de telcijfers van de veerdienst gehanteerd.

Uit Figuur 1 kunnen we constateren dat er op een werkdag een duidelijke piek in het aantal gebruikers te zien is in de ochtend (tussen 06:00 en 08:00) en aan het einde van de middag (tussen 15:00 en 18:00 uur). Op de dinsdag is de hoogste piek zichtbaar tussen 16:00 en 17:00 uur met 130 gebruikers en op de donderdag tussen 17:00 en 18:00 uur met 113 gebruikers. Vanaf 19:00 vaart enkel nog het fiets-voetveer en neemt het gebruik af. De pieken in de ochtend en avondspits zijn ook tijdens de eerdere metingen waargenomen.



Figuur 1. Spreiding gebruikers over de werkdag

Uit Figuur 2 kunnen we constateren dat over het algemeen de gebruikers goed verspreid zitten over de weekenddag. Over het algemeen is het midden van de dag (tussen 09:00 en 18:00) het drukste. Er zijn geen opvallende pieken te zien in het gebruik op de weekenddagen. Vanaf 19:00 vaart enkel nog het fiets-voetveer en neemt het gebruik af. Ook bij eerdere metingen was het midden van de dag het rustigste moment. Bij de vorige meting is het aantal auto's dat gebruik maakt van de veer lager en is er dus een minder groot verschil tussen het gebruik voor 19:00 en na 19:00 wanneer enkel nog voetgangers en fietsers gebruik kunnen maken van het veer.



Figuur 2. Spreiding gebruikers over de weekenddag



**Deelconclusie:** tijdens werkdagen is een duidelijke ochtend- en avondpiek in het gebruik van de veerdienst te zien. In het weekend is er een redelijke spreiding van gebruikers over de dag.

## 2.1 Trend aantal gebruikers

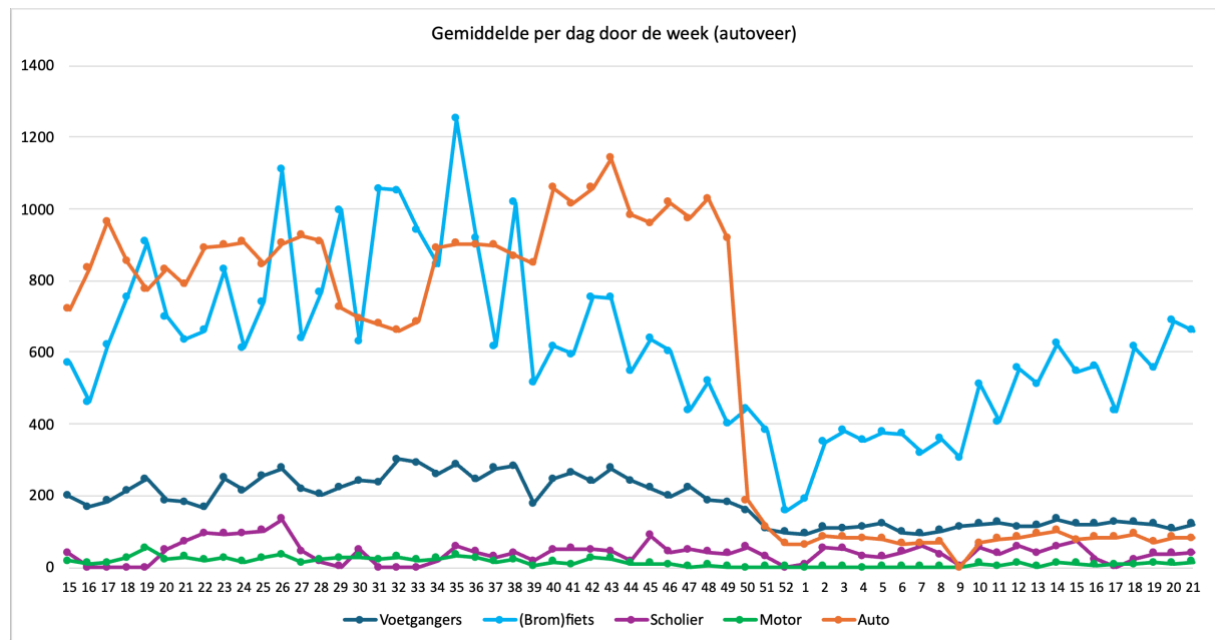
Om het effect van het openstellen van de Blankenburgverbinding (week 49, 7 december 2024) op het gebruik van de veerdienst te bepalen bekijken we de telcijfers van de veerdienst over een langere periode (week 15 2024 t/m week 21 2025). In week 9 werd er groot onderhoud verricht aan autoveer Blankenburg en was deze niet in dienst, overdag werd de verbinding onderhouden met fiets-voetveer Jorina. In week 19 (9 mei t/m 12 mei) was de A15 richting Rotterdam afgesloten tussen oprit Brielle en Knooppunt Rozenburg. In week 20 (16 mei t/m 19 mei) was de A15 richting de Maasvlakte afgesloten tussen knooppunt Rozenburg en afrit Brielle. Ook de A24 richting Rozenburg was afgesloten.

### Trend aantal gebruikers week 15 2024 t/m week 21 2025

In Figuur 3 hebben we de grootste gebruikers van de autoveer op een rij gezet. Hierbij gaat het om het aantal personenauto's, voetgangers, (brom)fiets, motoren en scholieren. In de cijfers van het autoveer voor een gemiddelde werkdag (zie figuur 3) zien we een duidelijke daling in het aantal autogebruikers na week 49. Voor ingebruikname van de BBV (8 april t/m 6 december) waren er gemiddeld per dag 884 personenauto's na de ingebruikname van de BBV (7 december t/m 25 mei) waren dit er gemiddeld 85 per dag, dit is een afname van 90%. Bij de motoren is er een afname van 73%. De trend die we in het begin van het jaar zagen in de daling van autogebruikers is blijvend.

Voor de ingebruikname van de BBV waren er gemiddeld 231 voetgangers per dag, na de ingebruikname waren dat er nog 115. Dat is een afname van 50%. Dit kan erop wijzen dat meer voetgangers nu gebruik maken van de busverbinding die door de Blankenburgverbinding rijden. Ook de daling van het aantal voetgangers is redelijk constant gebleven, we zien een kleine groei ten opzichte van de eerste weken van het jaar maar het aantal voetgangers is nog steeds lager dan voor de opening van de Blankenburgverbinding.

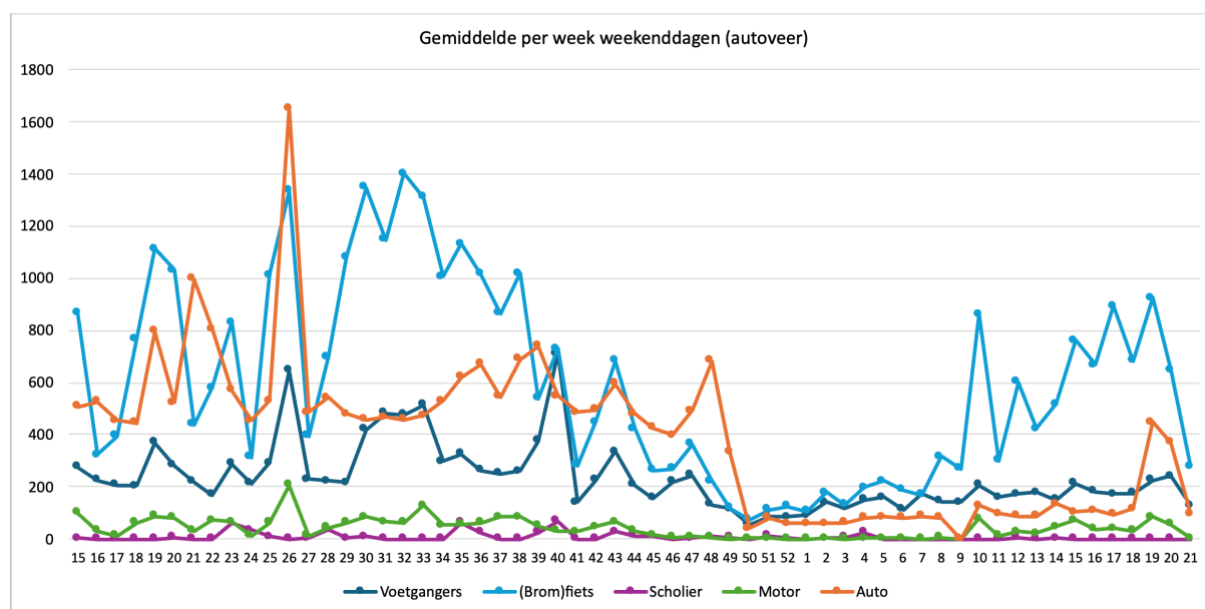
Het aantal (brom)fietsers was voor de ingebruikname van de BBV gemiddeld 734 per dag, en daarna 444, een afname van 39%. Bij fietsers speelt het weer ook een grote rol, in de wintermaanden is er een daling van het aantal (brom)fietsers te zien. Deze seizoenseffecten zijn niet meegenomen in deze vergelijking, in de volgende paragraaf vergelijken we een gelijke periode. We zien dat na week 9 het aantal (brom)fietsers weer toeneemt. Dit is te verklaren door de seizoensinvloeden (weersomstandigheden, minder recreatief verkeer en minder forensen in de winterperiode).



Figuur 3. Tellingen autoveer week 15 2024 tot en met week 21 2025 gemiddeld per weekdag

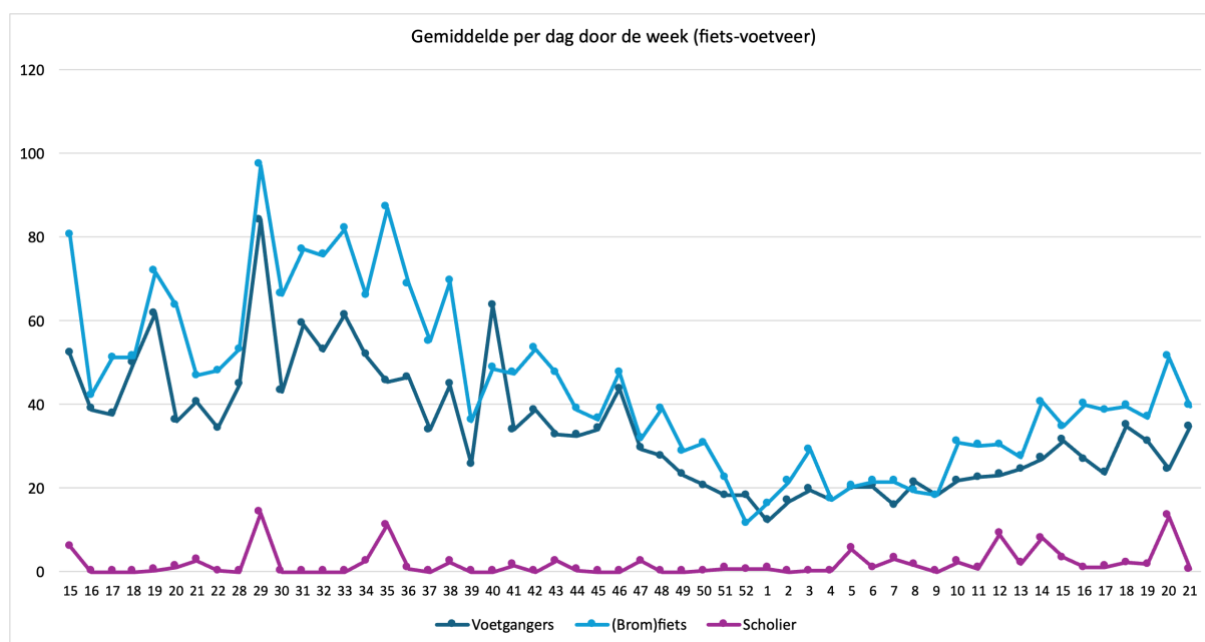
Ook op de weekenddagen zien we dat de afname van het aantal auto's op de veerpont, die is gestart na week 49, is gebleven. Waar dit er voor de opening van de BBV gemiddeld 582 per dag waren, zijn dit erna nog 116. Dit is een afname van 80%. Het aantal motoren is na de opening van de BBV met 85% afgenomen. Het aantal (brom)fietsers daalde in de winterperiode. Het aantal (brom)fietsers neemt na week 9<sup>2</sup> weer toe, waarschijnlijk doordat in het voorjaar meer mensen met de fiets gaan vanwege het weer. De winterperiode was erg nat en koud. Waar er voor de opening van de BBV gemiddeld 737 (brom)fietsers per weekenddag op de veer stonden, waren dit er na de opening nog 408. Een afname van 45%. Bij deze vergelijking is geen rekening gehouden met afname die veroorzaakt wordt door seizoenseffecten (mooier weer in het voorjaar en zomer). Ook bij de voetgangers zijn we een afname na de opening van de BBV, er zijn 48% minder voetgangers. Na week 9 is er sprake van een licht stijgende trend onder de voetgangers, maar het niveau ligt nog langer dan in 2024.

<sup>2</sup> In week 9 van 2025 werd er groot onderhoud verricht aan veerpont Blankenburg. Auto's konden deze week geen gebruik maken van de veer. Overdag werd de verbinding onderhouden met het fiets-voetveer Jorina. Er zijn naast de werkzaamheden aan het autoveer geen overige verklaringen voor de daling in het aantal (brom)fietsers, voetgangers en scholieren.

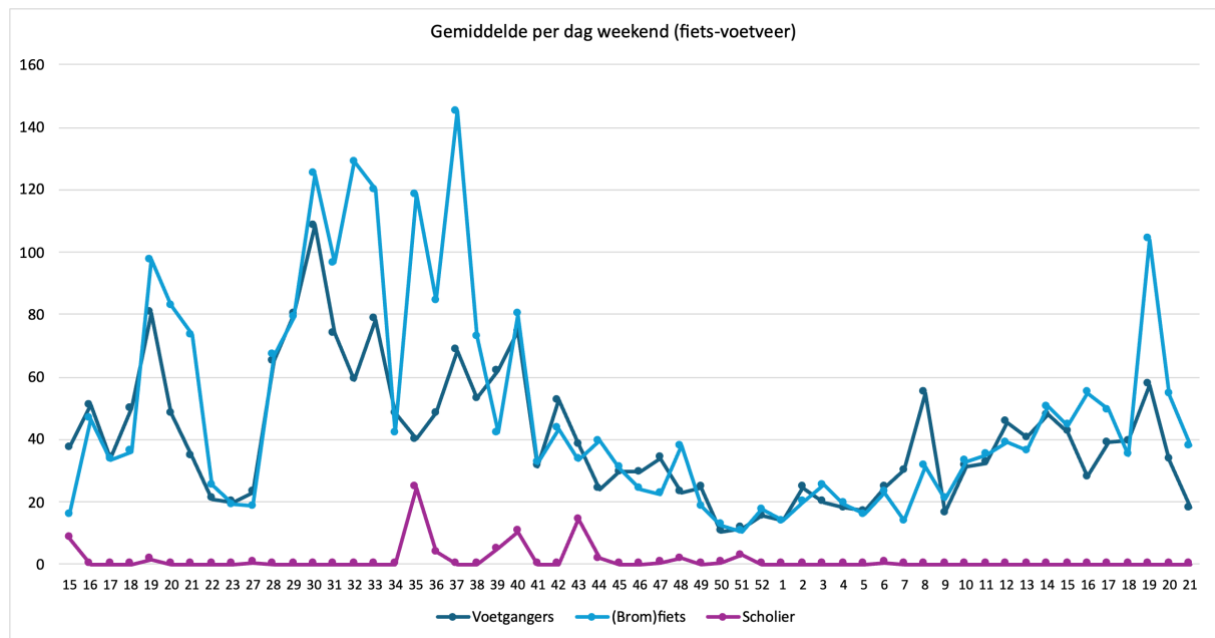


Figuur 4. Tellingen autoveer week 15 2024 tot en met week 21 2025 gemiddeld per weekenddag

Voor het gebruik van het fiets-voetveer (Figuur 5 en Figuur 6) zien we dat de dalende trend in gebruik al voor de opening van de Blankenburgverbinding inzet, zie Figuur 5 en Figuur 6. Na week 9 neemt het aantal voetgangers en (brom)fietsers weer toe. Deze afname en toename wordt zeer waarschijnlijk veroorzaakt door seizoenseffecten. In het voorjaar en de zomer fietsen en lopen er meer mensen. Het aantal (brom)fietsers en voetgangers ligt in 2025 lager dan in 2024 voordat de Blankenburgverbinding werd geopend.



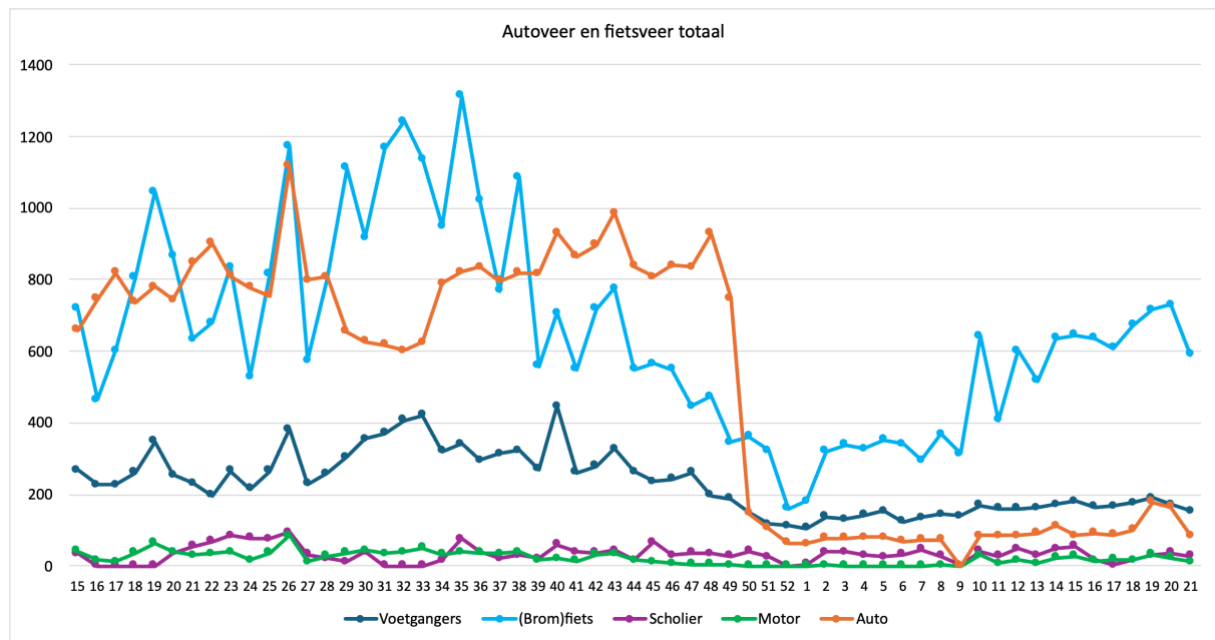
Figuur 5. Tellingen fiets-voetveer week 15 2024 tot en met week 21 2025 gemiddeld per werkdag



Figuur 6. Tellingen fiets-voetveer week 15 2024 tot en met week 21 2025 gemiddeld per weekenddag

In Figuur 7 is het totaaloverzicht van week- en weekenddagen voor de beide veerdiensten weergegeven. Ook hier is het beeld van de afname in autopassagiers duidelijk te zien vanaf week 50 (gemiddeld van 800 (periode t/m 6 december) naar 94 per dag (periode vanaf 6 december), -88%).

Er is ook een afname, -40%, in het aantal (brom)fietsers voor en na de ingebruikname van de Blankenburgverbinding. Deze daling zet echter al eerder in en is daardoor ook deels te verklaren door seizoensinvloeden (weersomstandigheden, minder recreatief verkeer en minder forensen in de winterperiode). Na week negen zien we dat het aantal (brom)fietsers weer toeneemt.



