



Raadsinformatiebrief

De gemeenteraad van Albrandswaard
p/a de griffie

Uw brief van: 7 april 2025
Uw kenmerk:
Bijlage(n): 0
Status: Definitief
Versie: 1.0

Ons kenmerk: 2025-030683
Contact: Henkjan Stolk
Doorkiesnummer: +31105061814
E-mailadres: h.stolk@albrandswaard.nl
Datum: 22 april 2025

Betreft: Beantwoording schriftelijke vragen fracties EVA, Stem Lokaal en CDA over het Rhoons Veer.

Geachte raadsleden,

INLEIDING

Over het Rhoons Veer zijn de afgelopen weken diverse krantenberichten verschenen en door de fracties Stem Lokaal, CDA en VIDA raadvragen gesteld. In deze raadsinformatiebrief worden de gestelde vragen ook beantwoord.

In berichtgeving en de vragen worden de namen Aquaswets en Blue Amigo door elkaar gebruikt als exploitant van het Rhoons Veer. Aquaswets is de concessiehouder en in deze RIB wordt daarom deze naam gehanteerd.

TOELICHTING

De fractie Stem-Lokaal heeft op 27 maart 2025 schriftelijke vragen ingediend met betrekking tot de veerdienst Rhoons Veer. Deze vragen worden hieronder beantwoord.

1. Vraag:

Kan het college een toelichting geven over de reden van het voornemen van Blue Amigo om te stoppen met deze lijn?

1. Antwoord

Eind 2024 zijn we door het NRIJ geïnformeerd dat de huidige concessie van de exploitatie van Rhoons Veer door Aquaswets af zou lopen op 28 februari 2025. Naar aanleiding hiervan zijn door het NRIJ met Aquaswets gesprekken gevoerd. Uit de gesprekken bleek dat Aquaswets alleen bereid is om tegen aanzienlijke meerkosten en andere voorwaarden, zoals het verleggen van de kapitaallasten en risico's (waaronder de optie tot overname van het schip door het Natuur- en Recreatieschap IJsselmonde, NRIJ), de exploitatie voort te zetten. Met de verschillende betrokken gemeenten en het NRIJ zijn diverse scenario's onderzocht, waarbij specifiek ook de financiële gevolgen zijn meegenomen.



De huidige exploitatieovereenkomst (maart 2015 – februari 2025) stelt dat Aquaswets het Rhoons Veer risicodragend exploiteert. Het voorstel van Aquaswets toont aan dat zij hier niet langer toe bereid zijn of tegen aanzienlijke meerkosten, waarmee een belangrijk uitgangspunt van de overeenkomst niet meer van toepassing is. Daarnaast heeft Evides aangegeven dat zij per maart 2025 stoppen met hun jaarlijkse bijdrage van €40.000,--. Aquaswets heeft daarbij onverwachts aangegeven de concessie niet onder dezelfde voorwaarden te willen verlengen.

2. Vraag:

Indien de redenen te maken hebben met de exploitatie, kan het college verduidelijking geven over de tekorten waarover wordt gesproken?

2. Antwoord

Het Natuur- en Recreatieschap IJsselmonde (NRIJ) is de partij die de concessie heeft uitgegeven en beheert. Zij hebben ook de voorwaarden bepaald.

Jaarlijks wordt er door overheidspartijen (Albrandswaard, Hoeksche Waard, Nissewaard, Recreatieschap Voorne-Putten en Natuur- en Recreatieschap IJsselmonde) en Evides circa €167.000,-- bijgedragen

Marktconsultatie heeft uitgewezen dat voor het opnieuw uitzetten van deze concessie de bijdrage vanuit de overheidspartijen circa €400.000-500.000 zal moeten zijn.

Met enerzijds het wegvallen van de bijdrage van Evides per februari 2025 en anderzijds de te verwachten kostenverhoging, zou de bijdrage van de resterende vijf partijen ongeveer verdrievoudigd moeten worden. Het is niet waarschijnlijk dat het aantal passagiers (even) snel kan groeien. Bij gelijkblijvende kaartverkoop en tarieven, komt de overheidsbijdrage per enkele reis circa €14 bijdragen ten opzichte van €5,96 nu.

