

# ANTWOORD

## VAN GEDEPUTEERDE STATEN OP VRAGEN VAN

R.F. Weide (VVD) en R. van Aelst (SP)  
(d.d. 21 augustus 2018)

Nummer  
3433

Onderwerp  
Uitvallen veer Maassluis - Rozenburg

Aan de leden van Provinciale Staten

### *Toelichting van de vragenstellers*

*De veerdienst Maassluis - Rozenburg is volledig uit de vaart geweest voor een reparatie in verband met lekkende olie, zo bericht RTV Rijnmond. Een voetveer van een andere veerdienst werd ingezet voor voetgangers En het is niet voor het eerst dat de veerponten kuren vertonen. Ook in de laatste jaren van de vorige exploitant, Connexxion, moesten beide veren uit de vaart voor reparatie. Automobilisten, scooters en motor moesten een flink stuk omrijden: via de A15, de Beneluxtunnel en de A20. Voor fietsers, scooterrijders, mensen in rolstoel of scootmobiel was de omreisroute onmogelijk lang. Mede omdat ook omdat het (brom)fiets gedeelte van de Botlekbrug afgesloten was.*

1. *Wanneer en op welke wijze is de provincie geïnformeerd door de concessiehouder?*

Antwoord:

De veerdienst Maassluis – Rozenburg wordt geëxploiteerd met twee schepen. De Blankenburg wordt gebruikt voor de reguliere dienst en de Staeldiep wordt ingezet voor de spitsdienst. In de exploitatieovereenkomst tussen provincie en de veerexploitant Ottevanger BV is bepaald dat de vervoerder de provincie op een zo kort mogelijke termijn moet informeren indien de veerdienst is of wordt gestaakt of indien er sprake is van een calamiteit.

Op dinsdag 14 augustus heeft de provincie van Ottevanger het bericht gekregen dat de veerpont Staeldiep technische problemen ondervond in de vorm van olieverlies. Op diezelfde dag heeft de havendienst het schip geïnspecteerd, waarbij is geconstateerd dat het schip geen olie naar het water lekte. Het schip kon toen blijven varen. Op vrijdag 17 augustus kregen wij het bericht van Ottevanger dat het probleem van de olie lekkage aan de Staeldiep toch dusdanig was dat een spoedreparatie onvermijdelijk werd. Ottevanger had het vermoeden dat de olie lekkage te wijten was aan lekkende seals van de lagerbussen. Herstel daarvan zou ongeveer drie dagen in beslag nemen. Ottevanger heeft toen besloten om de Staeldiep op dinsdag 21 augustus uit de vaart te nemen teneinde het schip in het dok te inspecteren en een vervangend veer in te zetten.

Op dinsdagavond 21 augustus kregen wij van Ottevanger het bericht dat de Staeldiep die avond alweer in de vaart was omdat de reparatie voorspoediger liep dan verwacht.

2. *Welke verplichtingen heeft de concessiehouder ten aanzien van het goed informeren van de inwoners en de gemeenteraden? Hoe is dat nu gebeurd? Kunnen gebruikers compensatie krijgen?*

Antwoord:

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.

Nadat op vrijdag 17 augustus duidelijk werd dat een spoedreparatie aan de Staeldiep nodig was, heeft Ottevanger in het weekend van 18-19 augustus de pers via een persbericht geïnformeerd en een bericht op haar website geplaatst. Ook heeft Ottevanger nog dezelfde dag de oevergemeenten Rotterdam en Maassluis geïnformeerd over het tijdelijk uit de vaart nemen van de Staeldiep en de inzet van het vervangende veer. Daarbij heeft Ottevanger de gemeenten tevens verzocht om de gemeentelijke communicatie in te zetten om de boodschap aan de inwoners bekend te maken.

Op dinsdag 21 augustus, de dag dat het vervangende veer begon te varen, heeft Ottevanger via tekstborden langs de toegangswegen gebruikers geïnformeerd over de beperkingen aan de veerdienst. Volgens Ottevanger waren de mensen goed op de hoogte van de situatie en heeft zich die dag slechts een beperkt aantal (voornamelijk buitenlandse) automobilisten gemeld bij de veerkades.

De exploitatieovereenkomst bevat geen verplichting voor de vervoerder om reizigers te compenseren.