Figuur 7. Tellingen autoveer en fietsveer week 15 2024 tot en met week 21 2025 gemiddeld per dag (week en weekend)

**Deelconclusie:** de telcijfers van week 15 2024 tot en met week 21 2025 zijn bekeken. Hierin is een grote, -88%, afname in het gemiddelde aantal autopassagiers per dag te zien na de opening van de Blankenburgverbinding (van 800 naar 94). Deze scherpe daling in autopassagiers is te verklaren door de ingebruikname van de Blankenburgverbinding. We zien ook een daling in het aantal voetgangers (-47%) en (brom)fietsers (-40%), deze groep kan geen gebruikmaken van de Blankenburgverbinding (zonder van vervoermiddel te veranderen). Een mogelijke verklaring hiervoor is het weer in december en januari. In het voorjaar neemt het aantal (brom)fietsers en voetgangers weer toe maar blijft lager dan in dezelfde periode in 2024. Dit doet vermoeden dat ook van deze groep een aantal nu gebruik maakt van de Blankenburgverbinding, bijvoorbeeld omdat ze nu gebruik maken van de busverbinding.

## 2.2 Vergelijking aantal gebruikers per doelgroep 2024 en 2025

Daarnaast hebben we nog specifiek gekeken naar het gebruik per doelgroep voor de periode tussen week 15 t/m week 21 2024 (voor ingebruikname BBV) en tussen week 15 t/m week 21 2025 (na ingebruikname BBV). Dit is precies dezelfde periode in het jaar voor en na ingebruikname van de Blankenburgverbinding. In 2025 zijn de weken dat er wegafsluitingen waren in en rondom de Blankenburgverbinding (week 19 en 20) niet meegenomen in de gemiddelden.

Op basis van de telgegevens hebben we ook gekeken naar een vaste periode voor- en na de opening van de Blankenburgverbinding. Hierbij zijn we uitgegaan van week 15 t/m 21 in 2024 en die vergeleken met week 15 t/m 21 in 2025. Dit is een gelijke periode in dezelfde periode in het jaar voor de opening van de Blankenburgverbinding en na de opening.

In de onderstaande tabel hebben we het gemiddelde gebruik per dag hiervan op een rij gezet. Het aantal gebruikers van de brommobiel is afkomstig van de kaartverkoop. Uit de tabel is af te lezen dat er in totaal een afname van gebruikers is van 48%. Hierbij is het autoverkeer afgenomen met 88%. Het aandeel voetgangers en (brom)fietsers is hier gedaald met respectievelijk 35% en 14%.



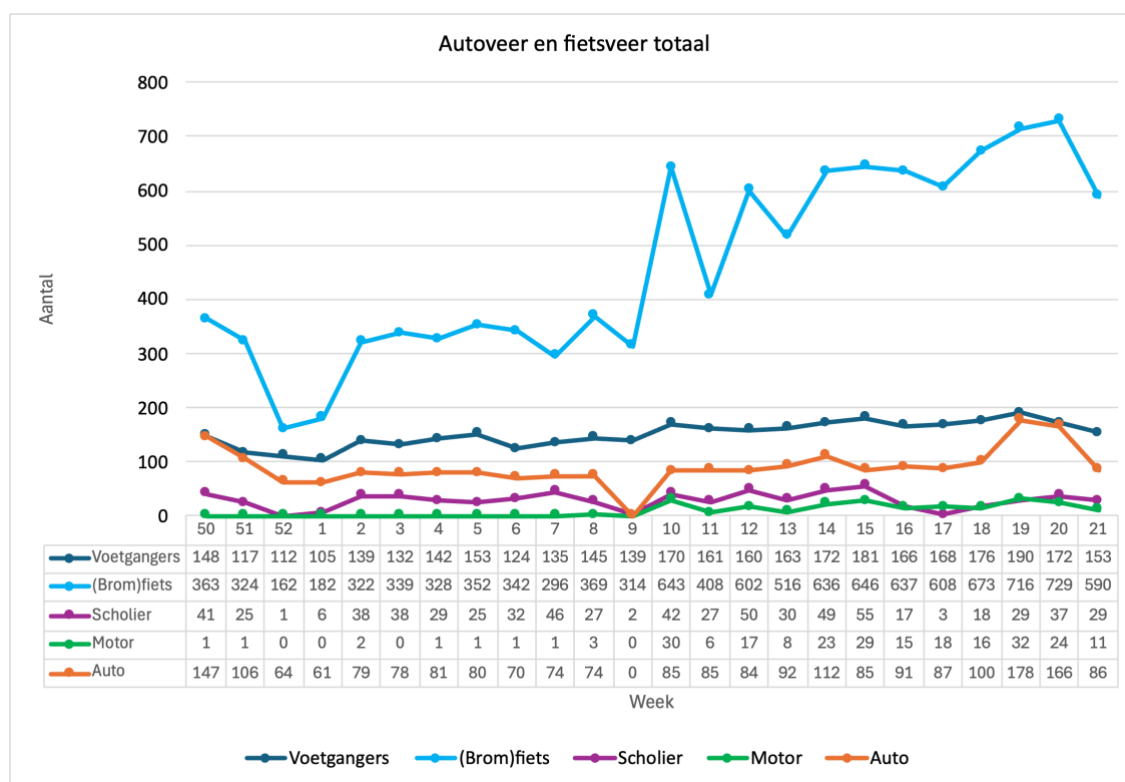
| Doelgroep        | Week 15 t/m 21 2024 | Week 15 t/m 21 2025 | Verschil | Verschil relatief |
|------------------|---------------------|---------------------|----------|-------------------|
| Auto             | 762                 | 90                  | -672     | -88%              |
| (Brom)fiets      | 733                 | 631                 | -103     | -14%              |
| Voetgangers      | 260                 | 169                 | -91      | -35%              |
| Motor            | 34                  | 18                  | -17      | -48%              |
| Scholier         | 18                  | 24                  | 6        | 32%               |
| Vracht           | 3                   | 1                   | -2       | -74%              |
| Langzaam verkeer | 2                   | 2                   | 0        | 0%                |
| Landbouw         | 0                   | 4                   | 4        | -                 |
| Bus              | 0                   | 0                   | 0        | -                 |
| Zwaar verkeer    | 0                   | 0                   | 0        | -                 |
| Brommobiel       | 2                   | 2                   | 0        | 0%                |
| Som van Totaal   | 1814                | 939                 | -875     | -48%              |

Tabel 4. Overzicht aantal gebruikers per doelgroep gemiddeld per dag

**Deelconclusie:** op basis van een gelijke periode voor en na de opening van de Blankenburgverbinding is gekeken naar het gemiddeld aantal gebruikers per doelgroep per dag. We zien bij bijna elke doelgroep een afname in gebruik (m.u.v. langzaam verkeer, landbouw verkeer en brommobielen), in totaal is het gebruik van de veer met 48% afgenomen. De daling is het grootst, 88%, onder automobilisten en motoren. Ook bij de (brom)fietsers en voetgangers is er een afname te zien ten opzichte van dezelfde periode een jaar eerder, toen de Blankenburgverbinding nog niet geopend was. Bij de (brom)fietsers is de afname klein.

## 2.3 Trend in gebruiker sinds opening Blankenburgverbinding

In Figuur 8 is het aantal gebruikers per modaliteit per week weergegeven om beter in te kunnen zoomen op een mogelijke trend sinds de opening van de tunnel. Zoals eerder al beschreven is er een toename in het aantal (brom)fietsers na week 9, dit is toe te wijzen aan seizoensinvloeden. Er is ook een lichte toename in het aantal voetgangers. Het aantal auto's neemt ook na week 9 iets toe, zoals te zien in de aantallen in Figuur 8. Een duidelijke stijging is te zien in week 19 en 20 tijdens de werkzaamheden in het weekend aan A15 en A24.

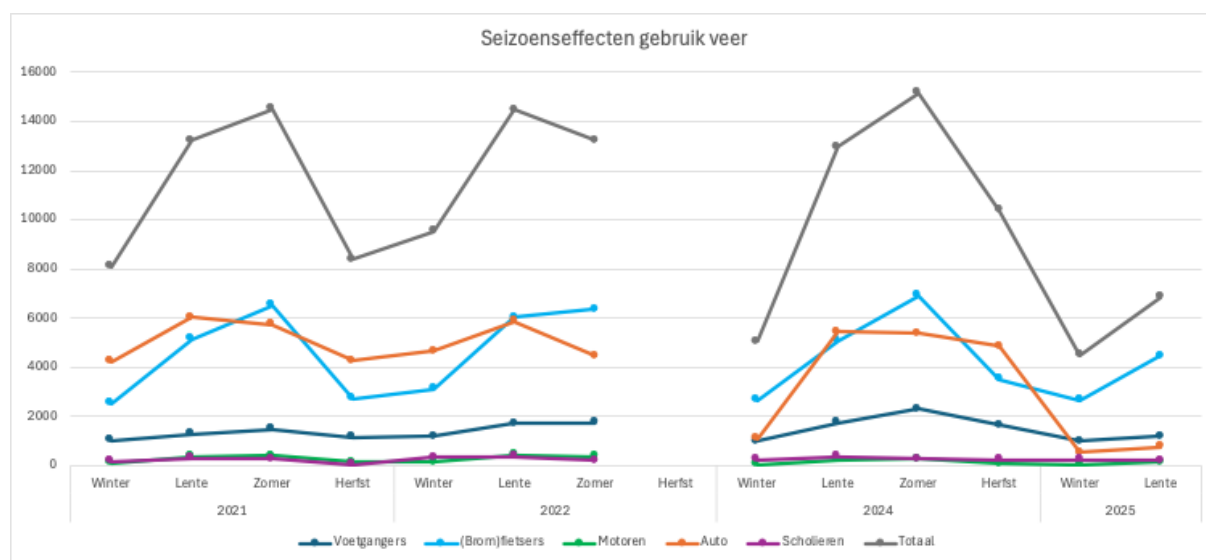


Figuur 8. Gebruikers autoveer en voet-fietsveer na opening Blankenburgverbinding

## 2.4 Seizoenseffecten

Om te bepalen of in elk jaar dezelfde patronen per seizoen te zien zijn, zijn de jaren 2021, 2022, 2024 en 2025 met elkaar vergeleken. Hiervoor zijn de jaren opgedeeld in vier kwartalen, winter (week 1 t/m 12), lente (week 13 t/m 25), zomer (week 26 t/m 39) en herfst (week 40 t/m 53). Het gemiddelde aantal gebruikers per kwartaal per vervoerswijze is weergegeven in Figuur 9. Hierin is een duidelijk patroon te zien van een lager aantal gebruikers in de herfst en winter en een hoger aantal gebruikers in de lente en zomer. In 2025 is de daling in de winter extra groot, vanwege de ingebruikname van de Blankenburgverbinding en de daardoor veroorzaakte afname van het aantal auto's op de veer. De afname in de herfst en winter wordt voornamelijk veroorzaakt door afname van het aantal (brom)fietzers, maar ook het autogebruik daalde in voorgaande jaren in de winter.

We hebben ingezoomd op de (brom)fietzers, dit is momenteel de grootste gebruikersgroep van de veer. Voor deze groep hebben we de afname of toename ten opzichte van het voorgaande kwartaal berekend, zie Tabel 5. Hier zien we dat de afname in het aantal (brom)fietzers in de winter van 2025 groter was dan in de winter van 2022. Ook zien we dat de toename in de lente lager is ten opzichte van vorige jaren. Dit wijst erop dat de ingebruikname van de Blankenburgverbinding ook effect heeft op het aantal (brom)fietzers dat de pont gebruikt. De provincie Zuid-Holland heeft aangegeven dat na de onderzoeksperiode de groei van het aantal (brom)fietzers doorzet en er rond juni met name in de weken 24 en 25 een grote toename is in het aantal (brom) fietzers.



Figuur 9. Seizoenseffecten gebruik veer

| Af of toename ten opzichte van vorig kwartaal voor brom(fiets) | Winter | Lente | Zomer | Herfst |
|----------------------------------------------------------------|--------|-------|-------|--------|
| 2021                                                           |        | 104%  | 23%   | -58%   |
| 2022                                                           | 15%    | 93%   | 5%    |        |
| 2024                                                           |        | 91%   | 36%   | -49%   |
| 2025                                                           | -24%   | 68%   |       |        |

Tabel 5. Toename in aantal (brom)fietzers per kwartaal<sup>3</sup>

<sup>3</sup> In het jaar 2021 en in een deel van 2022 heeft erin de spitsuren een spitspunt gevaren op de veerdienst. In 2022 voer er vanaf oktober 2022 geen autoveer meer op de veerdienst. Vanaf half maart 2024 voer er een autoveer tot 19:00 op de veerdienst. Hierdoor zijn de jaren niet geheel vergelijkbaar.



### 3. RESULTATEN ENQUÊTE

Onder de gebruikers van de veerverbinding is vier keer een enquêteonderzoek uitgevoerd (er is geen enquête onderzoek uitgevoerd onder de reizigers die geen gebruik meer maken van de veerdienst). Hierbij is in 2024 een meting gehouden in juli (vóór de schoolvakantie) en augustus en in 2025 in februari en mei. Dit is op zowel werk- als weekenddagen gedaan. De gebruikers konden een QR-code scannen om de vragenlijst zelf in te vullen en veldwerkers hebben de vragenlijst mondeling afgenomen. Van de 4485 gebruikers hebben 883 gebruikers de vragenlijst ingevuld (20%).

Met deze respons heeft het vierde enquête- onderzoek statistisch gezien een betrouwbaarheidsniveau van 95% met een foutmarge<sup>4</sup> van 3%. De foutmarge is berekend op het aantal gebruikers op de meetdagen en ingevulde enquêtes (zie ook steekproefcalculator<sup>1</sup>).

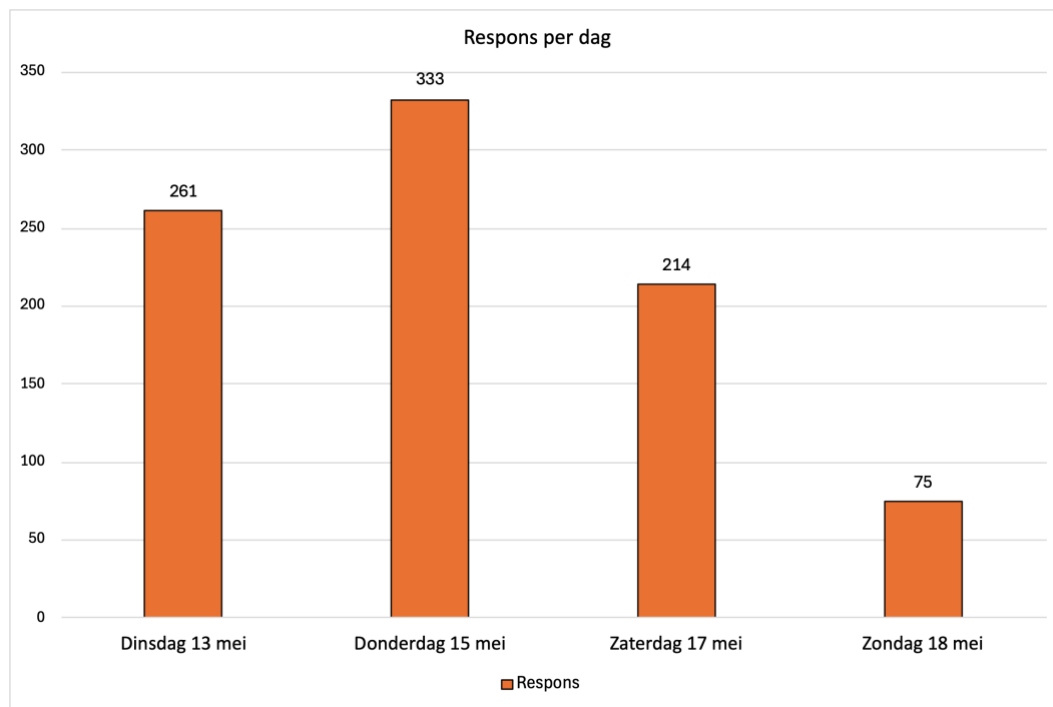
De verdeling van het aantal ingevulde vragenlijsten door de week (67%) en in het weekend (33%). Dit is niet in verhouding met de verdeling van het aantal reizigers op werkdagen (44%) en weekenddagen (56%). De doordeweekse gebruikers zijn hierbij oververtegenwoordigd. Oorzaak hiervan is het uitvallen van een enquêteur op zondag waardoor hier minder enquêtes zijn afgenomen.

In deze memo vergelijken we de vier metingen. De omstandigheden ten tijde van het onderzoek verschilt tussen de metingen. Zo zijn de eerste metingen in de zomer gedaan, waarvan een vóór en een in de zomervakantie, terwijl de derde meting in de winter plaats vond en de vierde in het voorjaar. Daarnaast is sinds december de Blankenburgverbinding geopend die ervoor zorgt dat bestuurders een sneller alternatief hebben om tussen Maassluis en Rozenburg te reizen. Daarnaast was tijdens het weekend van het veldwerk de Blankenburg verbinding in één rijrichting afgesloten, hierdoor zijn er meer autogebruikers op de veerpont geweest dan op een normale weekenddag.

---

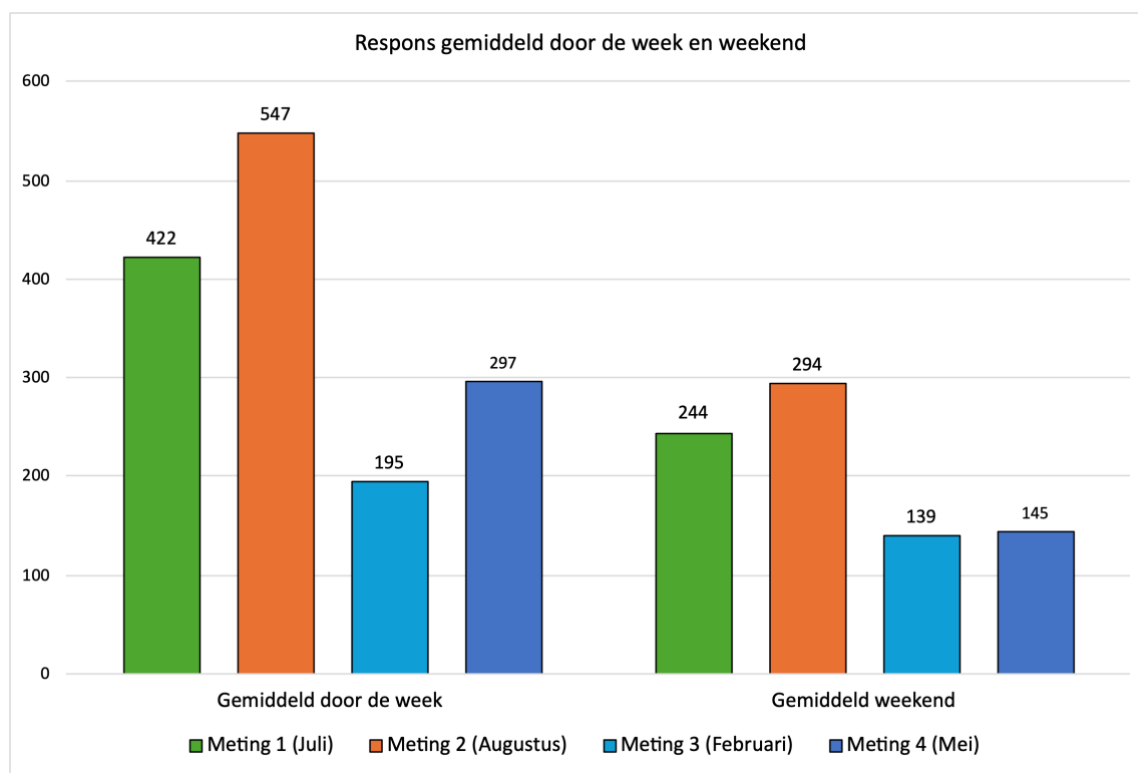
<sup>4</sup> <https://nl.checkmarket.com/steekproefcalculator/>





Figuur 10. Respons per meetdag

In Figuur 10 is de respons per meetdag weergegeven. In Figuur 11 is de respons per meting weergegeven. De totale respons lag bij de vierde meting iets hoger dan bij de derde meting. In totaal zijn er 883 complete vragenlijsten ingevuld tijdens de vierde meting, waarvan de meeste op werkdagen zijn ingevuld.