Bij zowel de provincie als de MRDH is geïnformeerd over subsidiemogelijkheden. De MRDH heeft deze niet en bij de provincie is deze beperkt tot een renteloze lening voor verduurzaming van veerponten.

3. Vraag:

Hoeveel mensen gebruiken nu de pont in de verschillende maanden en welke potentie ziet het college om dit aantal te verhogen (bijvoorbeeld vanuit gebiedsmarketing)?

3. Antwoord

Gemiddeld over meerdere jaren zijn er circa 30.000 oversteken (enkele reizen) per jaar met de veerpont. Er zijn geen gegevens beschikbaar bij de exploitant of het NRIJ over de verdeling van de passagiers tussen leeftijdsgroepen en doel van de overtocht.



Gemeente Albrandswaard

In 2023 werden er 28.045 enkele reizen gemaakt, de passagiers in de gratis periode (vanwege afsluiting Heinenoordtunnel) zijn niet geregistreerd en ervanuit gaande dat elke verkochte tienrittenkaart volledig werd benut. Of iedere reiziger een retourvaart maakt of dat het juist onderdeel is van een rondje waarbij een andere veerverbinding of tunnel wordt gebruikt, is niet bekend.

Het aantal passagiers per dag en maand wisselt per seizoen, in de winter zijn dit er minder dan in de zomer. In de hele maand januari 2023 waren er ongeveer 160 passagiers en in juni 2023 4.731. Ook bij deze cijfers weer uitgaande van het feit dat elke aangeschafte 10-rittenkaart in dezelfde maand volledig werd benut.

Het aantal 10-rittenkaarten geeft wel een indicatie voor regelmatig gebruik omdat het voor dat gebruik logischer is zo'n kaart aan te schaffen. De laatste bekende cijfers zijn van 2023, toen werden er voor het traject tussen Rhoon Oud-Beijerland 1845 en voor het traject tussen Rhoon en Spijkenisse 52 van deze kaarten verkocht.

Overtochten	Door de week	weekenddagen (vanaf mei-med sep)
Totaal	42	32
Rhoon naar Oud-Beijerland	10	6
Oud-Beijerland naar Rhoon	10	6
Oud-Beijerland naar Spijkenisse	8	5
Spijkenisse naar Oud-Beijerland	8	5
Spijkenisse naar Oude Tol	3	5
Oude Tol naar Spijkenisse	3	5

Het college ziet het niet als haar rol om meer gebruikers op het veer te krijgen. Wel worden initiatieven vanuit het NRIJ om meer recreanten op het veer te krijgen gesteund.

4. Vraag:

Wat is het oordeel van het college omtrent het voornemen van Blue Amigo om deze lijn te stoppen?

4. Antwoord

Het college betreurt het voornemen van Aquaswets om de exploitatie onder de huidige voorwaarden te beëindigen. De huidige exploitatieovereenkomst (maart 2015 – februari 2025) stelt dat Aquaswets het Rhoons Veer risicodragend exploiteert. Het huidige voorstel van Aquaswets toont aan dat zij hier niet langer toe bereid zijn of tegen aanzienlijke meerkosten, waarmee een belangrijk uitgangspunt van de overeenkomst niet meer van toepassing is. De inzet van het college is om het Veer te behouden, mits de overheidsbijdrage in verhouding staat tot de opbrengsten voor het algemene belang van Albrandswaard.

5. Vraag:

Wanneer is het voornemen om te stoppen met deze lijn voor het eerst gedeeld met het college?

5. *Antwoord*

Eind 2024 is het college door het NRIJ geïnformeerd dat de huidige concessie van Aquaswets zou aflopen op 28 februari 2025.

6. *Vraag:*

Welke gesprekken lopen er tussen de gemeente Albrandswaard, Nissewaard, Hoekse Waard en Blue Amigo?

6. *Antwoord*

Er is zowel ambtelijk als bestuurlijk contact geweest met de gemeenten Nissewaard en Hoeksche Waard en het Natuur- en Recreatieschap IJsselmonde. Dit om te onderzoeken of en hoe het veer in de vaart kan worden gehouden. Omdat het NRIJ de concessie heeft uitgegeven, is dat de partij die direct contact heeft met Aquaswets.