3. *Bent u het met ons eens dat het uitvallen van het veer schadelijk is voor het vertrouwen van de gebruikers in de betrouwbaarheid van het veer?*

Antwoord:

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. Onder het oude contract dat tot 1 januari 2018 liep, had de veerexploitant geen plicht om bij calamiteiten vervangend vervoer te regelen. Wij zijn tevreden te kunnen constateren dat de veerdienst op dinsdag 21 augustus door de inzet van het vervangende veer de Otter voor langzaam verkeer gecontinueerd is. Zonder het vervangend veer was er die dag helemaal geen veerdienst geweest.

4. *Er is een langjarige concessie afgesloten met Ottevanger BV. Welke mogelijkheden heeft de provincie om de concessiehouder aan te spreken?*

Antwoord:

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.

5. *Is de concessiehouder enige nalatigheid te wijten inzake het nakomen van de verplichtingen voor het adequaat uitvoeren van de concessie?*

Antwoord:

Ottevanger heeft de schepen op 1 januari 2018 overgenomen van Connexxion. De schepen zijn vanaf dat moment permanent in de vaart geweest. De provincie vindt het van groot belang dat er onderhoud aan de schepen plaatsvindt. De veerpont Blankenburg is op 9 juli, aan het begin van het zomerseizoen, volgens planning tijdelijk uit de vaart genomen ten behoeve van onderhoud, renovatie, het overschilderen in de bedrijfskleuren van Ottevanger en het inbouwen van een SCR-katalysator en een roetfilter. Deze aanpassingen vloeien voort uit de exploitatieovereenkomst.

In de planning van het onderhoud aan en de opwaardering van de veerpont Blankenburg is de vakantieperiode het uitgangspunt geweest. In de zomervakantie vervalt traditioneel de verdichting tot een tien minuten-dienst in de spitsuren vanwege de geringere vervoervraag. Oorspronkelijk was gepland de Blankenburg aan het begin van het nieuwe schooljaar (maandag 27 augustus) weer in gebruik te nemen, zodat in de spitsuren elke tien minuten kan worden gevaren.

Tijdens het onderhoud aan de Blankenburg is vervolgens gebleken dat bepaalde onderdelen van de voortstuwingsinstallatie vervangen moesten worden. Voor dergelijke oudere schepen zijn geen reserveonderdelen meer op voorraad. Voor reparatie moeten daarom speciale onderdelen worden gemaakt. Door de productie van deze onderdelen bij leverancier Voith in Duitsland loopt de renovatie ongeveer acht weken vertraging op. Vanwege het uitvallen van de Blankenburg is hervatting van de spitsdiensten niet voor maandag 22 oktober te verwachten.

Om mogelijk negatieve effecten voor gebruikers van de veerdienst te verminderen is Ottevanger vanaf 27 augustus gedurende de drukste spitsuren (7:00 – 9:00 en 16:00 – 18:00) met de Staeldiep een kwartierdienst gaan varen (in plaats van een 20-minutendienst). Bij drukte wordt een uur eerder begonnen en/of later opgehouden met de kwartierdienst. De kwartierdienst is mogelijk wanneer het lossen en laden van de pont vlot wordt uitgevoerd, sneller wordt gevaren en extra menskracht wordt ingezet voor kaartcontrole. Ottevanger heeft aangegeven dat de eerste praktijkervaringen met de kwartierdienst in de spits leren dat de capaciteit voldoende is om alle reizigers te vervoeren.

Daarnaast heeft Ottevanger op ons verzoek verdere terugvalopties in de vorm van de huur van een geschikte veerpont onderzocht. Dit blijkt echter niet eenvoudig omdat de veerdienst Maassluis – Rozenburg wordt uitgevoerd in een water dat in het binnenvaartreglement is geclassificeerd als zone 2 (ruim vaarwater, waaronder Wester- en Oosterschelde). Daardoor worden hogere (veiligheids)eisen aan passagiersschepen gesteld. Het aantal Nederlandse veerponten dat geschikt is voor zone 2 is zeer gering en dat maakt dat er geen schip beschikbaar is op de markt. Een andere terugvaloptie is het verkrijgen van een tijdelijke ontheffing voor de inzet van een schip dat alleen voor zone 3 (rivieren) geschikt is. Ottevanger heeft deze optie via

de brancheorganisatie onderzocht. Zowel in Nederland als Duitsland zijn er geen geschikte ponten beschikbaar omdat bij het veer Maassluis - Rozenburg veerkades worden gebruikt. Alle andere ponten maken gebruik van een veerstoept. Een pont geschikt voor een veerstoept kan niet veilig gebruikt worden aan een veerkade. Ook deze terugvaloptie valt daarmee af.

