

ANTWOORD

VAN GEDEPUTEERDE STATEN

OP VRAGEN VAN

B. Privé (PVV) en H.W.H. Groenendijk (PVV)
(d.d. 19 december 2018)

Nummer
3466

Onderwerp
Blijvende problemen veer Rozenburg Maassluis

Aan de leden van Provinciale Staten

Toelichting vragensteller

In een artikel van rijnmond.nl (¹) op 14 oktober 2018 komt naar voren dat het veer tussen Maassluis en Rozenburg op 14 oktober 2018 een aantal uren stil heeft gelegen. Veerboot "Staeldiep" van exploitant Ottevanger OV was namelijk uit de vaart gehaald, vanwege een defecte laadklep. De uitval van de enige veerboot tussen Maassluis en Rozenburg kwam volgens een ooggetuige in Maassluis als verrassing voor veel reizigers, die alternatief vervoer moesten zoeken.

Uit een ander artikel van rijnmond.nl blijkt dat het vaker misgaat met het veer, aangezien in augustus 2018 de "Staeldiep" drie dagen uit de vaart werd genomen voor reparatie. Dit tot woede van vaste gebruikers die vanwege het ontbreken van een vervangende boot moesten omrijden. (²)

Zo liet een fietser optekenen:

"De hele zomer vaart er maar één veer, en dan ook nog te weinig."

Maar ook blijken er problemen te zijn met het personeel dat werkzaam is voor de veerdienst. In een ander artikel van rijnmond.nl (³) valt te lezen dat het personeel in september 2018 wilde staken vanwege het niet kunnen komen tot cao-afspraken met Ottevanger. De ondernemer zou zijn personeel met te weinig respect behandelen en bezuinigen op bezetting.

"Normaal overleg is niet mogelijk, hij heeft gewoon helemaal geen boodschap aan wat de mensen hier willen en drukt alleen zijn eigen zin door", zegt CNV-onderhandelaar Albert van Damme.

¹ <https://www.rijnmond.nl/nieuws/173934/Veerpont-tussen-Maassluis-en-Rozenburg-vaart-weer>

² <https://www.rijnmond.nl/nieuws/172022/Reizigers-veerpont-Rozenburg-Maassluis-boos-Je-moet-je-schamen>

³ <https://www.rijnmond.nl/nieuws/172574/Personeel-veerboot-Maassluis-Rozenburg-dreigt-met-acties>

De onderhandelaar vindt ook dat de provincie Zuid-Holland, als opdrachtgever van de veerdienst, medeschuldig is aan deze situatie. Die zou hebben gekozen voor de goedkoopste optie.

De fractie van de Partij voor de Vrijheid ontving onlangs een uitgebreide email van een bezorgde reiziger, waarin niet alleen werd gerefereerd naar bovenstaande problemen, maar ook andere opmerkelijke zaken werden aangekaart.

Zo zou Ottevanger OV geen ervaring zou hebben met grote veerponten, aangezien haar ponten in andere delen van Nederland klein zijn in vergelijking tot het veer tussen Rozenburg en Maassluis.

Tevens zou Ottevanger voornemens zijn om met minder personeel op de veerboten te gaan werken. Dit zou de veiligheid in gevaar kunnen brengen, aangezien er sowieso altijd twee mensen aan boord moeten zijn die met de besturing van de veerboot overweg kunnen; het Scheur is immers een druk bevaren route en de veiligheidsrisico's groot door de aanwezig zijnde zeeschepen.

Een eventuele inzet op drie man personeel zou te weinig zijn om de dienstregeling stabiel te kunnen draaien; als er bv. een aanmeerkabel breekt (en dat gebeurt regelmatig door slijtage), dan is een vierde man hard nodig om de kabel snel te kunnen vervangen, zodat de veerdienst geen vertraging oploopt.

1. *Klopt het dat Ottevanger geen ervaring heeft met grote veerponten? Zo ja, waarom is ervaring met grote veerponten niet als zwaarwegend criterium meegenomen in de concessieverlening? Graag een gemotiveerd antwoord.*

Antwoord

In de aanbesteding van de vervoerovereenkomst voor de periode 2018 – 2032 is geëist dat de inschrijvende partijen beroepsbekwaam zijn en ervaring hebben met de exploitatie van drukke veerverbindingen. Op die manier is bereikt dat alleen ervaren veerexploitanten konden inschrijven. De firma Ottevanger OV exploiteert diverse drukke en minder drukke veerponten in Zuid-Holland⁴⁾ en heeft daardoor een ruime ervaring. In de beoordeling van de inschrijvingen is vastgesteld dat Ottevanger OV aan alle vereisten voldoet.