7. *Vraag:*

Wat wordt/is de inzet van het college in deze gesprekken?

7. *Antwoord*

De inzet van het college is om het Veer te behouden, mits de overheidsbijdrage in verhouding staat tot de opbrengsten voor het algemene belang van Albrandswaard. Hierbij geldt dat als de gemeentelijke bijdrage verdrievoudigd moet worden, de raad ook om extra budget gevraagd zal worden. Hierbij is het veer net zo goed afhankelijk van een vermeerdering van de bijdragen van de andere gemeenten en schappen én een partij die de concessie wil gaan uitgeven.

Het college ziet het niet als haar rol om meer gebruikers op het veer te krijgen. Wel worden initiatieven vanuit het NRIJ om meer recreanten op het veer te krijgen gesteund.

Op 25 maart 2025 heeft ons college besloten voor de periode tot en met september 2025 een bedrag van €5.000,-- per maand beschikbaar te stellen om de hogere kosten te kunnen opvangen, mits de gemeenten Hoeksche Waard en Nissewaard ook hun aandeel bijdragen.

8. *Vraag:*

Welke particuliere-en of andere overheidspartijen (bijvoorbeeld de provincie) worden betrokken bij deze gesprekken om zo tot een oplossing te komen van het veer?

8. *Antwoord*

Naast de gemeenten Albrandswaard, Nissewaard en Hoeksche Waard is het Natuur- en Recreatieschap IJsselmonde (NRIJ) nauw betrokken als concessieverlener en beheerder. Er is bij de provincie Zuid-Holland en de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag (MRDH) geïnformeerd over financiële of organisatorische ondersteuning. Deze partijen gaven beiden aan dat een veerverbinding als het Rhooons Veer niet binnen hun scope valt en er geen middelen beschikbaar zijn.

Daarnaast heeft het NRIJ gesprekken gevoerd met andere aanbieders van veerdiensten. Dit om te informeren of er partijen zijn die het veer voor een substantieel lager bedrag kunnen exploiteren. Dit blijkt niet het geval en heeft met name met personeelskosten te maken. Het huidige veer kan bij goed



Gemeente
Albrandswaard

zicht door één persoon bemand worden, terwijl veel veerboten twee bemanningsleden nodig hebben om te varen en aan te meren.

9. *Vraag:*

Welke fondsen en budgetten zijn er eventueel ter beschikking om te zorgen voor in de vaart houden van deze verbinding? Wij denken daarbij ook aan particuliere fondsen , provinciale fondsen of andere budgetten.

9. *Antwoord*

De bestaande financiering komt van de betrokken gemeenten, het Recreatieschap Voorne-Putten, het Natuur- en Recreatieschap IJsselmonde en tot voor kort Evides.

Aanvullend is bij de provincie Zuid-Holland en de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag geïnformeerd over financiële of organisatorische ondersteuning. Deze partijen gaven beiden aan dat een veerverbinding als het Rhons Veer niet binnen hun scope valt en er geen middelen beschikbaar zijn.

Met vriendelijke groet,

het college van de gemeente Albrandswaard,

de secretaris

de burgemeester,

mr. drs. Florus van der Linden drs. Jolanda de Witte

TOELICHTING

De fractie CDA heeft op 25 maart 2025 schriftelijke vragen ingediend met betrekking tot de veerdienst Rhoons Veer. Deze vragen worden hieronder beantwoord.

1. Vraag

Klopt het dat de veerdienst tussen Oud-Beijerland, Spijkenisse en Rhoon stopt?

1. Antwoord

Dit is niet met ja of nee te beantwoorden.

Eind 2024 zijn we door het NRIJ geïnformeerd dat de huidige concessie van de exploitatie van Rhoons Veer door Aquaswets af zou lopen op 28 februari 2025. Evides heeft aangegeven dat zij per maart 2025 stoppen met hun jaarlijkse bijdrage van €40.000,-- en ook Aquaswets heeft onverwachts aangegeven de concessie niet onder dezelfde voorwaarden te willen verlengen.

Het stoppen van het veer heeft maatschappelijke consequenties met name voor de bewoners van gemeenten Hoeksche Waard en Albrandswaard. Voor Nissewaard zijn deze minder, aangezien er een goed alternatief is met de veerdienst tussen Hekelingen en Nieuw-Beijerland en de Spijkenissebrug.