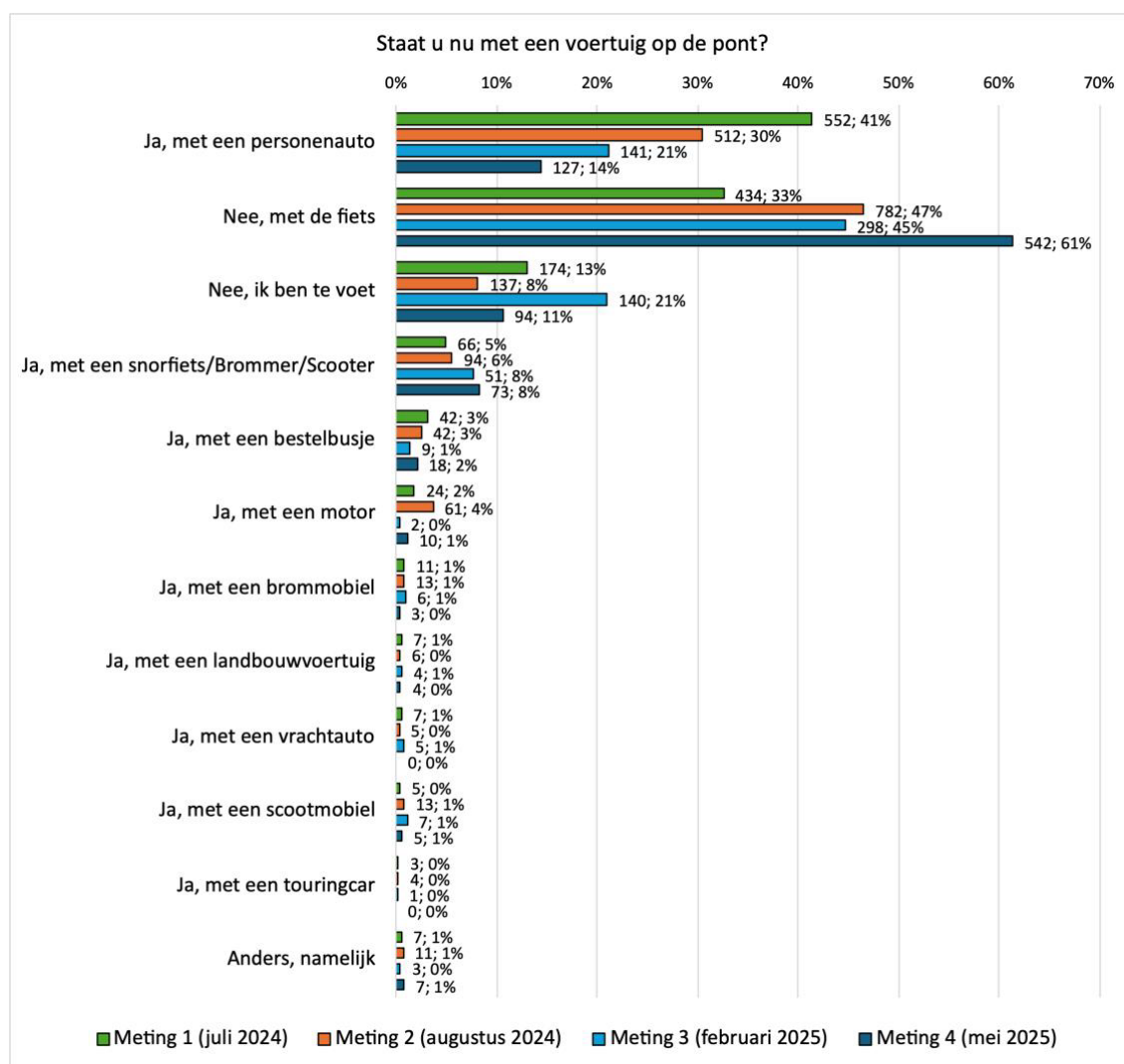


Figuur 11. Respons gemiddeld door de week en weekend



## Vervoerswijze

Als eerste is aan de gebruikers gevraagd op welke wijze men op dat moment de pont gebruikte. In Figuur 12 zijn de gegeven antwoorden per meting te zien. Hieruit kunnen we constateren dat bij de vierde meting het grootste aandeel respondenten met de fiets op de pont staan. Dit is bij 61% van de respondenten het geval. We zien dat het aandeel respondenten dat aangeeft met een personenauto op de pont staat is lager (14%) dan tijdens de vorige meting. Het aandeel voetgangers dat de vragenlijst heeft ingevuld is met 11% lager dan vorig jaar. De verdeling over vervoerswijzen van de respondenten is ongeveer gelijk met de werkelijke verdeling van vervoerswijzen op de meetdagen, deze tellingen zijn tijdens het veldwerk zijn uitgevoerd. Het aandeel automobilisten valt iets lager uit onder respondenten (-5%) dan bij de tellingen, voor fietsers geldt dat het aandeel onder respondenten iets hoger (+5%) ligt dan bij de tellingen.



Figuur 12. Vervoerswijze meting 1, 2, 3 en 4

## Reis van en naar pont

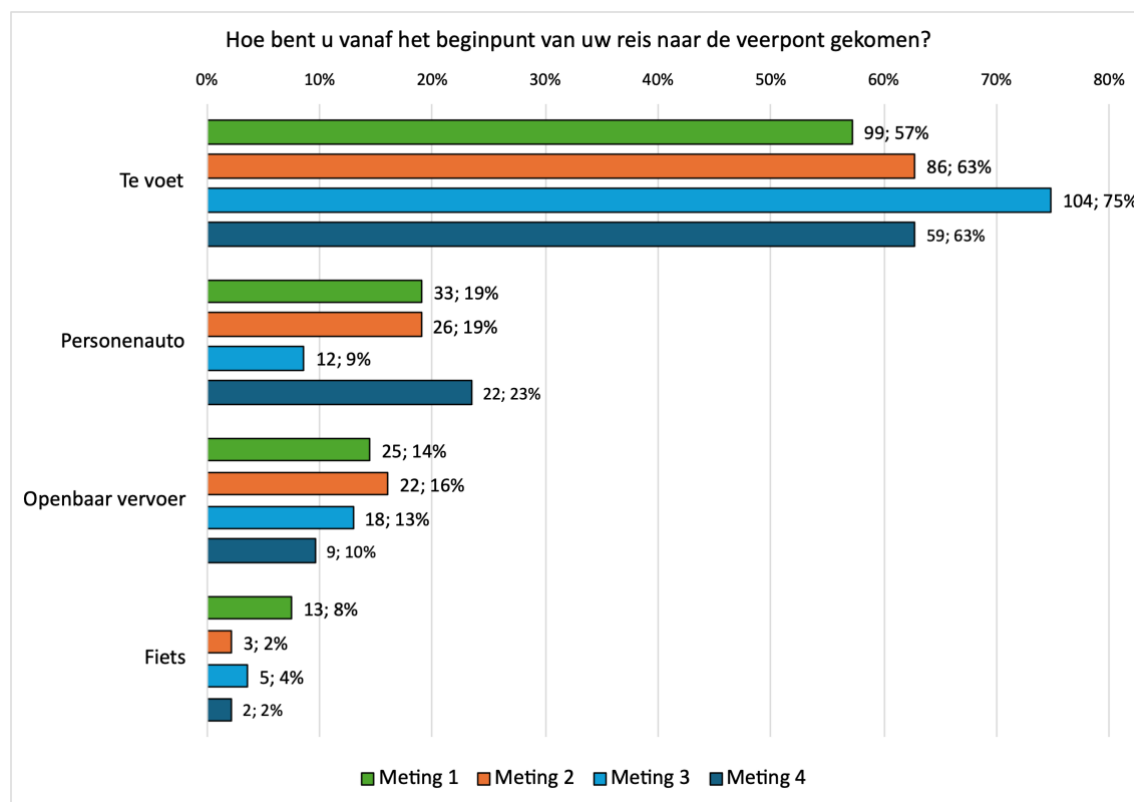
Aan de respondenten die aangeven te voet op de pont te staan is gevraagd op welke wijze zij naar de pont toe zijn gereisd en hoe ze verder reizen. In Figuur 13 en Figuur 14 zijn de gegeven antwoorden weergegeven.



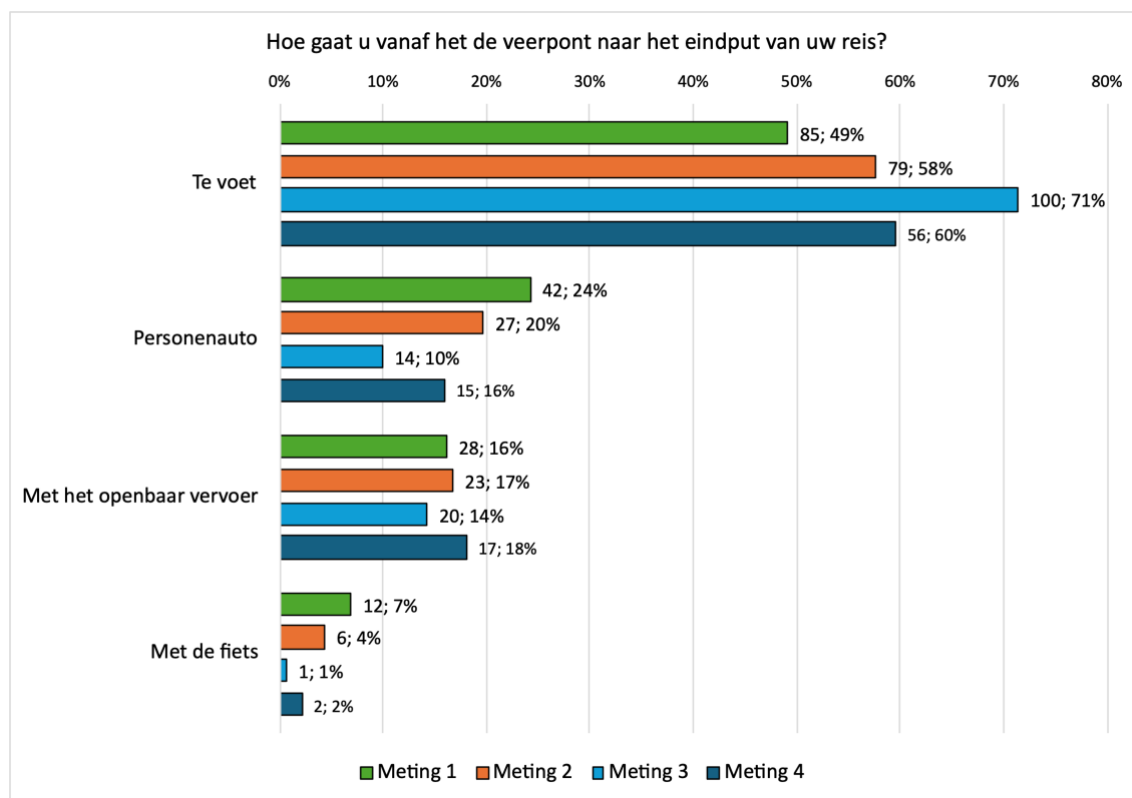
De meerderheid van de veergebruikers die zonder voertuig op de pont staan zijn ook te voet naar de pont gekomen (63%).

Een deel is met de auto naar de pont gekomen (23%) en een nog kleiner deel met het openbaar vervoer (10%).

Voor de reis van de pont naar de eindbestemming zien we dat meer mensen hun reis vervolgen met het openbaar vervoer (18%).



Figuur 13. Reis naar pont. Voor voetgangers.

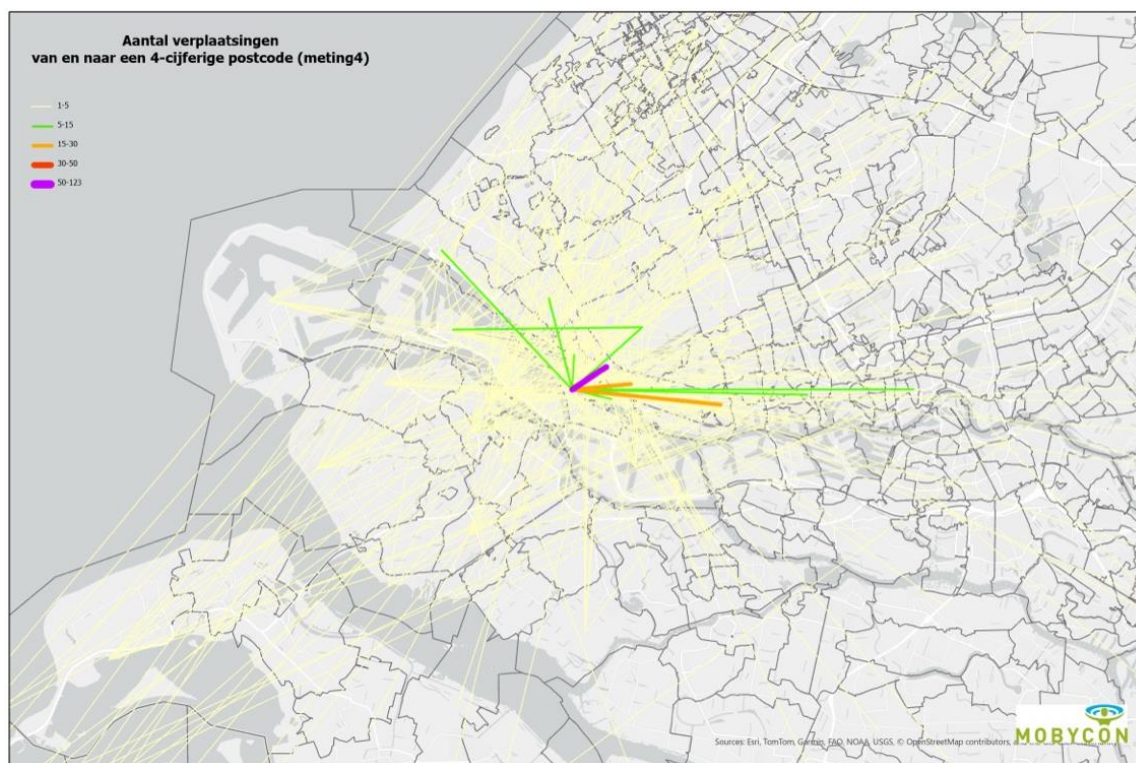


Figuur 14. Reis vanaf pont. Voor voetgangers.

### Herkomst en bestemming

Aan alle respondenten is gevraagd waar hun reis begonnen is en waar deze eindigt. In eerste instantie is gevraagd naar de 4-cijferige postcodes. Als deze niet bekend was is gevraagd naar de locatie van de herkomst/bestemming die wij omgezet hebben naar een centrale 4-cijferige postcode.

De herkomsten en bestemmingen per reiziger zijn verwerkt in de spider-kaart in Figuur 15.



Figuur 15. Spider herkomsten en bestemmingen

De meeste verplaatsingen worden gemaakt tussen Rozenburg en Maassluis (15%) gevolgd door Maassluis-Rozenburg (9%). Gevolgd door verplaatsingen met dezelfde herkomst als bestemming (Rozenburg-Rozenburg, Maassluis-Maassluis). 21% van de veerpont gebruikers maakt een verplaatsing maken direct tussen de twee plaatsen. Ten opzichte van de eerdere metingen zien we minder diversiteit in de herkomst en bestemmingen patronen. De top 10 van de eerdere metingen is te vinden in bijlage 4.

| Top 10 | Herkomst    | Bestemming       | Totaal | Totaal % |
|--------|-------------|------------------|--------|----------|
| 1      | Rozenburg   | Maassluis        | 131    | 15%      |
| 2      | Maassluis   | Rozenburg        | 57     | 6%       |
| 5      | Rozenburg   | Rozenburg        | 44     | 5%       |
| 6      | Maassluis   | Maassluis        | 21     | 2%       |
| 7      | Rozenburg   | Vlaardingen      | 16     | 2%       |
| 8      | Vlaardingen | Rozenburg        | 14     | 2%       |
| 9      | Rozenburg   | Hoek van Holland | 11     | 1%       |
| 10     | Maassluis   | Brielle          | 10     | 1%       |

Tabel 6. Herkomsten en bestemmingen meting 4

Voor alle ritten is tevens de reisafstand bepaald. Hiermee is een overzicht gemaakt of er voornamelijk lokale ritten of bovenregionale ritten worden gemaakt. In Tabel 7 is te zien dat tijdens meting 4 43% van de ritten lokale ritten zijn tot een afstand van 3 kilometer. Het aantal ritten tussen de 3 en 10 en 10 en 30 kilometer is vergelijkbaar. Het aantal en aandeel bovenregionale ritten is het kleinst. We zien dat ten opzichte van de eerste en tweede meting het aandeel lokale ritten is toegenomen, dit is logisch gezien het hogere aandeel fietser ten opzichte van de eerste en tweede meting.



| Type rit           | Afstand  | Totaal   | Aandeel | Totaal   | Aandeel | Totaal   | Aandeel | Totaal   | Aandeel |
|--------------------|----------|----------|---------|----------|---------|----------|---------|----------|---------|
|                    |          | Meting 1 |         | Meting 2 |         | Meting 3 |         | Meting 4 |         |
| 1. Lokaal          | 0-3 km   | 431      | 34%     | 551      | 34%     | 266      | 48%     | 331      | 43%     |
| 2. Agglomeratief   | 3-10 km  | 357      | 28%     | 395      | 24%     | 114      | 21%     | 159      | 21%     |
| 3. Regionaal       | 10-30 km | 380      | 30%     | 490      | 30%     | 145      | 26%     | 212      | 27%     |
| 4. Boven regionaal | > 30 km  | 111      | 9%      | 185      | 11%     | 29       | 5%      | 73       | 9%      |

Tabel 7. Reisafstand verplaatsingen

De veerverbinding kan gebruikt worden door langzaam verkeer en motorvoertuigen. Hiervan is de verwachting dat zij andere afstanden afleggen. In Tabel 8 en Tabel 9 zijn de ritafstanden voor langzaam verkeer (voet, fiets, scooter, scootmobiel) en motorvoertuigen weergegeven per meting.

| Type rit           | Afstand  | Totaal   | Aandeel | Totaal   | Aandeel | Totaal   | Aandeel | Totaal   | Aandeel |
|--------------------|----------|----------|---------|----------|---------|----------|---------|----------|---------|
|                    |          | Meting 1 |         | Meting 2 |         | Meting 3 |         | Meting 4 |         |
| 1. Lokaal          | 0-3 km   | 271      | 41%     | 416      | 42%     | 200      | 49%     | 283      | 45%     |
| 2. Agglomeratief   | 3-10 km  | 161      | 24%     | 230      | 23%     | 98       | 24%     | 137      | 22%     |
| 3. Regionaal       | 10-30 km | 170      | 26%     | 254      | 25%     | 102      | 25%     | 166      | 26%     |
| 4. Boven regionaal | > 30 km  | 56       | 9%      | 100      | 10%     | 12       | 3%      | 46       | 7%      |