2. *Heeft u specifieke afspraken gemaakt in de concessie over uitval en/of beschikbaarheid van de veerdienst? Graag een gemotiveerd antwoord.*

Antwoord

In de beantwoording van eerdere statenvragen d.d. 21 augustus 2018 (3433) van de heer Weide (VVD) en mevrouw van Aelst (SP) is het volgende aangegeven: "Net als u vinden wij dat een betrouwbare veerdienst tussen Maassluis en Rozenburg van groot belang is voor de gebruikers. Mede om deze reden heeft de provincie tijdens de aanbesteding van de veerdienst de inschrijvende vervoerders uitgedaagd om te komen met een aanbod voor vervangend vervoer in geval van calamiteiten. Ottevanger heeft deze wens ingevuld door de 'Otter' als vervangend veer in te zetten.

⁴⁾ Ottevanger exploiteert de veerdiensten Dordrecht – Werkendam (Kop van 't Land), Ridderkerk – Krimpen aan de Lek – Kinderdijk (Driehoeksveer), Rhooen – Oud Beijerland – Spijkenisse (Rhoonsveer) en Puttershoek – Zwijndrecht.

Onder het oude contract dat tot 1 januari 2018 liep, had de veerexploitant geen plicht om bij calamiteiten vervangend vervoer te regelen.”

3. *Klopt het dat Ottevanger voornemens is om met minder personeel te gaan werken? Zo ja, op welke manier kan de veiligheid dan worden gewaarborgd? Graag een gemotiveerd antwoord.*

Antwoord

Op navraag onzerzijds heeft Ottevanger OV aangegeven geen plannen te hebben voor het inzetten van minder personeel. Wel wordt gekeken naar de mogelijkheden om de inzet van personeel aan te passen aan de drukte. Op rustige tijdstippen zou minder (dek)personeel kunnen worden volstaan, waardoor op drukke tijdstippen juist meer personeel kan worden ingezet. De wet- en regelgeving laat de herverdeling van de personeelsinzet toe, de minimum-eis is één bemanningslid. Het afstemmen van de personeelsinzet op de drukte aan boord mag niet leiden tot verslechtering van de veiligheid van passagiers, bemanning en/of schip, maar kan wel bijdragen aan een betere dienstverlening aan de reizigers.

4. *Is er door Ottevanger OV op 14 oktober 2018 adequaat informatie verstrekt aan reizigers m.b.t. het uit de vaart halen van veerboot “Staaldiep”? Graag een gemotiveerd antwoord.*

Antwoord

In de beantwoording van eerdere statenvragen d.d. 21 augustus 2018 (3433) van de heer Weide (VVD) en mevrouw van Aelst (SP) is het volgende aangegeven: “De exploitatieovereenkomst bepaalt dat de vervoerder via diverse kanalen, waaronder eigen website, sociale media, folders en haltes, actuele informatie moet verstrekken over onder andere vertrektijden en dienstregeling. Daarnaast dient Ottevanger minimaal een keer per jaar overleg te voeren met de (oever)gemeenten over de gang van zaken bij de veerdienst.”

Op zondag 14 oktober 2018 is in de loop van de middag de veerpont ‘Staaldiep’ defect geraakt, waardoor deze uit de vaart moest worden gehaald. Omdat de andere veerpont (de ‘Blankenburg’) op dat moment nog in renovatie was, was het staken van de dienst onontkoombaar. Dit is onmiddellijk via de gebruikelijke en in de overeenkomst voorgeschreven kanalen (website, sociale media, mededelingen op de betaalzoulen) gecommuniceerd. Helaas was het op het moment dat de uitval startte niet duidelijk tot wanneer de storing zou duren.

Gebleken is dat reizigers in zulke situaties behoefte hebben aan nog meer duidelijkheid, met name over de duur van de verstoring en het aanbod aan vervangend vervoer. Wij hebben dit met de firma Ottevanger OV besproken, met als resultaat dat de inhoud van de communicatie bij storingen -zowel via de website als via de sociale media- dienovereenkomstig verder wordt aangepast. Deze werkwijze is sinds 20 december 2018 in de praktijk gebracht en heeft positieve reacties van klanten opgeleverd.