De inzet van het college is om het Veer te behouden, mits de overheidsbijdrage in verhouding staat tot de opbrengsten voor het algemene belang van Albrandswaard. In overleg met Aquaswets is overeengekomen om in ieder geval nog door te varen tot en met september 2025.

2. Vraag

Zo ja, wat is de specifieke reden voor het beëindigen van de dienst en per wanneer zal dit plaatsvinden?

2. Antwoord

In overleg met Aquaswets is overeengekomen om in ieder geval nog door te varen tot en met september 2025. Een eventuele verdere verlenging, dan wel aanbesteding, wordt in overleg met de betrokken gemeenten en het NRIJ afgestemd.

3. Vraag:

Welke maatregelen neemt u om de bereikbaarheid van deze regio te waarborgen, zodat inwoners, scholieren en ondernemers geen extra reistijd hoeven te ervaren?

3. Antwoord

De inzet van het college is om het Veer te behouden, mits de overheidsbijdrage in verhouding staat tot de opbrengsten voor het algemene belang van Albrandswaard.

De huidige alternatieven van de veerdienst zijn gelegen in:



Gemeente Albrandswaard

- De verbindingen via de Heinenoordtunnel en de Spijkenissebrug (eventueel in combinatie met het autoveer bij Hekelingen). Beide alternatieven betekenen een flinke vermeerdering van de reistijd en reisafstand. Zo is de afstand van de aanlegplaats in Rhoon naar Oud-Beijerland circa 17 km via de Heinenoordtunnel;
- Met het openbaar vervoer reizen. Van Metrostation Rhoon naar centrum Oud-Beijerland of de omgeving van de middelbare school in Oud-Beijerland levert een reistijd van 40-45 minuten op.

Mocht het veer niet behouden kunnen worden, ziet het college geen redelijke mogelijkheden om alternatieven aan te bieden naast de bestaande OV-verbinding en de Heinenoordtunnel danwel Spijkenissebrug.

4. Vraag:

Heeft de gemeente subsidie cq. een bijdrage verstrekt aan de veerdienst Blue Amigo?

4. Antwoord

De gemeente Albrandswaard heeft in 2023 € 17.978,67—bijgedragen aan het Veer. Daarnaast heeft het college op 25 maart 2025 besloten om van april tot en met september 2025 € 5.000,— extra bij te dragen bovenop de jaarlijkse bijdrage van €17.978,—. Dit betekent een verdrievoudiging van de gemeentelijk bijdrage in 2025. Een eventuele verdere verlenging, dan wel aanbesteding, wordt in overleg met de betrokken gemeenten en het NRIJ afgestemd en zal naar verwachting structureel een verdrievoudiging van de kosten met zich mee brengen voor alle overheidspartijen die bijdragen.

5. Vraag:

Zo ja, onder welke voorwaarden en in hoeverre worden deze voorwaarden beïnvloed door de beslissing om de veerdienst stop te zetten?

5. Antwoord

De jaarlijkse bijdrage van de gemeente Albrandswaard werd verstrekt in het kader van de bestaande exploitatieovereenkomst tussen het NRIJ en Aquaswets. De huidige exploitatieovereenkomst (maart 2015 – februari 2025) stelt dat Aquaswets het Rhoons Veer risicodragend exploiteert. Het huidige voorstel van Aquaswets toont aan dat zij hier niet langer toe bereid zijn of tegen aanzienlijke meerkosten, waarmee een belangrijk uitgangspunt van de overeenkomst niet meer van toepassing is.

De extra bijdrage van de gemeente Albrandswaard van € 5.000,— per maand tot september 2025 is bedoeld om de hogere kosten op te vangen in de tijdelijke verlenging. Een eventuele verdere verlenging of aanbesteding zal in overleg met de betrokken gemeenten en het NRIJ worden afgestemd, waarbij aanzienlijk hogere kosten worden verwacht. Marktconsultatie heeft immers uitgewezen dat voor het opnieuw uitzetten van deze concessie de bijdrage vanuit de overheidspartijen circa €400.000-500.000 zal moeten zijn.

6. Vraag:

Wat is de verwachte impact van het stopzetten van de veerdienst op de lokale economie en ondernemers in de gemeente?