Tabel 8. Ritafstanden langzaam verkeer meting 1, 2, 3 en 4

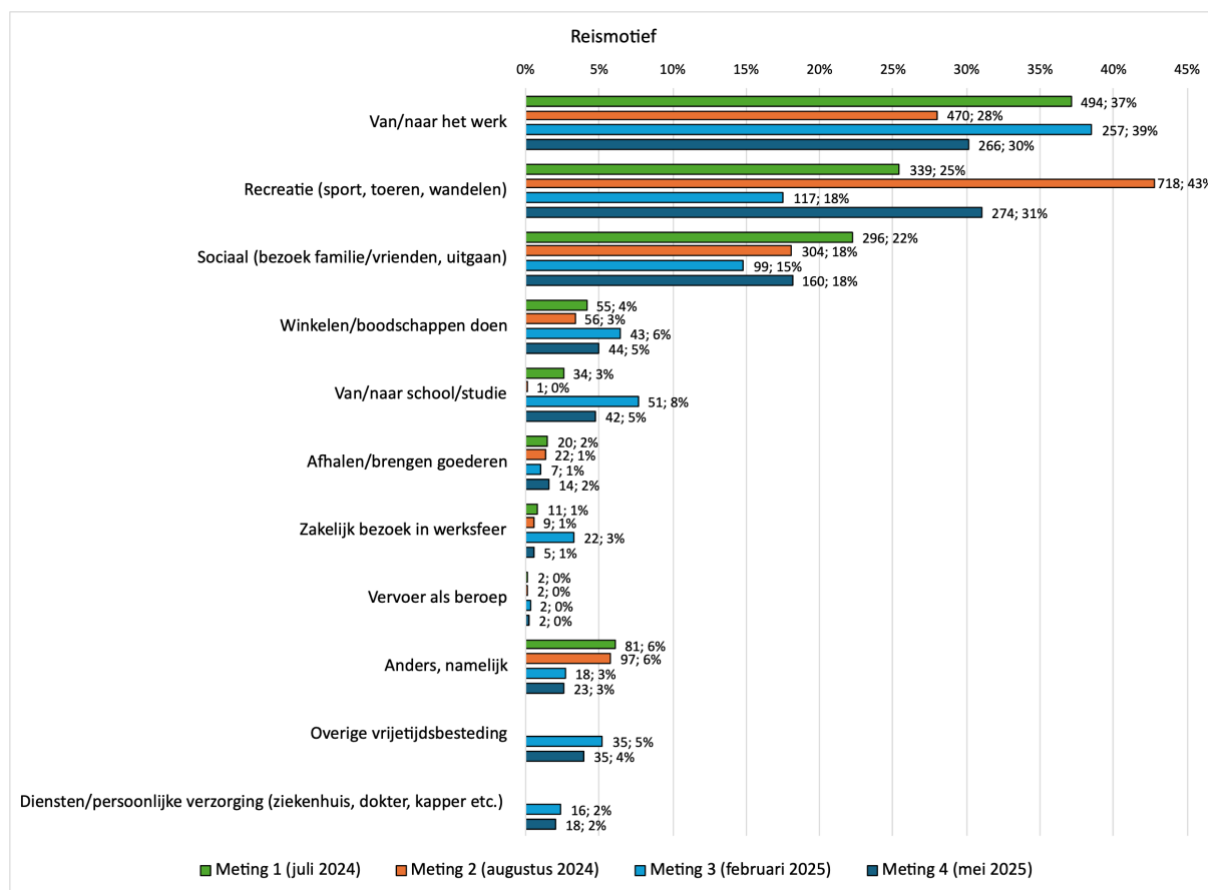
| Type rit           | Afstand  | Totaal   | Aandeel | Totaal   | Aandeel | Totaal   | Aandeel | Totaal   | Aandeel |
|--------------------|----------|----------|---------|----------|---------|----------|---------|----------|---------|
|                    |          | Meting 1 |         | Meting 2 |         | Meting 3 |         | Meting 4 |         |
| 1. Lokaal          | 0-3 km   | 160      | 26%     | 135      | 22%     | 66       | 46%     | 48       | 34%     |
| 2. Agglomeratief   | 3-10 km  | 196      | 32%     | 165      | 27%     | 16       | 11%     | 22       | 15%     |
| 3. Regionaal       | 10-30 km | 210      | 34%     | 236      | 38%     | 43       | 30%     | 46       | 32%     |
| 4. Boven regionaal | > 30 km  | 56       | 9%      | 85       | 14%     | 17       | 12%     | 27       | 19%     |

Tabel 9. Ritafstanden motorvoertuigen meting 1, 2, 3 en 4

Voor het langzame verkeer is de verdeling over ritafstand gelijk als bij de voorgaande metingen. Voor motorvoertuigen zien we dat het aandeel boven regionale ritten is toegenomen en het aandeel lokale ritten is afgenomen. Een verklaring voor de toename van boven regionale ritten is de sluiting van de Blankenburgverbinding in het weekend van de meting.

### Reismotief

In Figuur 16 is weergegeven met welk doel de respondenten hun reis maakten (reismotief). Uit deze grafiek kunnen we constateren dat bij de vierde meting recreatie en woon-werkverkeer de belangrijkste motieven zijn. 31% (274) van de respondenten geeft aan voor recreatie te reizen en geeft 30% (266) van de respondenten aan de reis te maken van of naar werk. Het aandeel woon-werk is iets lager dan bij de derde meting, terwijl het aandeel recreatie juist is toegenomen. Gezien het seizoen is dit te verklaren. Veel van de ritten met de pont worden gemaakt in de vrije tijd, zoals sociaal (18%) en overige vrijetijdsbesteding (4%). 5% van de ritten worden gemaakt van en naar school of studie, dit is iets minder dan bij de vorige meting.



Figuur 16. Reismotief meting 1, 2, 3 en 4

### Reismotief en vervoerswijze

Als we kijken naar de relatie tussen reismotief en vervoerswijze dan valt op dat bij de eerste meting 32% van de fietsers een recreatief reismotief hebben, bij de tweede meting ligt dit op 54% en bij de derde meting slechts 12%, tijdens de vierde meting is dit toegenomen naar 33%. Dit is te verklaren door het meetmoment in februari in combinatie met het slechte weer. In mei zagen we dat 32% van de fietsers een reis met als doel van en naar werk.

Bij de eerste meting ging 38% van de automobilisten van en naar het werk en dat was vergelijkbaar (34%) met de tweede meting. Bij de derde meting zien we dat dit is gedaald naar 20%, bij de vierde meting is dit 18%.



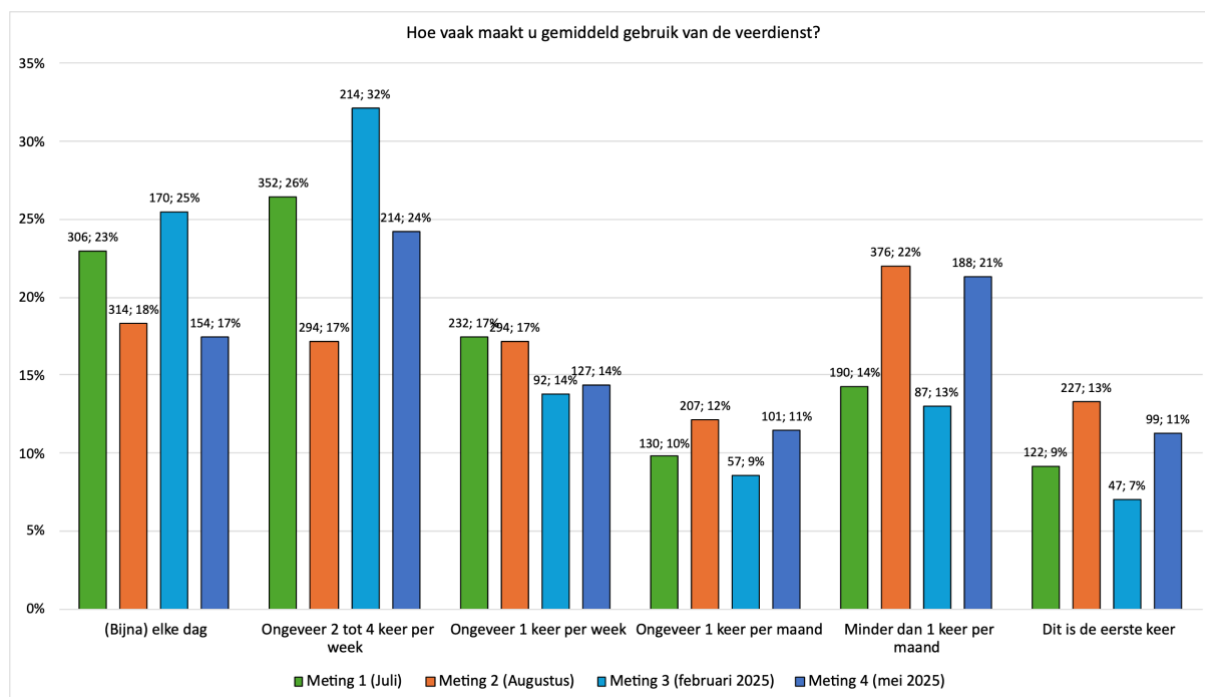
| Meting |                                       | Waarom maakt u deze reis? |                                     |                                  |                                                                      |                             |                          |                            |                        |                              |                    |                  |            |      |
|--------|---------------------------------------|---------------------------|-------------------------------------|----------------------------------|----------------------------------------------------------------------|-----------------------------|--------------------------|----------------------------|------------------------|------------------------------|--------------------|------------------|------------|------|
|        | Vervoerswijze                         | Van/naar het werk         | Recreatie (sport, toeren, wandelen) | Sociaal (familiebezoek, uitgaan) | Diensten/per soontlijke verzorging (ziekenhuis, dokter, kapper etc.) | Overige vrijetijdsbesteding | Afhalen/brengen goederen | Winkelen/boodschappen doen | Van/naar school/studie | Zakelijk bezoek in werksfeer | Vervoer als beroep | Anders, namelijk | Eindtotaal |      |
| 1      | Nee, met de fiets                     | 34%                       | 32%                                 | 20%                              | 0%                                                                   | 0%                          | 0%                       | 4%                         | 5%                     | 0%                           | 0%                 | 5%               | 100%       |      |
|        | Nee, ik ben te voet                   | 29%                       | 16%                                 | 35%                              | 0%                                                                   | 0%                          | 1%                       | 8%                         | 6%                     | 1%                           | 1%                 | 5%               | 100%       |      |
|        | Ja, met een vrachtauto                | 86%                       | 0%                                  | 0%                               | 0%                                                                   | 0%                          | 14%                      | 0%                         | 0%                     | 0%                           | 0%                 | 0%               | 100%       |      |
|        | Ja, met een touringcar                | 0%                        | 100%                                | 0%                               | 0%                                                                   | 0%                          | 0%                       | 0%                         | 0%                     | 0%                           | 0%                 | 0%               | 100%       |      |
|        | Ja, met een snorfiets/Brommer/Scooter | 44%                       | 17%                                 | 21%                              | 0%                                                                   | 0%                          | 2%                       | 0%                         | 0%                     | 2%                           | 2%                 | 14%              | 100%       |      |
|        | Ja, met een scootmobiel               | 20%                       | 0%                                  | 20%                              | 0%                                                                   | 0%                          | 20%                      | 40%                        | 0%                     | 0%                           | 0%                 | 0%               | 100%       |      |
|        | Ja, met een personenauto              | 38%                       | 25%                                 | 23%                              | 0%                                                                   | 0%                          | 3%                       | 3%                         | 0%                     | 1%                           | 0%                 | 7%               | 100%       |      |
|        | Ja, met een motor                     | 33%                       | 54%                                 | 4%                               | 0%                                                                   | 0%                          | 0%                       | 4%                         | 0%                     | 4%                           | 0%                 | 0%               | 100%       |      |
|        | Ja, met een landbouwvoertuig          | 100%                      | 0%                                  | 0%                               | 0%                                                                   | 0%                          | 0%                       | 0%                         | 0%                     | 0%                           | 0%                 | 0%               | 100%       |      |
|        | Ja, met een brommobiel                | 27%                       | 27%                                 | 27%                              | 0%                                                                   | 0%                          | 0%                       | 0%                         | 9%                     | 0%                           | 0%                 | 9%               | 100%       |      |
|        | Ja, met een bestelbusje               | 81%                       | 5%                                  | 2%                               | 0%                                                                   | 0%                          | 0%                       | 5%                         | 0%                     | 7%                           | 0%                 | 0%               | 100%       |      |
|        | Anders                                | 14%                       | 57%                                 | 14%                              | 0%                                                                   | 0%                          | 0%                       | 14%                        | 0%                     | 0%                           | 0%                 | 0%               | 100%       |      |
|        | Totaal 1                              |                           | 37%                                 | 25%                              | 22%                                                                  | 0%                          | 0%                       | 2%                         | 4%                     | 3%                           | 1%                 | 0%               | 6%         | 100% |
| 2      | Nee, met de fiets                     | 22%                       | 54%                                 | 16%                              | 0%                                                                   | 0%                          | 1%                       | 3%                         | 0%                     | 0%                           | 0%                 | 5%               | 100%       |      |
|        | Nee, ik ben te voet                   | 24%                       | 30%                                 | 32%                              | 0%                                                                   | 0%                          | 0%                       | 4%                         | 0%                     | 1%                           | 1%                 | 8%               | 100%       |      |
|        | Ja, met een vrachtauto                | 20%                       | 40%                                 | 0%                               | 0%                                                                   | 0%                          | 20%                      | 0%                         | 0%                     | 0%                           | 20%                | 0%               | 100%       |      |
|        | Ja, met een touringcar                | 0%                        | 75%                                 | 25%                              | 0%                                                                   | 0%                          | 0%                       | 0%                         | 0%                     | 0%                           | 0%                 | 0%               | 100%       |      |
|        | Ja, met een snorfiets/Brommer/Scooter | 44%                       | 26%                                 | 19%                              | 0%                                                                   | 0%                          | 0%                       | 4%                         | 0%                     | 0%                           | 0%                 | 6%               | 99%        |      |
|        | Ja, met een scootmobiel               | 8%                        | 46%                                 | 8%                               | 0%                                                                   | 0%                          | 0%                       | 23%                        | 0%                     | 0%                           | 0%                 | 15%              | 100%       |      |
|        | Ja, met een personenauto              | 34%                       | 33%                                 | 21%                              | 0%                                                                   | 0%                          | 2%                       | 3%                         | 0%                     | 1%                           | 0%                 | 7%               | 100%       |      |
|        | Ja, met een motor                     | 20%                       | 62%                                 | 8%                               | 0%                                                                   | 0%                          | 2%                       | 0%                         | 0%                     | 2%                           | 0%                 | 7%               | 100%       |      |
|        | Ja, met een landbouwvoertuig          | 83%                       | 0%                                  | 0%                               | 0%                                                                   | 0%                          | 17%                      | 0%                         | 0%                     | 0%                           | 0%                 | 0%               | 100%       |      |
|        | Ja, met een brommobiel                | 15%                       | 46%                                 | 31%                              | 0%                                                                   | 0%                          | 0%                       | 0%                         | 0%                     | 0%                           | 0%                 | 8%               | 100%       |      |
|        | Ja, met een bestelbusje               | 64%                       | 17%                                 | 5%                               | 0%                                                                   | 0%                          | 12%                      | 0%                         | 0%                     | 2%                           | 0%                 | 0%               | 100%       |      |
|        | Anders                                | 27%                       | 36%                                 | 18%                              | 0%                                                                   | 0%                          | 0%                       | 0%                         | 0%                     | 0%                           | 0%                 | 18%              | 100%       |      |
|        | Totaal 2                              |                           | 28%                                 | 43%                              | 18%                                                                  | 0%                          | 0%                       | 1%                         | 3%                     | 0%                           | 1%                 | 0%               | 6%         | 100% |
| 3      | Ja, met een fiets                     | 48%                       | 12%                                 | 11%                              | 2%                                                                   | 4%                          | 1%                       | 6%                         | 11%                    | 4%                           | 0%                 | 2%               | 100%       |      |
|        | Nee, ik ben te voet                   | 29%                       | 19%                                 | 21%                              | 1%                                                                   | 9%                          | 1%                       | 6%                         | 5%                     | 3%                           | 0%                 | 5%               | 100%       |      |
|        | Ja, met een vrachtauto                | 80%                       | 0%                                  | 20%                              | 0%                                                                   | 0%                          | 0%                       | 0%                         | 0%                     | 0%                           | 0%                 | 0%               | 100%       |      |
|        | Ja, met een touringcar                | 100%                      | 0%                                  | 0%                               | 0%                                                                   | 0%                          | 0%                       | 0%                         | 0%                     | 0%                           | 0%                 | 0%               | 100%       |      |
|        | Ja, met een snorfiets/Brommer/Scooter | 47%                       | 12%                                 | 8%                               | 4%                                                                   | 8%                          | 0%                       | 4%                         | 18%                    | 0%                           | 0%                 | 0%               | 100%       |      |
|        | Ja, met een scootmobiel               | 57%                       | 0%                                  | 14%                              | 0%                                                                   | 0%                          | 14%                      | 0%                         | 14%                    | 0%                           | 0%                 | 0%               | 100%       |      |
|        | Ja, met een personenauto              | 20%                       | 33%                                 | 21%                              | 4%                                                                   | 4%                          | 2%                       | 9%                         | 1%                     | 4%                           | 0%                 | 4%               | 100%       |      |
|        | Ja, met een motor                     | 100%                      | 0%                                  | 0%                               | 0%                                                                   | 0%                          | 0%                       | 0%                         | 0%                     | 0%                           | 0%                 | 0%               | 100%       |      |
|        | Ja, met een landbouwvoertuig          | 50%                       | 0%                                  | 0%                               | 0%                                                                   | 25%                         | 0%                       | 0%                         | 0%                     | 0%                           | 25%                | 0%               | 100%       |      |
|        | Ja, met een brommobiel                | 50%                       | 0%                                  | 0%                               | 0%                                                                   | 0%                          | 0%                       | 17%                        | 17%                    | 0%                           | 0%                 | 0%               | 100%       |      |
|        | Ja, met een bestelbusje               | 44%                       | 22%                                 | 11%                              | 0%                                                                   | 0%                          | 0%                       | 11%                        | 0%                     | 0%                           | 11%                | 0%               | 100%       |      |
|        | Anders                                | 33%                       | 0%                                  | 33%                              | 0%                                                                   | 0%                          | 0%                       | 0%                         | 0%                     | 0%                           | 0%                 | 33%              | 100%       |      |
|        | Totaal 3                              |                           | 39%                                 | 18%                              | 15%                                                                  | 2%                          | 5%                       | 1%                         | 6%                     | 8%                           | 3%                 | 0%               | 3%         | 100% |
| 4      | Ja, met een fiets                     | 32%                       | 33%                                 | 18%                              | 2%                                                                   | 3%                          | 1%                       | 5%                         | 5%                     | 0%                           | 0%                 | 2%               | 100%       |      |
|        | Nee, ik ben te voet                   | 28%                       | 33%                                 | 21%                              | 0%                                                                   | 7%                          | 1%                       | 3%                         | 3%                     | 1%                           | 0%                 | 2%               | 100%       |      |
|        | Ja, met een snorfiets/Brommer/Scooter | 44%                       | 15%                                 | 8%                               | 3%                                                                   | 3%                          | 4%                       | 3%                         | 16%                    | 3%                           | 0%                 | 1%               | 100%       |      |
|        | Ja, met een scootmobiel               | 20%                       | 0%                                  | 60%                              | 0%                                                                   | 0%                          | 0%                       | 20%                        | 0%                     | 0%                           | 0%                 | 0%               | 100%       |      |
|        | Ja, met een personenauto              | 18%                       | 31%                                 | 25%                              | 2%                                                                   | 5%                          | 6%                       | 8%                         | 0%                     | 1%                           | 0%                 | 5%               | 100%       |      |
|        | Ja, met een motor                     | 0%                        | 70%                                 | 10%                              | 10%                                                                  | 10%                         | 0%                       | 0%                         | 0%                     | 0%                           | 0%                 | 0%               | 100%       |      |
|        | Ja, met een landbouwvoertuig          | 75%                       | 0%                                  | 0%                               | 0%                                                                   | 0%                          | 0%                       | 0%                         | 0%                     | 0%                           | 0%                 | 25%              | 100%       |      |
|        | Ja, met een brommobiel                | 33%                       | 0%                                  | 0%                               | 0%                                                                   | 67%                         | 0%                       | 0%                         | 0%                     | 0%                           | 0%                 | 0%               | 100%       |      |
|        | Ja, met een bestelbusje               | 33%                       | 28%                                 | 6%                               | 0%                                                                   | 11%                         | 0%                       | 11%                        | 0%                     | 0%                           | 11%                | 0%               | 100%       |      |
|        | Anders                                | 29%                       | 29%                                 | 14%                              | 0%                                                                   | 0%                          | 0%                       | 14%                        | 0%                     | 0%                           | 0%                 | 14%              | 100%       |      |
|        | Totaal 4                              |                           | 30%                                 | 31%                              | 18%                                                                  | 2%                          | 4%                       | 2%                         | 5%                     | 5%                           | 1%                 | 0%               | 3%         | 100% |

Tabel 10. Reismotief naar vervoerswijze

### Gemiddeld gebruik

Het aandeel dagelijkse gebruikers ligt iets lager tijdens de vierde meting dan tijdens de derde meting, dit is te verklaren door de toename aan recreatieve gebruikers, zie Figuur 17. Van de 4 gebruikers die met een landbouwvoertuig op de pont staan geeft één aan ongeveer 3-4 per week op de pont te staan, één geeft aan 1 keer per week op de pont te staan, één geeft aan 1 keer per maand op de pont te staan en de laatste geeft aan dat dit de eerste keer met de pont is. Van de landbouwgebruikers hebben we specifiek gekeken naar het gemiddeld gebruik. Hierbij hebben 4 respondenten verschillende frequenties aangegeven (1 geeft aan ongeveer 1 geeft aan per maand, 1 geeft aan ongeveer 1 keer per week, 1 geeft aan ongeveer 3-4 keer per week en 1 geeft aan dat dit de eerste keer is).