5. *Kan het College aangeven hoeveel incidenten er nodig zijn om Ottevanger te korten op de exploitatiebijdrage of een boete te geven? Graag een gemotiveerd antwoord.*

Antwoord

In de beantwoording van eerdere statenvragen d.d. 21 augustus 2018 (3433) van de heer Weide (VVD) en mevrouw van Aelst (SP) is het volgende aangegeven: "Ottevanger is verplicht om de aan de exploitatieovereenkomst verbonden voorschriften na te leven. Hierover vindt periodiek overleg plaats tussen provincie en Ottevanger. Bij het niet volgens de overeenkomst uitvoeren van de veerdienst heeft de provincie verschillende instrumenten om de vervoerder hierop aan te spreken. Zo kan de provincie een boete opleggen of de exploitatiebijdrage gedeeltelijk inhouden of terugvorderen. Een uiterste maatregel is het intrekken van de overeenkomst."

De overeenkomst bevat mogelijkheden de exploitatiebijdrage te korten en/of een boete op te leggen. De exploitatiebijdrage kan worden gekort als 'de dienstuitvoering gedurende een week of langer wordt gestaakt of beperkt door technische gebreken aan de Veerponten'. Het opleggen van een boete van € 10.000,- is mogelijk als Ottevanger OV de verplichtingen naar inzicht van de provincie niet of onvoldoende na komt. De provincie heeft in die situatie wel de plicht Ottevanger OV in de gelegenheid te stellen een toelichting te geven. Wanneer blijkt dat sprake is van overmacht (zijnde "niet direct of indirect" door Ottevanger te beïnvloeden omstandigheden) kan de provincie besluiten geen boete op te leggen.

Wij hebben er deze zomer voor gekozen om niet te korten op de bijdrage en geen boete op te leggen. Reden is dat wij de uitval niet verwijtbaar vinden omdat:

- 1) de geconstateerde defecten aan en de lange herstelduur van veerpont Blankenburg voor Ottevanger OV zijn te beschouwen als overmacht. Zoals wij in de beantwoording van Statenvragen 3433 aan gaven is sprake van een ongelukkige samenloop van omstandigheden. Dit geldt zowel voor de uitval in de zomer als voor de recente uitval rond de kerstperiode, die te wijten was aan fouten die gemaakt zijn bij de modernisering van de pont;
 - 2) op initiatief van Ottevanger OV in de spitsuren een met één pont uitgevoerde kwartierdienst is geboden ter beperking van de overlast voor reizigers.
6. *Voor boeren en fietsers is er eigenlijk geen alternatief voor deze veerverbinding. Wat gaat het College doen om te zorgen dat de veerverbinding blijft werken? Graag een gemotiveerd antwoord.*

Antwoord

Het College heeft met de aanbesteding van een vijftienjarig vervoercontract voor de veerdienst Maassluis – Rozenburg laten zien dat het groot belang hecht aan de continuïteit en betrouwbaarheid van de veerdienst. Mede om die reden hebben wij ten opzichte van het voorgaande contract aanvullende eisen gesteld aan de continuïteit van de dienstverlening. Ten eerste betreft dit de inzet van vervangend vervoer voor voetgangers en fietsers voor het geval beide veerponten niet beschikbaar zijn (zie ook antwoord op vraag 2).

Daarnaast hebben wij een modernisering van ten minste een van beide schepen geëist, waarbij tegelijkertijd verduurzamingsmaatregelen genomen konden worden. De modernisering had tot doel de veerpont Blankenburg niet alleen technisch opzicht maar ook in het opzicht van duurzaamheid geschikt te maken voor de toekomst. Om de maatregelen mogelijk te maken is vanuit het Revolverend verenfonds een (renteloze) lening⁵⁾ beschikbaar gesteld.

Het uitvallen van de veerpont Blankenburg heeft in 2018 relatief vaak geleid tot een beperkte dienst in de spitsuren, namelijk elk kwartier in plaats van elke tien minuten. Mede door de in de overeenkomst gestelde eisen ten aanzien van vervangend vervoer is het nauwelijks tot volledige uitval van de veerdienst gekomen.

Den Haag, 19 februari 2019

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland,
secretaris, voorzitter,

drs. H.M.M. Koek drs. J. Smit

⁵⁾ Juridisch is sprake van een 'subsidie in de vorm van een lening', waarbij de besparing aan rentelasten wordt aangemerkt als subsidie.