6. Antwoord

Gemiddeld over meerdere jaren zijn er circa 30.000 oversteken (enkele reizen) per jaar met de veerpont. Er zijn geen gegevens beschikbaar bij de exploitant of het NRIJ over de verdeling van de passagiers tussen leeftijdsgroepen en doel van de overtocht. Omdat de vervoersstromen rond het veer niet duidelijk zijn, is het lastig te duiden wat de algemene economische consequenties zullen zijn. Wel is het aannemelijk dat het wegvallen van de veerdienst gevolgen kan hebben voor de bereikbaarheid voor ondernemers en dat het mogelijk de recreatieve aantrekkelijkheid van de regio kan verminderen.

7. Vraag:

Wat zijn de gevolgen van het stopzetten van de veerdienst voor de scholieren die dagelijks gebruik maken van de verbinding, en voor de dagjesmensen die de veerdienst gebruiken voor recreatie?

7. Antwoord

Het wegvallen van de veerdienst kan leiden tot een verlenging van de reistijd voor scholieren die dagelijks van de verbinding gebruikmaken. Een alternatieve route via de Heinenoordtunnel en de Spijkenissebrug resulteren in een vermeerdering van de reistijd en reisafstand. Het reizen met het openbaar vervoer van Metrostation Rhoon naar centrum Oud-Beijerland of de omgeving van de middelbare school in Oud-Beijerland, levert een reistijd van 40-45 minuten op. Dit kan gevolgen hebben voor de schoolkeuze, keuze voor plekken om te werken/solliciteren en de keuze voor recreatieve routes. Omdat de vervoersstromen rond het veer niet duidelijk zijn is niet te duiden wat de algemene consequenties zijn.

8. Vraag:

In hoeverre heeft u als gemeente contact gehad of treed u in contact met de provincie, gemeenten Hoeksche Waard, Nissewaard over de gevolgen van dit besluit, en heeft u overleg gevoerd met Blue Amigo?

8. Antwoord

Er is zowel ambtelijk als bestuurlijk contact geweest met de gemeenten Nissewaard en Hoeksche Waard en het Natuur- en Recreatieschap IJsselmonde. Omdat het NRIJ de concessie uitgegeven heeft, is dat de partij die direct contact heeft met Aquaswets.

Daarnaast heeft het NRIJ gesprekken gevoerd met andere aanbieders van veerdiensten. Dit om te informeren of er partijen zijn die het veer voor een substantieel lager bedrag kunnen exploiteren. Dit blijkt niet het geval en heeft met name met personeelskosten te maken. Het huidige veer kan bij goed zicht door één persoon bemand worden, terwijl veel veerboten twee bemanningsleden nodig hebben om te varen en aan te meren.



Ook is bij de provincie Zuid-Holland en de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag geïnformeerd over financiële of organisatorische ondersteuning. Deze partijen gaven beiden aan dat een veerverbinding als het Rhoons Veer niet binnen hun scope valt en er geen middelen beschikbaar zijn.

9. Vraag:

Wat gaat het college doen om te voorkomen dat deze belangrijke schakel voor recreatief fietsverkeer verloren gaat?

9. Antwoord

De inzet van het college is om het Veer te behouden, mits de overheidsbijdrage in verhouding staat tot de opbrengsten voor het algemene belang van Albrandswaard. Hierbij geldt dat als de gemeentelijke bijdrage verdrievoudigd moet worden, de raad ook om extra budget gevraagd zal worden.

Op 25 maart 2025 heeft ons college al besloten voor de periode tot en met september 2025 een bedrag van €5.000,-- per maand beschikbaar te stellen om de hogere kosten te kunnen opvangen, mits de gemeenten Hoeksche Waard en Nissewaard ook hun aandeel bijdragen. Een eventuele verdere verlenging, dan wel aanbesteding, wordt in overleg met de betrokken gemeenten en het NRIJ afgestemd.

Het college ziet het niet als haar rol om meer gebruikers op het veer te krijgen. Wel worden initiatieven vanuit het NRIJ om meer recreanten op het veer te krijgen gesteund.