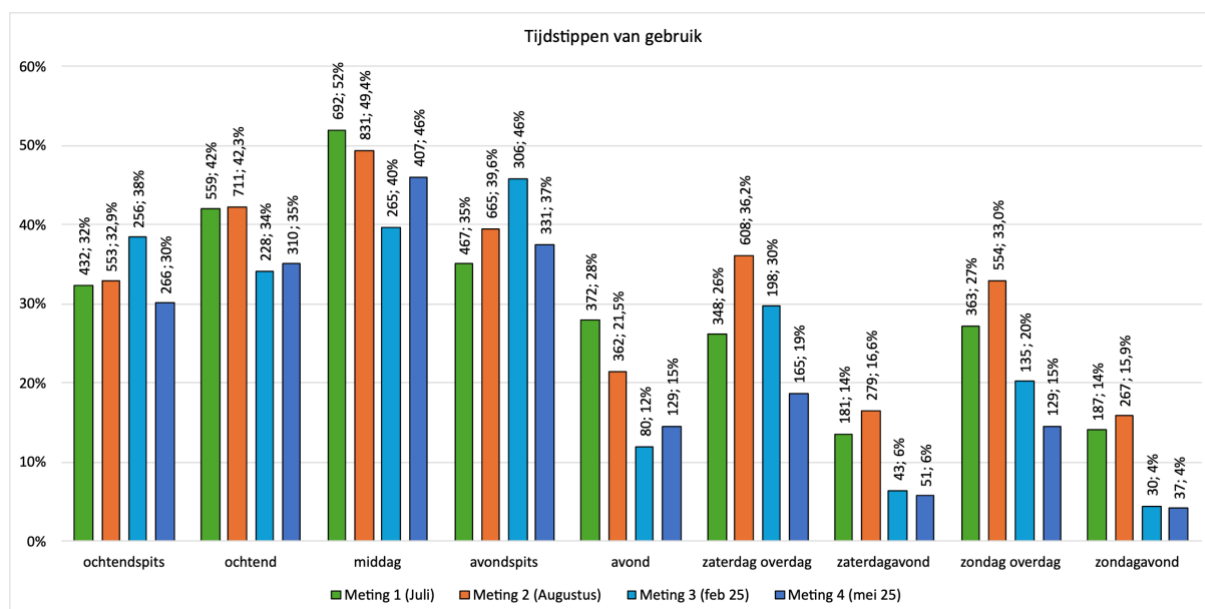
Als we specifiek kijken naar het gemiddeld gebruik van het autoverkeer dan zien we dat bij de derde meting slechts 5% ten minste 2 keer per week tot elke dag gebruik van de veerdienst maakt. Bij de vierde meting is dit nog maar 2%.



Figuur 17. Gemiddeld gebruik meting 1, 2, 3 en 4

De respondenten konden meerdere antwoorden geven op de vraag op welke momenten zij gebruik maken van de veerverbinding. Hierbij is globaal aangegeven of men in de ochtend of avondspits reist of bijvoorbeeld overdag. Er zijn bij de eerste en tweede meting geen specifieke tijdsvensters gehanteerd, dit was dus naar inzicht van de respondent. Bij de derde meting zijn specifieke tijdsvensters aan de vraag toegevoegd om een nauwkeuriger beeld te krijgen.

Tijdens de vierde meting geven de meeste respondenten aan in de middag te reizen. Ook geeft een groot deel aan in de avond en ochtendspits te reizen.

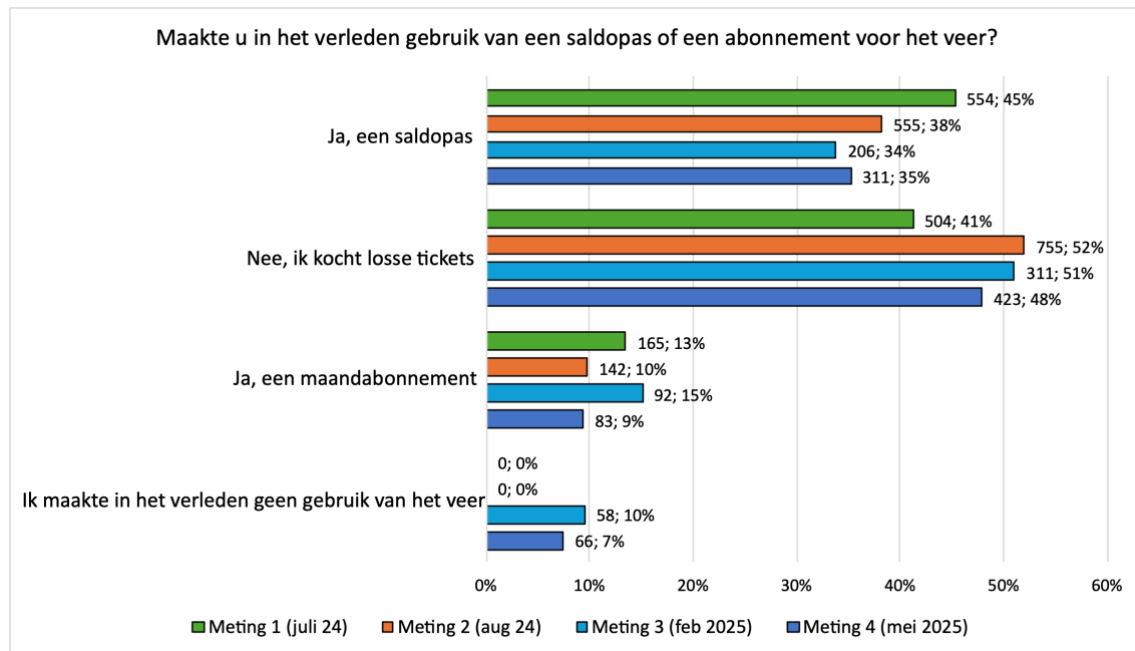


Figuur 18. Momenten waarop veergebruikers met de veer reizen. Uitgedrukt in % van respondenten.



### Abonnement gebruik

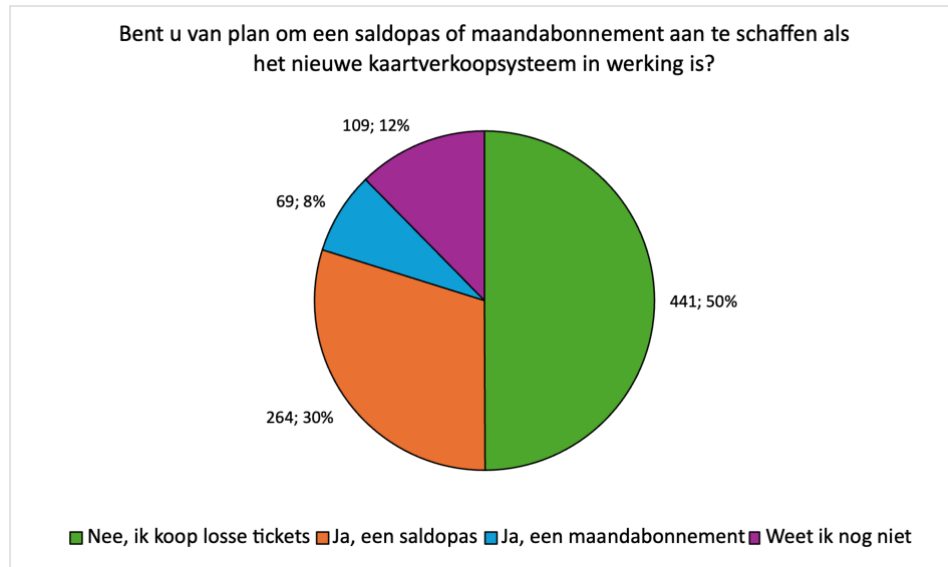
In de huidige situatie zijn er op de veerverbinding geen abonnementen. In het verleden was het mogelijk met een saldopas, abonnement of losse tickets te reizen. Aan de respondenten is gevraagd of zij hier in het verleden gebruik van heeft gemaakt. Bij de vierde meting zien we dat ongeveer de helft van de mensen in het verleden losse tickets kocht (48%). Een derde maakte gebruik van een saldopas (35%) en een klein deel had een maandabonnement (9%). De verhouding tussen de verschillende betaalmethoden is vergelijkbaar met de vorige metingen.



Figuur 19. Type vervoersbewijs verleden

### Abonnement toekomst

In de toekomst wordt er een nieuw kaartverkoopsysteem aangeboden op de veerpont. Aan respondenten is gevraagd of ze daar verwachten gebruik van te maken. 50% geeft aan losse tickets te blijven kopen. 38% geeft aan hier gebruik van te willen maken, via een saldopas (30%) dan wel een maandabonnement (8%). Dit is een vergelijkbaar beeld met wat we bij de vorige meting zagen.



Figuur 20. Type vervoersbewijs toekomst

### 3.1 Situatie na opening Blankenburgverbinding

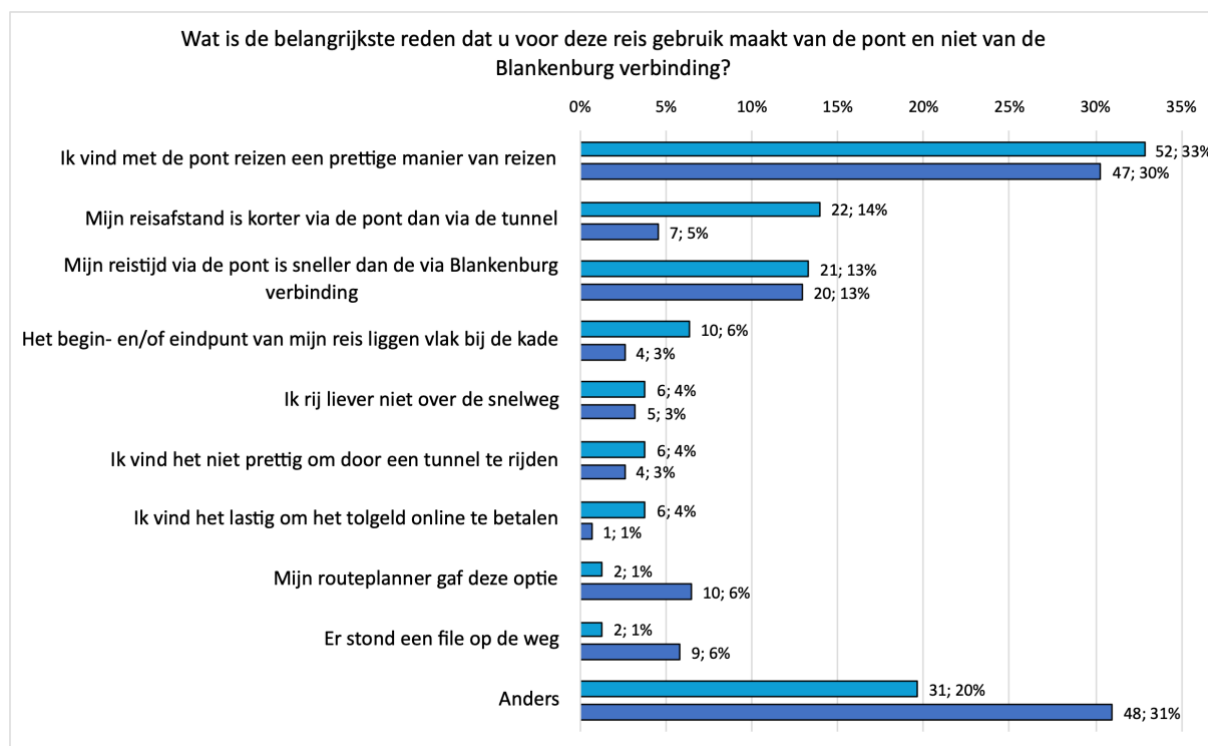
Sinds de opening van de Blankenburgverbinding zijn er een aantal nieuwe vragen aan de vragenlijst toegevoegd. Sinds december 2024 hebben veel reizigers tussen Rozenburg en Maassluis een sneller alternatief. We hebben een aantal vragen gesteld over het gebruik van de Blankenburgverbinding en het gebruik van de nieuwe directe buslijn.

#### Gebruik Blankenburg verbinding

Aan de bestuurders van motorvoertuigen (motor, personenauto, bestelbusje, touringcar en vrachtauto) die ook gebruik kunnen en mogen maken van de Blankenburg verbinding is gevraagd waarom ze toch gebruik maken van de pont.

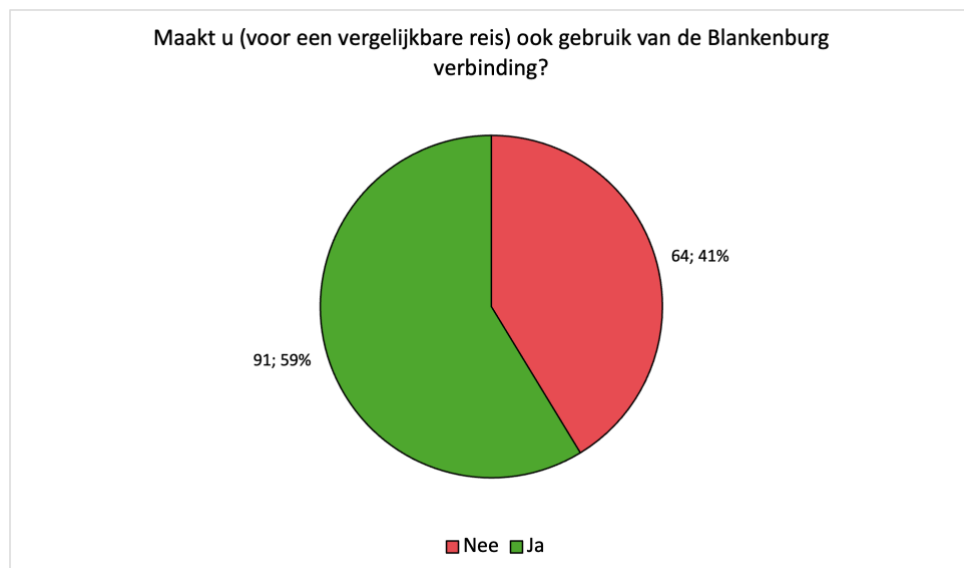
30% van de respondenten geeft aan dat ze het prettig vinden om met de pont te reizen en daarom gebruik maken van de pont. 13% geeft aan dat de reistijd via de pont korter is dan via de tunnel. Goed om hierbij op te merken is dat in praktijk voor vrijwel alle herkomst en bestemming combinaties de blankenburg verbinding een kortere totale reistijd geeft<sup>5</sup>. Van de 48 respondenten (31%) die “anders” hebben geselecteerd geven er 37 aan dat blankenburgverbinding dicht is. Drie respondenten geven aan dat ze het leuk vinden om met de pont te gaan. Eén persoon geeft aan dat het goedkoper is en één respondent wil vanwege privacy redenen geen gebruik maken van het betaalsysteem van de tunnel.

<sup>5</sup> Vergelijking gemaakt met routeplanner van Google Maps.

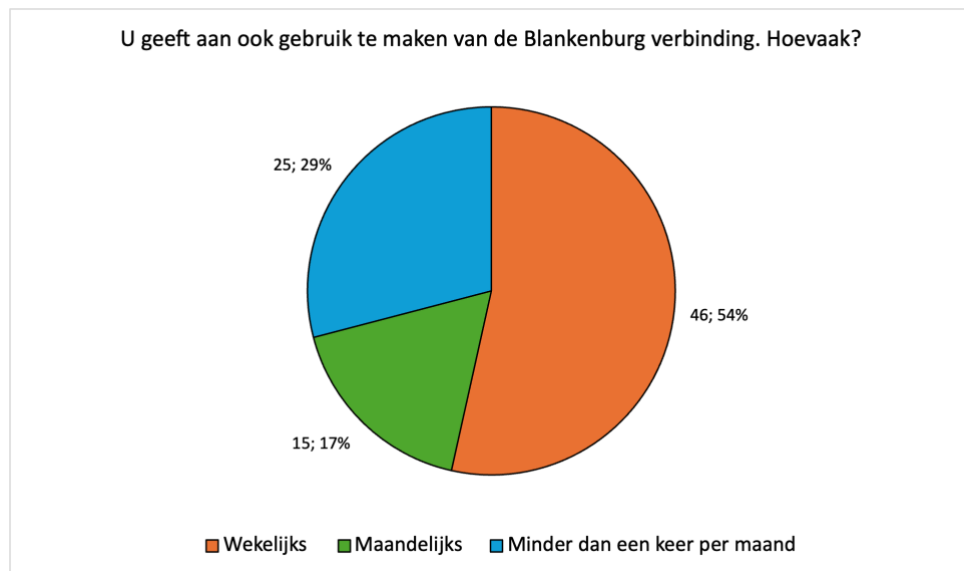


Figuur 21. Redenen gebruik pont

Van de 155 bestuurders van motorvoertuigen geeft 59% aan ook gebruik te maken van de Blankenburg verbinding. Van deze groep doet de helft dit ten minste eens per week (54%, 46 respondenten). Dit is iets hoger dan tijdens de vorige meting, wat verklaarbaar is omdat veel motorvoertuigen op de pont staan omdat de Blankenburg verbinding is afgesloten.