TOELICHTING

De fractie EVA heeft op 25 maart 2025 schriftelijke vragen ingediend met betrekking tot de veerdienst Rhoons Veer. Deze vragen worden hieronder beantwoord.

1. Vraag:

Welke stappen onderneemt u om alternatieve oplossingen te vinden voor het behoud van de verbinding tussen deze gemeenten voor fietsers en recreanten (in het bijzonder ook met oog op het Buijtenland van Rhoon)?

1. Antwoord

De inzet van het college is gericht op het behouden van het veer. Het NRIJ en de gemeenten Albrandswaard, Hoeksche Waard en Nissewaard zetten alles in het werk om de veerpond tot en met september 2025 te laten doorvaren. Ons college heeft op 25 maart 2025 besloten om van april tot en met september 2025 €5.000,-- extra bij te dragen aan het veer. Dit bovenop de €17.978,-- die jaarlijks al wordt bijgedragen. Dit betekent een verdrievoudiging van de gemeentelijk bijdrage in 2025. Een eventuele verdere verlenging, dan wel aanbesteding, wordt in overleg met de betrokken gemeenten en het NRIJ afgestemd.

Daarnaast worden initiatieven vanuit het NRIJ om meer recreanten op het veer te krijgen gesteund. Mocht het veer niet behouden kunnen worden, dan ziet het college geen redelijke mogelijkheden om alternatieven aan te bieden naast de bestaande OV-gelegenheid en alternatieve routes via de Heinenoordtunnel, dan wel Spijkenissebrug.

2. Vraag:

Kan het College aangeven wat nu de stand van zaken is rond het al dan niet stopzetten van de veerdienst tussen Rhoon en Oud Beijerland?

2. Antwoord

Eind 2024 zijn we door het NRIJ geïnformeerd dat de huidige concessie van de exploitatie van Rhoons Veer door Aquaswets af zou lopen op 28 februari 2025. Naar aanleiding hiervan zijn door het NRIJ met Aquaswets gesprekken gevoerd. Uit de gesprekken bleek dat Aquaswets alleen bereid is om tegen aanzienlijke meerkosten en andere voorwaarden, zoals het verleggen van de kapitaallasten en risico's (waaronder de optie tot overname van het schip door het Natuur- en Recreatieschap IJsselmonde, NRIJ), de exploitatie voort te zetten. Met de verschillende betrokken gemeenten en het NRIJ zijn diverse scenario's onderzocht, waarbij specifiek ook de financiële gevolgen zijn meegenomen.

De huidige exploitatieovereenkomst (maart 2015 – februari 2025) stelt dat Aquaswets het Rhoons Veer risicodragend exploiteert. Het huidige voorstel van Aquaswets toont aan dat zij hier niet langer toe bereid zijn of tegen aanzienlijke meerkosten, waarmee een belangrijk uitgangspunt van de overeenkomst niet meer van toepassing is. Daarnaast heeft Evides aangegeven dat zij per maart 2025 stoppen met hun jaarlijkse bijdrage van €40.000,--.



Gemeente Albrandswaard

Aquaswets heeft onverwachts aangegeven de concessie niet onder dezelfde voorwaarden te willen verlengen. Het stoppen van het veer heeft maatschappelijke consequenties met name voor de bewoners van gemeenten Hoeksche Waard en Albrandswaard. Voor Nissewaard zijn deze minder, aangezien er een goed alternatief is met de veerdienst tussen Hekelingen en Nieuw-Beijerland en de Spijkenissebrug.

Om niet geheel abrupt te stoppen met het veer, is in overleg met Aquaswets overeengekomen om in ieder geval nog door te varen tot en met september 2025 en zetten het NRIJ en de gemeenten Albrandswaard, Hoeksche Waard en Nissewaard alles in het werk om tot en met september 2025 te laten doorvaren. Ons college heeft op 25 maart 2025 besloten om van april tot en met september 2025 €5.000,-- extra bij te dragen aan het veer. Dit bovenop de €17.978,-- die jaarlijks al wordt bijgedragen. Dit betekent een verdrievoudiging van de gemeentelijk bijdrage in 2025.