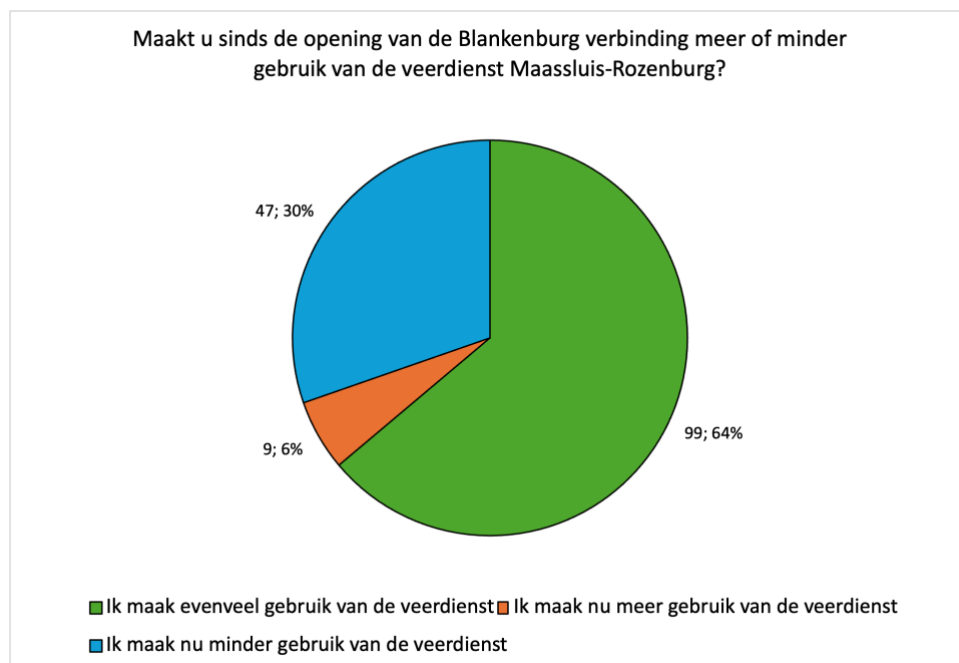
Figuur 22. Aandeel respondenten dat ook gebruik maakt van Blankenburg verbinding



Figuur 23. Frequentie gebruik Blankenburg verbinding

Als reden geeft de meerderheid aan de Blankenburg te gebruiken omdat dat sneller is (73%) en 11% geeft aan dit te doen vanwege de lagere kosten. Als overige redenen (16%) wordt genoemd dat mensen dit doen omdat het makkelijker is, sneller & goedkoper is, en andere redenen.

Van alle motorvoertuigbestuurders geeft 64% aan evenveel gebruik te maken van de veerdienst als voor de opening van de Blankenburgverbinding. 30% geeft aan nu minder gebruik te maken van de veerpont. 6% van de huidige pontgebruikers geeft aan na de opening vaker gebruik te hebben gemaakt van de veerpont.



Figuur 24. Verandering gebruik veerdienst



### Gebruik buslijn Rozenburg naar metrostation Schiedam

Aan alle respondenten is gevraagd of zij gebruik maken van de nieuwe buslijn die vanuit Rozenburg direct via de Blankenburg verbinding naar metrostation Schiedam rijdt. 13% (116) geeft aan hier weleens gebruik van te maken. Dit aandeel is ongeveer gelijk als bij de vorige meting. Van de bus gebruikers geeft 41% aan dit wekelijks en 31% dit maandelijks te doen.

Aan de gebruikers van de buslijn is gevraagd of zij na ingebruikname van de buslijn minder de veerdienst zijn gaan gebruiken, dit is voor 23% (27) het geval. 64% (74) geeft aan evenveel gebruik te maken van de veerdienst als voorheen.

**Deelconclusie:** de huidige gebruikers van de veerdienst hebben een vragenlijst ingevuld. De resultaten zijn vergeleken met eerdere metingen. De opvallendste resultaten zijn:

- het aandeel gebruikers dat een verplaatsing maakt voor recreatieve doeleinden (31%) is hoger dan bij de vorige meting, waarschijnlijk vanwege het verschil in seizoen ten opzichte van de vorige meting;
- het aandeel gebruikers dat een verplaatsing maakt van of naar werk (30%) is iets lager dan bij de vorige meting;
- 54% van de bestuurders van motorvoertuigen maakt naast het veer ook gebruik van de Blankenburgverbinding. Dit is hoger dan bij de vorige meting, veel bestuurders geven aan dat ze de pont gebruiken vanwege de wegafsluiting;
- 13% van de bevroagde veergebruikers maakt ook gebruik van de buslijn tussen Rozenburg en metrostation Schiedam.



## 4. SAMENVATTING

Mobycon heeft in mei 2025 een vragenlijstonderzoek uitgevoerd op de veerverbinding tussen Maassluis en Rozenburg. Bij dit onderzoek zijn vragenlijsten afgenomen en tellingen uitgevoerd onder de gebruikers van de veerdienst met als doel het gebruik van de veerdienst in beeld te brengen en het effect van de nieuwe Blankenburgverbinding in beeld te brengen. Daarnaast zijn tellingen van de veerdienst ontvangen van week 15 2024 tot en met week 21 2025. De belangrijkste resultaten uit het onderzoek staan beschreven in deze memo.

Op basis van telgegevens is het effect van de ingebruikname van de Blankenburgverbinding in kaart gebracht. Hiervoor zijn het gemiddeld aantal gebruikers in week 15 tot en met 21 van 2024 vergeleken met dezelfde periode in 2025 (na ingebruikname van de Blankenburgverbinding). Hieronder presenteren we de belangrijkste bevindingen:

- Sinds de ingebruikname van de BBV is het totaal aantal gebruikers van de veer met 48% afgenomen.
  - Van gemiddeld 1814 gebruikers per week gedaald naar gemiddeld 939 gebruikers per week.
- Sinds de ingebruikname van de BBV is het aantal auto's op de veer met 88% afgenomen.
  - Van gemiddeld 762 gebruikers per week gedaald naar gemiddeld 90 gebruikers per week.
  - Waar voor de ingebruikname van de BBV het aandeel auto's 42% van het totaal was, is dit na de ingebruikname nog maar 10%.
- Sinds de ingebruikname van de BBV is het aantal motoren op de veer met 48% afgenomen.
  - Van gemiddeld 34 gebruikers per week gedaald naar gemiddeld 18 gebruikers per week.
- Sinds de ingebruikname van de BBV is het aantal (brom)fietzers (incl. scholieren) met 14% afgenomen.
  - Van gemiddeld 733 (brom)fietzers per week gedaald naar gemiddeld 631 (brom)fietzers per week.
- Sinds de ingebruikname van de BBV is het aantal voetgangers met 35% afgenomen.
  - Van gemiddeld 260 per week gedaald naar gemiddeld 169 per week.
- Het totaal aantal (brom)fietzers ligt in 2025 gemiddeld per week lager dan in 2024. In 2025 en in eerdere jaren wordt het gebruik van de pont beïnvloed door het seizoen. We zien daarbij een daling in het winterseizoen, van voornamelijk de fietsers en voetgangers, en zien dat het gebruik van de veer onder deze groep weer toeneemt in de lente. De zomer is de drukste periode voor fietsers en voetgangers, deze telcijfers zijn nog niet binnen van 2025, dus er kunnen nog geen uitspraken gedaan worden of het aantal fietsers op het veer in de zomer van 2025 gelijk is aan die van 2024 toen de blankenburgverbinding nog niet geopend was.

Uit het enquête onderzoek concluderen we dat:

- ten opzichte van de vorige meting in februari zien we een toename in het aantal respondenten dat aangeeft met een fiets de veerpont te gebruiken, dit heeft waarschijnlijk met de seizoenseffecten te maken;
  - in februari was het aandeel fietsers 45%, in mei was dat 61%;
- op basis van de resultaten van de vragenlijst kunnen we stellen dat de belangrijkste combinatie herkomst-bestemming is die van Rozenburg naar Maassluis (15%) gevolgd door Maassluis naar Rozenburg (6%). Van alle gebruikers maakt 43% een lokale rit (tussen de 0 en 3 km). Dit is iets lager dan in februari (48%), waarschijnlijk doordat nu een deel van de gebruikers eigenlijk gebruik had willen maken van de tunnel die in het weekend van het veldwerk was afgesloten;
- 21% van de ritten zijn agglomeratief (3-10 km), 27% zijn regionale ritten (10-30 km) en 9% van de ritten zijn boven regionaal;
- het belangrijkste motief is bij de derde meting recreatie (31%) gevolgd door woon-werk (30%). Het aandeel recreatie is hoger (31% t.o.v. 18%) dan bij de meting in februari;



- in de toekomst wil de meerderheid gebruik blijven maken van losse tickets (50%), deze groep is nagenoeg even groot als bij de vorige meting (47%);
- bestuurders van motorvoertuigen die ook gebruik kunnen en mogen maken van de Blankenburg verbinding geven aan toch met de pont te reizen omdat dit een prettige manier van reizen is (30%). De grootste groep bestuurders geeft tijdens de vierde meting aan dat ze de pont gebruiken omdat de Blankenburg verbinding gesloten is (31%). Daarnaast wordt kortere reisafstand (5%) en snellere reistijd (13%) als reden genoemd op de veerdienst te nemen;
- van de 155 bestuurders geeft 59% ook gebruik te maken van de Blankenburgverbinding, dit aandeel is hoger dan bij de derde meting. Toen gaf 41% aan ook via de Blankenburgverbinding te reizen. Dit verschil is verklaarbaar omdat veel bestuurders op de pont staan omdat de Blankenburg verbinding was afgesloten;
- sinds de opening van de Blankenburgverbinding is er een directe busverbinding tussen Rozenburg en metrostation Schiedam. 13% van alle respondenten geeft aan deze weleens te gebruiken, bij de vorige meting was dit 14%. Het gebruik van de veerdienst door voetgangers is gedaald, mogelijk heeft dit te maken met het beschikbare ov-alternatief (de buslijn).



## 5. BIJLAGE(N)





## 5.1 Bijlage 1: tellingen meting 1, 2 en 3

| Periode               | Vaaroute      | Voetgangers | Fietser | Brommer s, scooters en snorfiets | Scootmobiel | Brommobiel | Motor | Auto | Bus | Vracht | Vracht met aanhang | Vracht gevaarlijke stoffen | Landbouw | Landbouw met aanhang | Zwaar | Totaal |
|-----------------------|---------------|-------------|---------|----------------------------------|-------------|------------|-------|------|-----|--------|--------------------|----------------------------|----------|----------------------|-------|--------|
| zaterdag 6 juli 2024  | Heen en Terug | 241         | 331     | 29                               | 0           | 0          | 21    | 417  | 0   | 2      | 0                  | 0                          | 0        | 0                    | 0     | 1041   |
| zondag 7 juli 2024    | Heen en Terug | 157         | 343     | 33                               | 2           | 6          | 9     | 369  | 0   | 2      | 0                  | 0                          | 0        | 0                    | 0     | 921    |
| Weekend (za+zo)       | Heen en Terug | 398         | 674     | 62                               | 2           | 6          | 30    | 786  | 0   | 4      | 0                  | 0                          | 0        | 0                    | 0     | 1962   |
| Gemiddelde weekend    | Heen en Terug | 199         | 337     | 31                               | 1           | 3          | 15    | 393  | 0   | 2      | 0                  | 0                          | 0        | 0                    | 0     | 981    |
| dinsdag 2 juli 2024   | Heen en Terug | 194         | 459     | 71                               | 3           | 0          | 7     | 776  | 1   | 5      | 1                  | 0                          | 0        | 2                    | 1     | 1520   |
| donderdag 4 juli 2024 | Heen en Terug | 246         | 694     | 97                               | 0           | 4          | 18    | 872  | 0   | 4      | 0                  | 0                          | 5        | 1                    | 3     | 1944   |
| Werkdagen (di+do)     | Heen en Terug | 440         | 1153    | 168                              | 3           | 4          | 25    | 1648 | 1   | 9      | 1                  | 0                          | 5        | 3                    | 4     | 3464   |
| Gemiddelde werkdag    | Heen en Terug | 220         | 577     | 84                               | 2           | 2          | 13    | 824  | 1   | 5      | 1                  | 0                          | 3        | 2                    | 2     | 1732   |

Tabel 13. Tellingen gebruikers veerverbinding (heen en terug). Meting 1

| Periode               | Vaaroute            | Voetgangers | Fietser | Brommer s, scooters en snorfiets | Scootmobiel | Brommobiel | Motor | Auto | Bus | Vracht | Vracht met aanhang | Vracht gevaarlijke stoffen | Landbouw | Landbouw met aanhang | Zwaar | Totaal |
|-----------------------|---------------------|-------------|---------|----------------------------------|-------------|------------|-------|------|-----|--------|--------------------|----------------------------|----------|----------------------|-------|--------|
| zaterdag 6 juli 2024  | Maassluis-Rozenburg | 124         | 149     | 14                               | 0           | 0          | 10    | 200  | 0   | 1      | 0                  | 0                          | 0        | 0                    | 0     | 498    |
| zaterdag 6 juli 2024  | Rozenburg-Maassluis | 117         | 182     | 15                               | 0           | 0          | 11    | 217  | 0   | 1      | 0                  | 0                          | 0        | 0                    | 0     | 543    |
| zondag 7 juli 2024    | Maassluis-Rozenburg | 74          | 160     | 13                               | 1           | 3          | 3     | 172  | 0   | 1      | 0                  | 0                          | 0        | 0                    | 0     | 427    |
| zondag 7 juli 2024    | Rozenburg-Maassluis | 83          | 183     | 20                               | 1           | 3          | 6     | 197  | 0   | 1      | 0                  | 0                          | 0        | 0                    | 0     | 494    |
| Weekend (za+zo)       | Maassluis-Rozenburg | 198         | 309     | 27                               | 1           | 3          | 13    | 372  | 0   | 2      | 0                  | 0                          | 0        | 0                    | 0     | 925    |
| Weekend (za+zo)       | Rozenburg-Maassluis | 200         | 365     | 35                               | 1           | 3          | 17    | 414  | 0   | 2      | 0                  | 0                          | 0        | 0                    | 0     | 1037   |
| Gemiddelde weekenddag | Maassluis-Rozenburg | 99          | 155     | 14                               | 1           | 2          | 7     | 186  | 0   | 1      | 0                  | 0                          | 0        | 0                    | 0     | 463    |
| Gemiddelde weekenddag | Rozenburg-Maassluis | 100         | 183     | 18                               | 1           | 2          | 9     | 207  | 0   | 1      | 0                  | 0                          | 0        | 0                    | 0     | 519    |
| dinsdag 2 juli 2024   | Maassluis-Rozenburg | 99          | 226     | 34                               | 1           | 0          | 5     | 343  | 1   | 1      | 0                  | 0                          | 0        | 2                    | 0     | 712    |
| dinsdag 2 juli 2024   | Rozenburg-Maassluis | 95          | 233     | 37                               | 2           | 0          | 2     | 433  | 0   | 4      | 1                  | 0                          | 0        | 0                    | 1     | 808    |
| donderdag 4 juli 2024 | Maassluis-Rozenburg | 132         | 338     | 54                               | 0           | 1          | 6     | 425  | 0   | 2      | 0                  | 0                          | 1        | 1                    | 2     | 962    |
| donderdag 4 juli 2024 | Rozenburg-Maassluis | 114         | 356     | 43                               | 0           | 3          | 12    | 447  | 0   | 2      | 0                  | 0                          | 4        | 0                    | 1     | 982    |
| Werkdagen (di+do)     | Maassluis-Rozenburg | 231         | 564     | 88                               | 1           | 1          | 11    | 768  | 1   | 3      | 0                  | 0                          | 1        | 3                    | 2     | 1674   |
| Werkdagen (di+do)     | Rozenburg-Maassluis | 209         | 589     | 80                               | 2           | 3          | 14    | 880  | 0   | 6      | 1                  | 0                          | 4        | 0                    | 2     | 1790   |
| Gemiddelde werkdag    | Maassluis-Rozenburg | 116         | 282     | 44                               | 1           | 1          | 6     | 384  | 1   | 2      | 0                  | 0                          | 1        | 2                    | 1     | 837    |
| Gemiddelde werkdag    | Rozenburg-Maassluis | 105         | 295     | 40                               | 1           | 2          | 7     | 440  | 0   | 3      | 1                  | 0                          | 2        | 0                    | 1     | 895    |

Tabel 12. Tellingen gebruikers veerverbinding (per richting). Meting 1

| Periode                   | Vaaroute      | Voetgangers | Fietser | Brommer s, scooters en snorfiets | Scootmobiel | Brommobiel | Motor | Auto | Bus | Vracht | Vracht met aanhang | Vracht gevaarlijke stoffen | Landbouw | Landbouw met aanhang | Zwaar | Totaal |
|---------------------------|---------------|-------------|---------|----------------------------------|-------------|------------|-------|------|-----|--------|--------------------|----------------------------|----------|----------------------|-------|--------|
| zaterdag 10 augustus 2024 | Heen en Terug | 308         | 1144    | 100                              | 2           | 1          | 71    | 449  | 0   | 0      | 0                  | 0                          | 0        | 1                    | 0     | 2076   |
| zondag 11 augustus 2024   | Heen en Terug | 363         | 1599    | 158                              | 11          | 1          | 80    | 450  | 0   | 0      | 0                  | 0                          | 0        | 0                    | 0     | 2662   |
| Weekend (za+zo)           | Heen en Terug | 671         | 2743    | 258                              | 13          | 2          | 151   | 899  | 0   | 0      | 0                  | 0                          | 0        | 1                    | 0     | 4738   |
| Gemiddelde weekenddag     | Heen en Terug | 336         | 1372    | 129                              | 7           | 1          | 76    | 450  | 0   | 0      | 0                  | 0                          | 0        | 1                    | 0     | 2369   |
| dinsdag 13 augustus 2024  | Heen en Terug | 268         | 926     | 115                              | 8           | 0          | 39    | 610  | 0   | 1      | 1                  | 0                          | 1        | 1                    | 0     | 1970   |
| donderdag 8 augustus 2024 | Heen en Terug | 248         | 1145    | 107                              | 10          | 0          | 42    | 683  | 0   | 1      | 0                  | 0                          | 3        | 1                    | 1     | 2241   |
| Werkdagen (di+do)         | Heen en Terug | 516         | 2071    | 222                              | 18          | 0          | 81    | 1293 | 0   | 2      | 1                  | 0                          | 4        | 2                    | 1     | 4211   |
| Gemiddelde werkdag        | Heen en Terug | 258         | 1036    | 111                              | 9           | 0          | 41    | 647  | 0   | 1      | 1                  | 0                          | 2        | 1                    | 1     | 2106   |

Tabel 11. Tellingen gebruikers veerverbinding (heen en terug). Meting 2

| Periode                   | Vaaroute            | Voetgangers | Fietser | Brommer s, scooters en snorfiets | Scootmobiel | Brommobiel | Motor | Auto | Bus | Vracht | Vracht met aanhang | Vracht gevaarlijke stoffen | Landbouw | Landbouw met aanhang | Zwaar | Totaal |
|---------------------------|---------------------|-------------|---------|----------------------------------|-------------|------------|-------|------|-----|--------|--------------------|----------------------------|----------|----------------------|-------|--------|
| zaterdag 10 augustus 2024 | Maassluis-Rozenburg | 153         | 543     | 54                               | 1           | 0          | 34    | 246  | 0   | 0      | 0                  | 0                          | 0        | 1                    | 0     | 1032   |
| zondag 11 augustus 2024   | Rozenburg-Maassluis | 155         | 601     | 46                               | 1           | 1          | 37    | 203  | 0   | 0      | 0                  | 0                          | 0        | 0                    | 0     | 1044   |
| zaterdag 10 augustus 2024 | Maassluis-Rozenburg | 178         | 742     | 75                               | 6           | 1          | 37    | 225  | 0   | 0      | 0                  | 0                          | 0        | 0                    | 0     | 1264   |
| zondag 11 augustus 2024   | Rozenburg-Maassluis | 185         | 857     | 83                               | 5           | 0          | 43    | 225  | 0   | 0      | 0                  | 0                          | 0        | 0                    | 0     | 1398   |
| Weekend (za+zo)           | Maassluis-Rozenburg | 331         | 1285    | 129                              | 7           | 1          | 71    | 471  | 0   | 0      | 0                  | 0                          | 0        | 1                    | 0     | 2296   |
| Weekend (za+zo)           | Rozenburg-Maassluis | 340         | 1458    | 129                              | 6           | 1          | 80    | 428  | 0   | 0      | 0                  | 0                          | 0        | 0                    | 0     | 2442   |
| Gemiddelde weekenddag     | Maassluis-Rozenburg | 166         | 643     | 65                               | 4           | 1          | 36    | 236  | 0   | 0      | 0                  | 0                          | 0        | 1                    | 0     | 1148   |
| Gemiddelde weekenddag     | Rozenburg-Maassluis | 170         | 729     | 65                               | 3           | 1          | 40    | 214  | 0   | 0      | 0                  | 0                          | 0        | 0                    | 0     | 1221   |
| dinsdag 13 augustus 2024  | Maassluis-Rozenburg | 131         | 458     | 53                               | 3           | 0          | 19    | 322  | 0   | 0      | 0                  | 0                          | 1        | 0                    | 0     | 987    |
| dinsdag 13 augustus 2024  | Rozenburg-Maassluis | 137         | 468     | 62                               | 5           | 0          | 20    | 288  | 0   | 1      | 1                  | 0                          | 0        | 1                    | 0     | 983    |
| donderdag 8 augustus 2024 | Maassluis-Rozenburg | 114         | 542     | 57                               | 4           | 0          | 23    | 321  | 0   | 0      | 0                  | 0                          | 1        | 0                    | 1     | 1063   |
| donderdag 8 augustus 2024 | Rozenburg-Maassluis | 134         | 603     | 50                               | 6           | 0          | 19    | 362  | 0   | 1      | 0                  | 0                          | 2        | 1                    | 0     | 1178   |
| Werkdagen (di+do)         | Maassluis-Rozenburg | 245         | 1000    | 110                              | 7           | 0          | 42    | 643  | 0   | 0      | 0                  | 0                          | 2        | 0                    | 1     | 2050   |
| Werkdagen (di+do)         | Rozenburg-Maassluis | 271         | 1071    | 112                              | 11          | 0          | 39    | 650  | 0   | 2      | 1                  | 0                          | 2        | 2                    | 0     | 2161   |
| Gemiddelde werkdag        | Maassluis-Rozenburg | 123         | 500     | 55                               | 4           | 0          | 21    | 322  | 0   | 0      | 0                  | 0                          | 1        | 0                    | 1     | 1025   |
| Gemiddelde werkdag        | Rozenburg-Maassluis | 136         | 536     | 56                               | 6           | 0          | 20    | 325  | 0   | 1      | 1                  | 0                          | 1        | 1                    | 0     | 1081   |

Tabel 14. Tellingen gebruikers veerverbinding (per richting). Meting 2



| Periode                    | Vaaroute      | Voetgangers | Fietsers | Brommers, scooters en snorfiets | Scootmobiel | Brommobiel | Motor | Auto | Bus | Vracht | Vracht met aanhanger | Vracht gevaarlijke stoffen | Landbouw | Landbouw met aanhanger | Zwaar | Totaal |
|----------------------------|---------------|-------------|----------|---------------------------------|-------------|------------|-------|------|-----|--------|----------------------|----------------------------|----------|------------------------|-------|--------|
| zaterdag 15 februari 2025  | Heen en Terug | 193         | 154      | 14                              | 0           | 0          | 0     | 80   | 1   | 0      | 0                    | 0                          | 0        | 2                      | 0     | 444    |
| zondag 16 februari 2025    | Heen en Terug | 169         | 127      | 8                               | 1           | 1          | 0     | 83   | 1   | 0      | 0                    | 0                          | 0        | 0                      | 0     | 390    |
| Weekend (za+zo)            | Heen en Terug | 362         | 281      | 22                              | 1           | 1          | 0     | 163  | 2   | 0      | 0                    | 0                          | 0        | 2                      | 0     | 834    |
| Gemiddelde weekkenddag     | Heen en Terug | 181         | 141      | 11                              | 1           | 1          | 0     | 82   | 1   | 0      | 0                    | 0                          | 0        | 1                      | 0     | 417    |
| dinsdag 11 februari 2025   | Heen en Terug | 92          | 239      | 38                              | 3           | 8          | 0     | 53   | 10  | 1      | 0                    | 0                          | 1        | 0                      | 0     | 445    |
| donderdag 13 februari 2025 | Heen en Terug | 114         | 332      | 74                              | 2           | 4          | 0     | 75   | 0   | 0      | 0                    | 0                          | 0        | 5                      | 0     | 606    |
| Werkdagen (di+do)          | Heen en Terug | 206         | 571      | 112                             | 5           | 12         | 0     | 128  | 10  | 1      | 0                    | 0                          | 1        | 5                      | 0     | 1051   |
| Gemiddelde werkdag         | Heen en Terug | 103         | 286      | 56                              | 3           | 6          | 0     | 64   | 5   | 1      | 0                    | 0                          | 1        | 3                      | 0     | 526    |

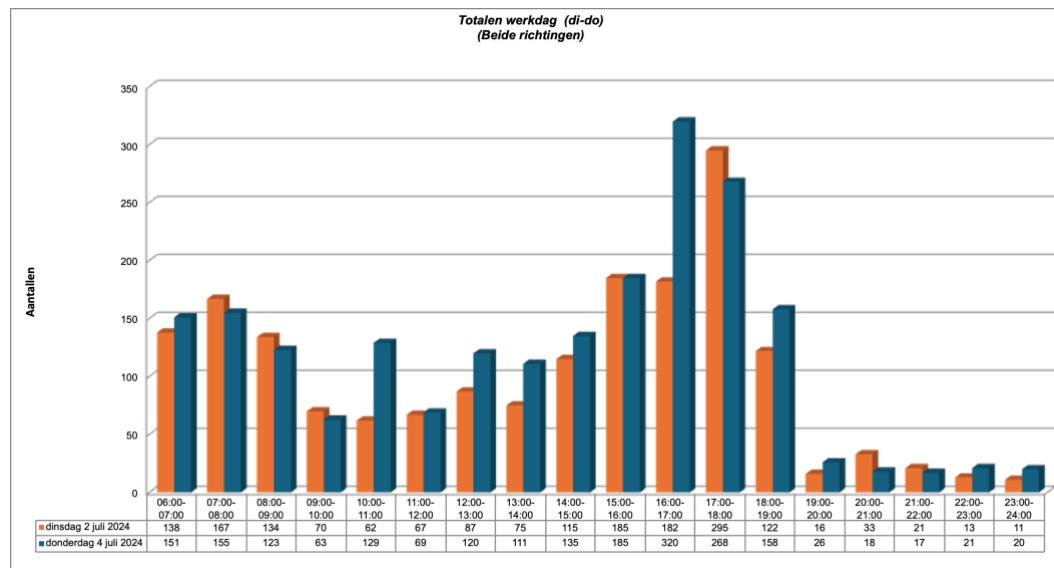
Tabel 15. Tellingen gebruikers veerverbinding (heen en terug) meting 3

| Periode                    | Vaaroute            | Voetgangers | Fietsers | Brommers, scooters en snorfiets | Scootmobiel | Brommobiel | Motor | Auto | Bus | Vracht | Vracht met aanhanger | Vracht gevaarlijke stoffen | Landbouw | Landbouw met aanhanger | Zwaar | Totaal |
|----------------------------|---------------------|-------------|----------|---------------------------------|-------------|------------|-------|------|-----|--------|----------------------|----------------------------|----------|------------------------|-------|--------|
| zaterdag 15 februari 2025  | Maassluis-Rozenburg | 105         | 82       | 7                               | 0           | 0          | 0     | 36   | 0   | 0      | 0                    | 0                          | 0        | 1                      | 0     | 231    |
| zaterdag 15 februari 2025  | Rozenburg-Maassluis | 88          | 72       | 7                               | 0           | 0          | 0     | 44   | 1   | 0      | 0                    | 0                          | 0        | 1                      | 0     | 213    |
| zondag 16 februari 2025    | Maassluis-Rozenburg | 86          | 65       | 3                               | 1           | 1          | 0     | 43   | 1   | 0      | 0                    | 0                          | 0        | 0                      | 0     | 200    |
| zondag 16 februari 2025    | Rozenburg-Maassluis | 83          | 62       | 5                               | 0           | 0          | 0     | 40   | 0   | 0      | 0                    | 0                          | 0        | 0                      | 0     | 190    |
| Weekend (za+zo)            | Maassluis-Rozenburg | 191         | 147      | 10                              | 1           | 1          | 0     | 79   | 1   | 0      | 0                    | 0                          | 0        | 1                      | 0     | 431    |
| Weekend (za+zo)            | Rozenburg-Maassluis | 171         | 134      | 12                              | 0           | 0          | 0     | 84   | 1   | 0      | 0                    | 0                          | 0        | 1                      | 0     | 403    |
| Gemiddelde weekkenddag     | Maassluis-Rozenburg | 96          | 74       | 5                               | 1           | 1          | 0     | 40   | 1   | 0      | 0                    | 0                          | 0        | 1                      | 0     | 216    |
| Gemiddelde weekkenddag     | Rozenburg-Maassluis | 86          | 67       | 6                               | 0           | 0          | 0     | 42   | 1   | 0      | 0                    | 0                          | 0        | 1                      | 0     | 202    |
| dinsdag 11 februari 2025   | Maassluis-Rozenburg | 41          | 122      | 18                              | 0           | 6          | 0     | 27   | 3   | 0      | 0                    | 0                          | 1        | 0                      | 0     | 218    |
| dinsdag 11 februari 2025   | Rozenburg-Maassluis | 51          | 117      | 20                              | 3           | 2          | 0     | 26   | 7   | 1      | 0                    | 0                          | 0        | 0                      | 0     | 227    |
| donderdag 13 februari 2025 | Maassluis-Rozenburg | 60          | 164      | 36                              | 1           | 1          | 0     | 38   | 0   | 0      | 0                    | 0                          | 0        | 2                      | 0     | 302    |
| donderdag 13 februari 2025 | Rozenburg-Maassluis | 54          | 168      | 38                              | 1           | 3          | 0     | 37   | 0   | 0      | 0                    | 0                          | 0        | 3                      | 0     | 304    |
| Werkdagen (di+do)          | Maassluis-Rozenburg | 101         | 286      | 54                              | 1           | 7          | 0     | 65   | 3   | 0      | 0                    | 0                          | 1        | 2                      | 0     | 520    |
| Werkdagen (di+do)          | Rozenburg-Maassluis | 105         | 285      | 58                              | 4           | 5          | 0     | 63   | 7   | 1      | 0                    | 0                          | 0        | 3                      | 0     | 531    |
| Gemiddelde werkdag         | Maassluis-Rozenburg | 51          | 143      | 27                              | 1           | 4          | 0     | 33   | 2   | 0      | 0                    | 0                          | 1        | 1                      | 0     | 260    |
| Gemiddelde werkdag         | Rozenburg-Maassluis | 53          | 143      | 29                              | 2           | 3          | 0     | 32   | 4   | 1      | 0                    | 0                          | 0        | 2                      | 0     | 266    |

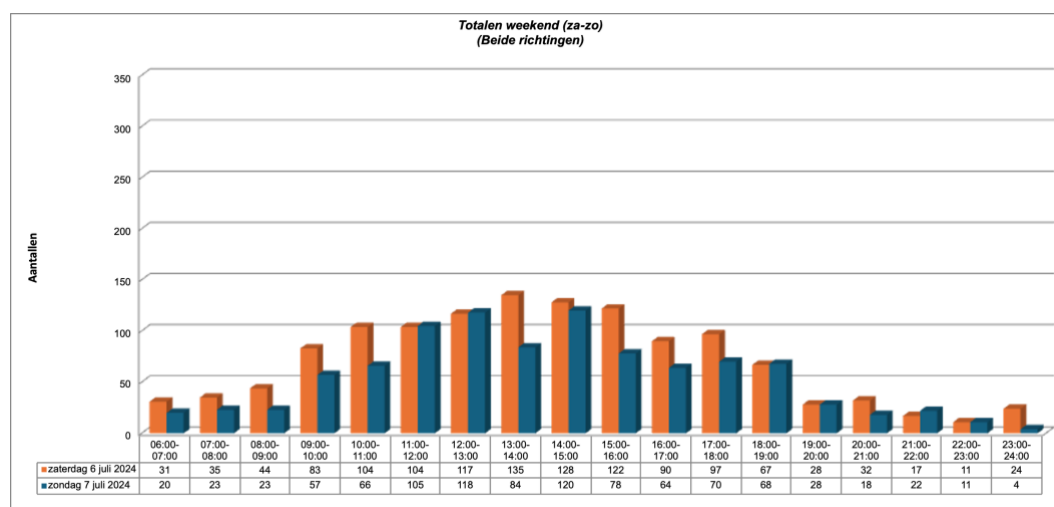
Tabel 16. Tellingen gebruikers veerverbinding (per richting) meting 3



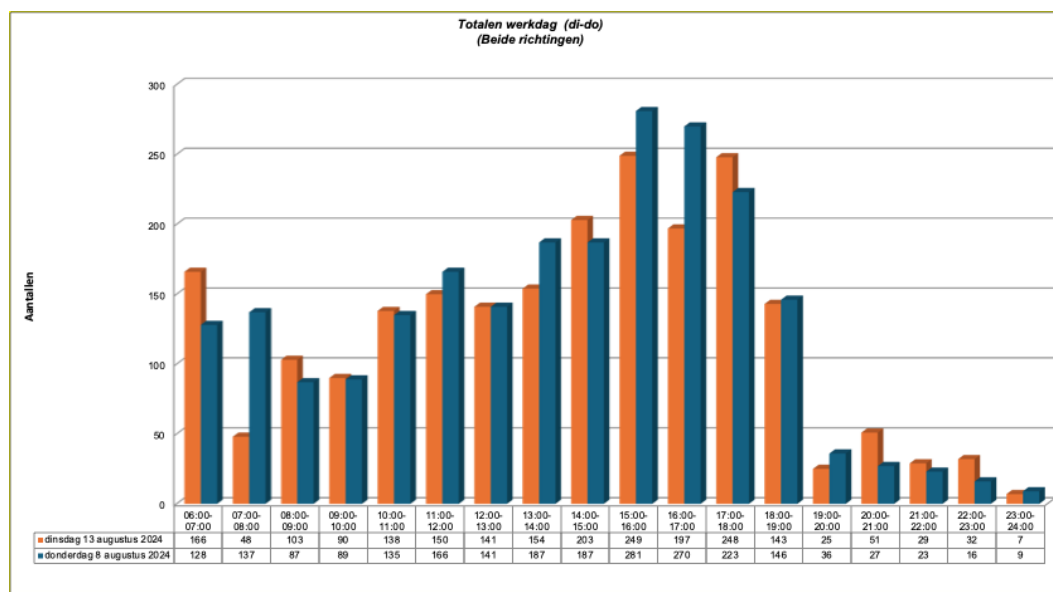
## 5.2 Bijlage 2: verspreiding gebruikers over de dag meting 1 en 2



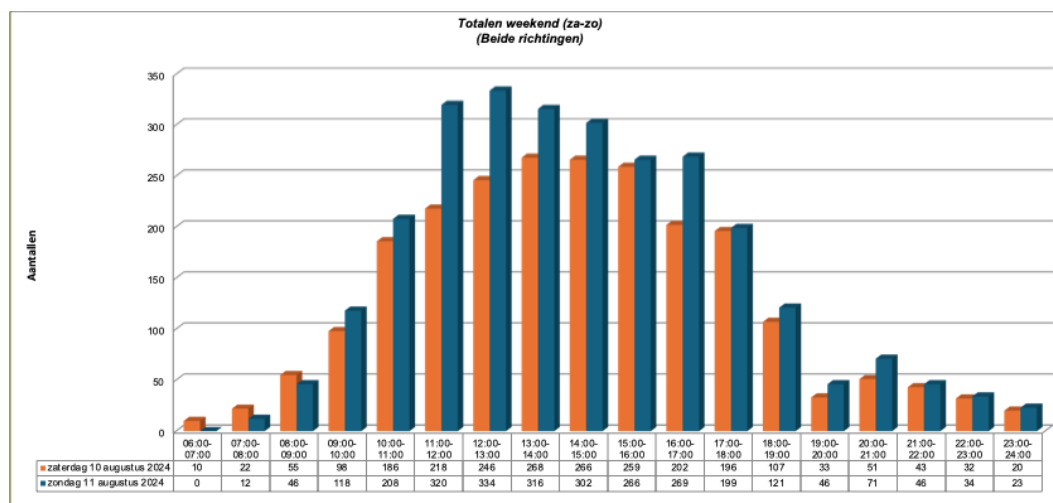
Figuur 25. Verspreiding gebruikers over de dag. Werkdagen meting 1



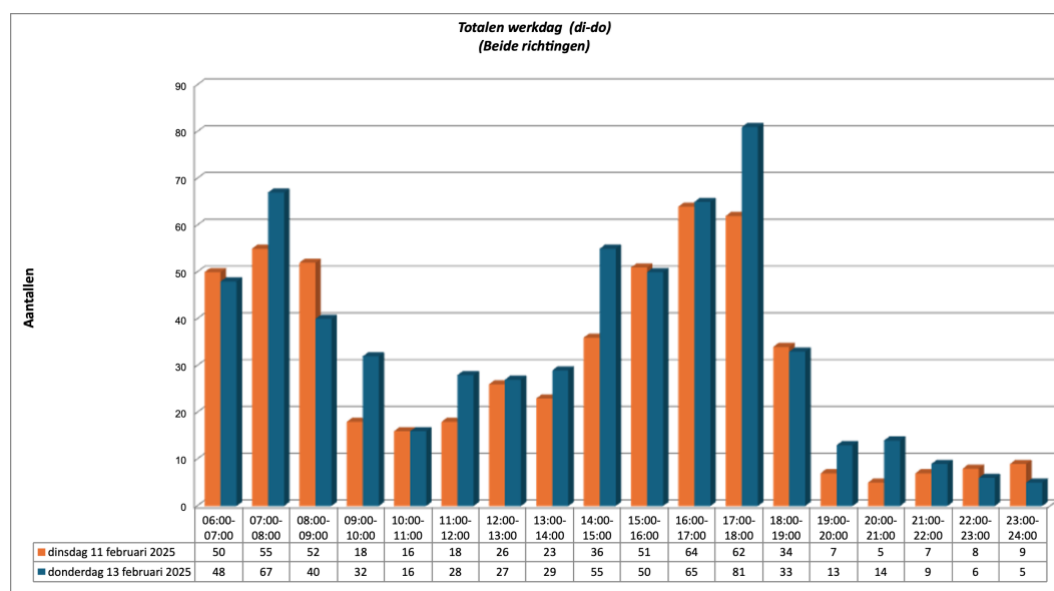
Figuur 26. Verspreiding gebruikers over de dag. Weekenddagen meting 1