Een eventuele verdere verlenging, dan wel aanbesteding, wordt in overleg met de betrokken gemeenten en het NRIJ afgestemd. Hierbij wordt wel de kanttekening geplaatst dat de huidige markt niet heel gunstig is en dat de kosten aanzienlijk hoger zullen zijn. Naar verwachting zullen de bijdragen van de drie gemeenten en het NRIJ samen verdrievoudigd moeten worden. Dit is tegen het licht van bezuinigingen bij zowel gemeenten als het NRIJ een ingewikkelde casus.

3. *Vraag:*

Is de gemeente Albrandswaard een van de betrokken partijen waar op dit moment mee wordt gesproken over een oplossing?

3. *Antwoord*

Er is vanuit de gemeente Albrandswaard zowel ambtelijk als bestuurlijk contact geweest met de gemeenten Nissewaard en Hoeksche Waard en het Natuur- en Recreatieschap IJsselmonde. Omdat het NRIJ de concessie uitgegeven heeft, is dat de partij die direct contact heeft met Aquaswets.

4. *Vraag:*

Zo ja, met welke intentie neemt de gemeente deel aan deze gesprekken?

4. *Antwoord*

De inzet van het college is om het Veer te behouden, mits de overheidsbijdrage in verhouding staat tot de opbrengsten voor het algemene belang van Albrandswaard. Hierbij geldt dat als de gemeentelijke bijdrage verdrievoudigd moet worden, de raad ook om extra budget gevraagd zal worden. Hierbij is het veer net zo goed afhankelijk van een vermeerdering van de bijdragen van de andere gemeenten en schappen én een partij die de concessie wil gaan uitgeven.

Het college ziet het niet als haar rol om meer gebruikers op het veer te krijgen. Wel worden initiatieven vanuit het NRIJ om meer recreanten op het veer te krijgen gesteund.

5. *Vraag:*

Kan het College de Raad op de hoogte houden van de voortgang van de bedoelde gesprekken?

5. *Antwoord*

Ja, het college zal de raad informeren zodra er voortgang is in dit dossier.

6. *Vraag:*

Kan het college aangeven hoeveel mensen dagelijks gebruik maken van de veerdienst en hoe vaak het veer dagelijks heen en weer vaart?

6. *Antwoord*

Gemiddeld over meerdere jaren zijn er circa 30.000 oversteken (enkele reizen) per jaar met de veerpont. Er zijn geen gegevens beschikbaar bij de exploitant of het NRIJ over de verdeling van de passagiers tussen leeftijdsgroepen en doel van de overtocht.

In 2023 werden er 28.045 enkele reizen gemaakt, de passagiers in de gratis periode (vanwege afsluiting Heinenoordtunnel) niet meegeteld en ervanuit gaande dat elke verkochte tienrittenkaart volledig werd benut. Of iedere reiziger een retourvaart maakt of dat het juist onderdeel is van een rondje waarbij een andere veerverbinding of tunnel wordt gebruikt, is niet bekend.

Het aantal passagiers per dag wisselt per seizoen, in de winter zijn dit er minder dan in de zomer. In de hele maand januari 2023 waren er ongeveer 160 passagiers en in juni 2023 4.731. Ook bij deze cijfers weer uitgaande van het feit dat elke aangeschafte 10-rittenkaart in dezelfde maand volledig werd benut.

Het aantal 10-rittenkaarten geeft wel een indicatie voor regelmatig gebruik omdat het voor dat gebruik logischer is zo'n kaart aan te schaffen. De laatste bekende cijfers zijn van 2023, toen werden er voor het traject tussen Rhoon Oud-Beijerland 1845 en voor het traject tussen Rhoon en Spijkenisse 52 van deze kaarten verkocht.

Hieronder staan de overtochten per week- en weekenddag:

Overtochten	Door de week	weekenddagen (vanaf mei-med sep)
Totaal	42	32
Rhoon naar Oud-Beijerland	10	6
Oud-Beijerland naar Rhoon	10	6
Oud-Beijerland naar Spijkenisse	8	5
Spijkenisse naar Oud-Beijerland	8	5
Spijkenisse naar Oude Tol	3	5
Oude Tol naar Spijkenisse	3	5

Met vriendelijke groet,



**Gemeente
Albrandswaard**

het college van de gemeente Albrandswaard,
de secretaris,

de burgemeester,

mr. drs. Florus van der Linden.

drs. Jolanda de Witte