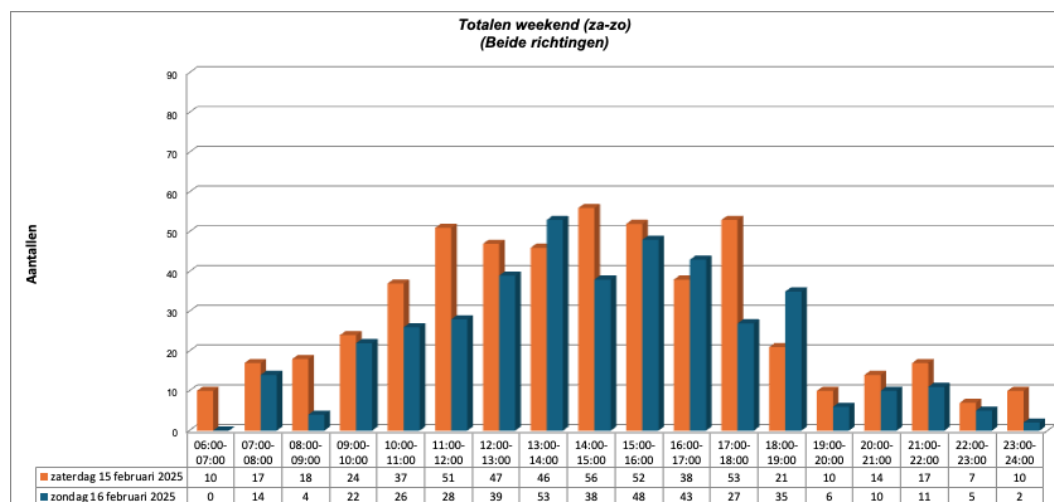
Figuur 27. Verspreiding gebruikers over de dag. Werkdagen meting 2



Figuur 28. Verspreiding gebruikers over de dag. Weekenddagen meting 2



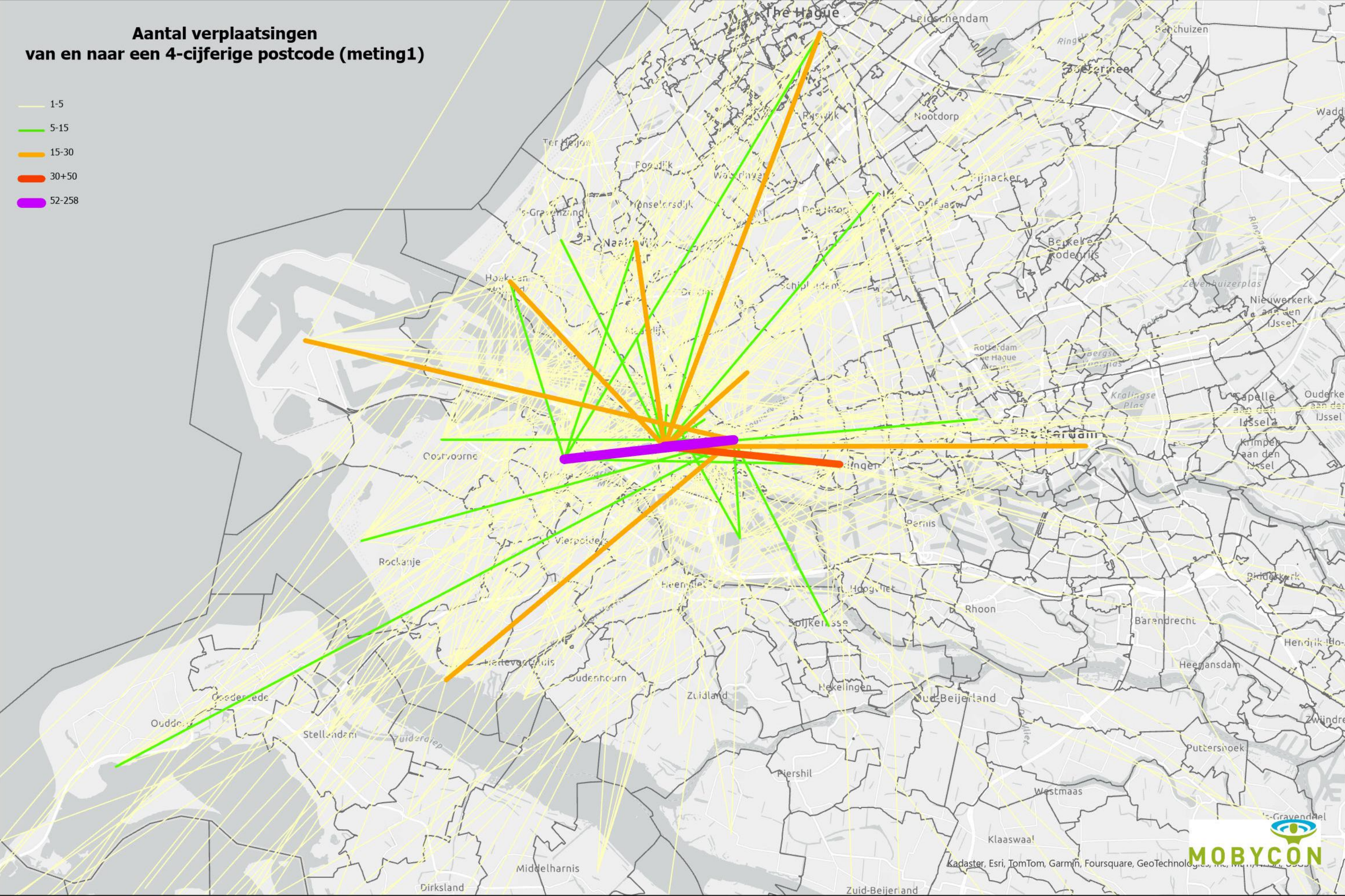
Figuur 29. Spreiding gebruikers over de werkdag. Meting 3.



Figuur 30. Spreiding gebruikers over de weekenddag. Meting 3.

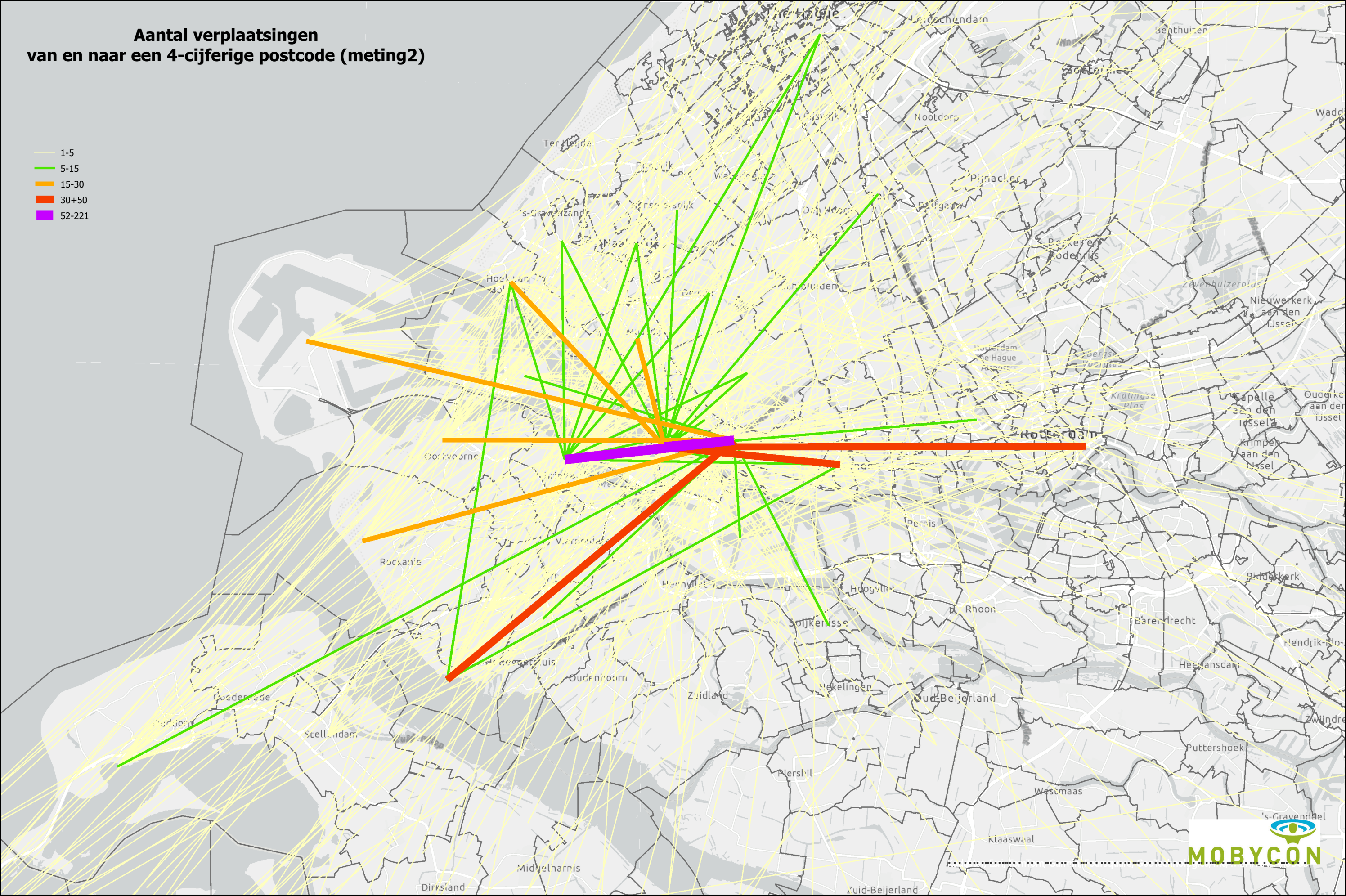


### 5.3 Bijlage 3: spider meting 1, 2 en 3



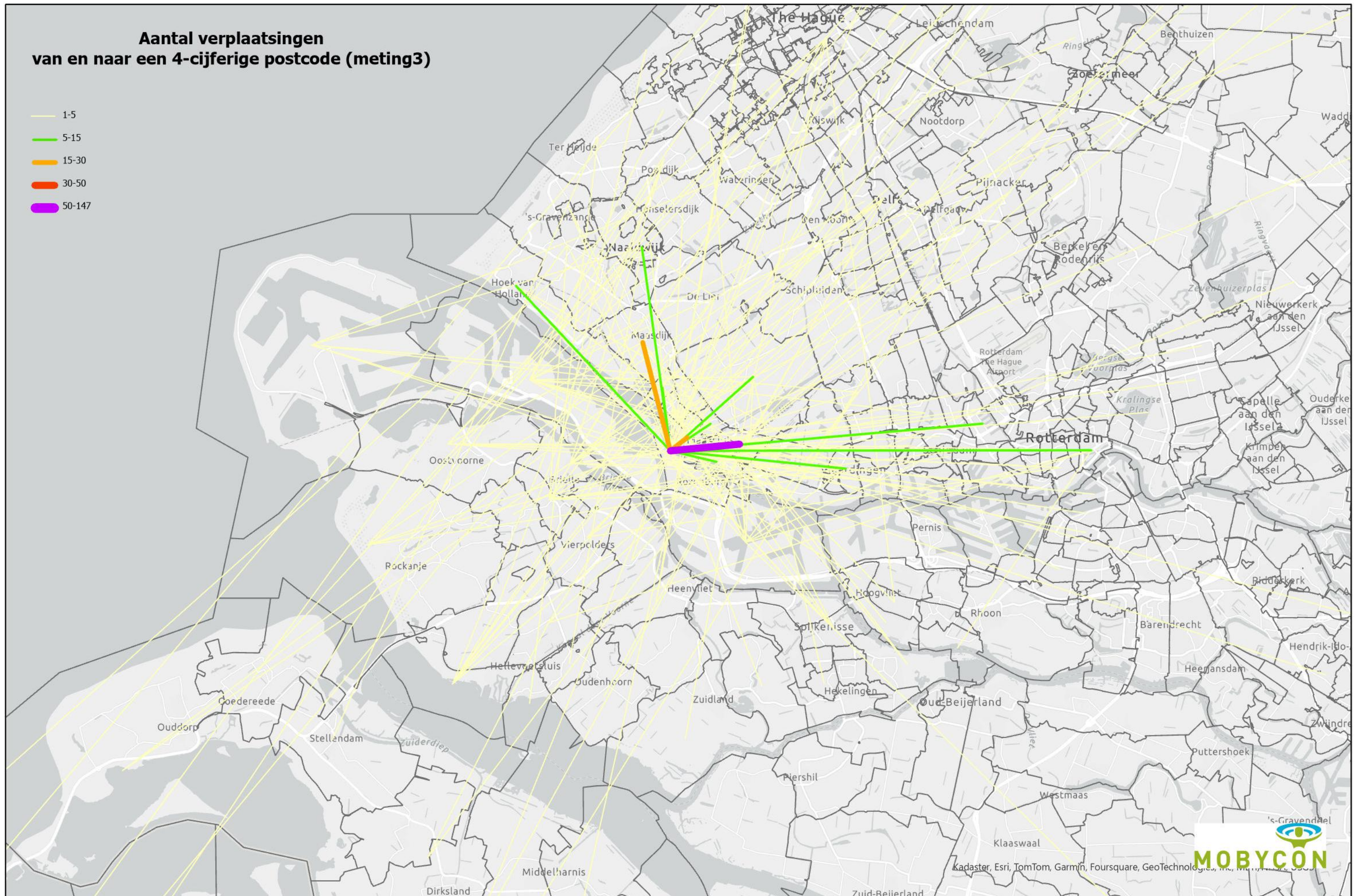
**Aantal verplaatsingen  
van en naar een 4-cijferige postcode (meting2)**

- 1-5
- 5-15
- 15-30
- 30+50
- 52-221



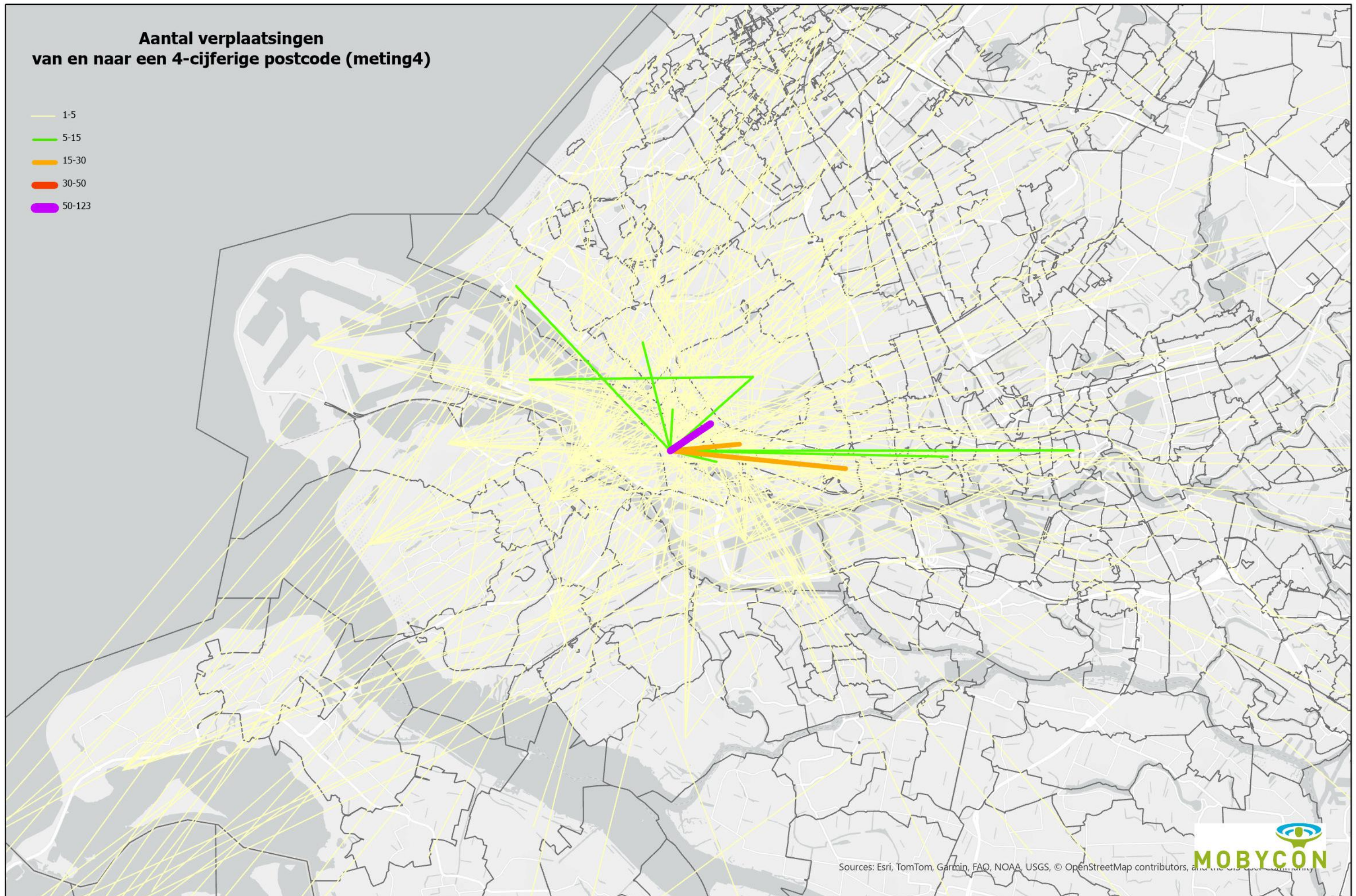
# Aantal verplaatsingen van en naar een 4-cijferige postcode (meting3)

- 1-5
- 5-15
- 15-30
- 30-50
- 50-147



**Aantal verplaatsingen  
van en naar een 4-cijferige postcode (meting4)**

- 1-5
- 5-15
- 15-30
- 30-50
- 50-123





## 5.4 Bijlage 4: herkomst en bestemming combinaties

| Top 10 | Herkomst       | Bestemming  | Totaal | Totaal % |
|--------|----------------|-------------|--------|----------|
| 1      | Rozenburg      | Maassluis   | 197    | 15%      |
| 2      | Maassluis      | Rozenburg   | 115    | 9%       |
| 3      | Rozenburg      | Rozenburg   | 40     | 3%       |
| 4      | Maassluis      | Brielle     | 39     | 3%       |
| 5      | Rozenburg      | Vlaardingen | 30     | 2%       |
| 6      | Brielle        | Maassluis   | 30     | 2%       |
| 7      | Maassluis      | Maassluis   | 29     | 2%       |
| 8      | Hellevoetsluis | Maassluis   | 24     | 2%       |

Tabel 17. Herkomsten en bestemmingen meting 1

| Top 10 | Herkomst       | Bestemming     | Totaal | Totaal % |
|--------|----------------|----------------|--------|----------|
| 1      | Rozenburg      | Maassluis      | 153    | 9%       |
| 2      | Maassluis      | Rozenburg      | 105    | 6%       |
| 5      | Maassluis      | Brielle        | 44     | 3%       |
| 6      | Brielle        | Maassluis      | 42     | 2%       |
| 7      | Rozenburg      | Vlaardingen    | 31     | 2%       |
| 8      | Rozenburg      | Rotterdam      | 30     | 2%       |
| 9      | Hellevoetsluis | Maassluis      | 27     | 2%       |
| 10     | Maassluis      | Hellevoetsluis | 25     | 1%       |

Tabel 18. Herkomsten en bestemmingen meting 2

| Top 10 | Herkomst  | Bestemming  | Totaal | Totaal % |
|--------|-----------|-------------|--------|----------|
| 1      | Rozenburg | Maassluis   | 144    | 22%      |
| 2      | Maassluis | Rozenburg   | 60     | 9%       |
| 5      | Maassluis | Maassluis   | 17     | 3%       |
| 6      | Rozenburg | Rozenburg   | 15     | 2%       |
| 7      | Rozenburg | Maasdijk    | 14     | 2%       |
| 8      | Rozenburg | Vlaardingen | 14     | 2%       |
| 9      | Rozenburg | Rotterdam   | 13     | 2%       |
| 10     | Rozenburg | Schiedam    | 10     | 1%       |

Tabel 19. Herkomsten en bestemmingen meting 3