Volgens de letter van de overeenkomst is Ottevanger nalatig, want de vervoerder is verantwoordelijk voor een goede uitvoering van de dienst. In dit geval is er echter sprake van een ongelukkige samenloop van omstandigheden. De schepen konden met het oog op de continuïteit van de dienstverlening niet eerder voor inspectie en onderhoud uit het water gehaald worden. In de zomervakantie is de Blankenburg voor gepland onderhoud en verduurzaming naar het dok gegaan. Juist in deze periode is het technisch mankement aan de Staeldiep ontstaan, waardoor op 21 augustus beide schepen uit de vaart waren. Bovendien heeft Ottevanger conform de overeenkomst een vervangend veer ingezet.

6. *Voor veel Rozenburgers is het veer de enige mogelijkheid om het gebied te verlaten (fietsers, scooterrijders, mensen in een rolstoel of scootmobiel): zijn er mogelijkheden om het uitvallen van een veer in de toekomst te voorkomen, te meer daar de veren relatief oud zijn?*

Antwoord:

De exploitatieovereenkomst schrijft voor dat Ottevanger op basis van een onderhoudsplan zorg dient te dragen voor een dusdanig deugdelijk onderhoud van de schepen dat een betrouwbare uitvoering van de dienst(regeling) is gewaarborgd. Ottevanger pleegt regelmatig onderhoud aan de schepen. Mede door de ouderdom van de schepen (de Blankenburg is in 1965 gebouwd, de Staeldiep in 1970) zijn er echter geen garanties te geven dat uitval in de toekomst nooit voorkomt.

Momenteel wordt er groot onderhoud gepleegd aan de Blankenburg. Het onderhoud van de Staeldiep is in de zomer van 2019 gepland. Dit komt de betrouwbaarheid van de schepen ten goede. Daarnaast heeft Ottevanger de plicht om bij calamiteiten op een veilige manier een vervangend veer voor langzaam verkeer in te zetten.

Het veer heeft in de periode tot 1967 een belangrijke interregionale functie gehad. Met de komst van de Beneluxtunnel in 1967 nam het vervoer van gemotoriseerd verkeer via het veer af. De aanleg van de Botlektunnel in 1980 heeft de toenmalige Provinciale Staten van Zuid-Holland doen besluiten om het aantal schepen terug te brengen van drie naar de huidige twee. Met de realisatie van de Blankenburgtunnel naar verwachting in 2024 komt er een extra oeververbinding voor het gemotoriseerd verkeer. Het gemotoriseerd verkeer zal vanaf dat moment waarschijnlijk aanzienlijk minder van de veerdienst gebruik gaan maken. De veerverbinding zal na de opening van de tunnel zeker nodig blijven voor langzaam verkeer. Daarnaast hebben we echter bij de aanbesteding ook als eis opgenomen dat de veerdienst beschikbaar moet blijven voor gemotoriseerd verkeer en in het geval van calamiteiten. Ottevanger zal te zijner tijd de veerdienst op de vervoerbehoefte moeten aanpassen. In de exploitatieovereenkomst is opgenomen dat de vervoerder uiterlijk op het moment dat de Blankenburgtunnel in gebruik wordt genomen in ieder geval een van de twee schepen dient te vervangen door een nieuw (duurzaam) schip. Tot die tijd zullen de huidige schepen in de vaart blijven.

7. *Kunt u aangeven hoe de veiligheid van de gebruikers is gegarandeerd ten aanzien van het vervangend veer?*

Antwoord:

In algemene zin is Ottevanger verantwoordelijk voor de veiligheid van de gebruikers. In de exploitatieovereenkomst is vastgelegd dat Ottevanger de veerpont 'Otter' inzet als een vervangende dienst voor het overzetten van voetgangers en fietsers. De Otter is gecertificeerd om op de Nieuwe Waterweg te varen. Voordat de Otter daadwerkelijk is ingezet heeft Ottevanger ter plekke een proefvaart gehouden. Deze proefvaart heeft uitgewezen dat dit geen problemen oplevert.

Het vervangende veer is uiteindelijk alleen op dinsdag 21 augustus ingezet. In Maassluis is gebruik gemaakt van het bestaande waternetponton, wat een veilige en stabiele afmeerlocatie is. In Rozenburg ligt de veerkade (met kleine veerstoept) veel meer in de luwte. Hierdoor kon de Otter verantwoord tegen deze kades afmeren. Hier is een lange loopplank gebruikt, met aan weerszijde een medewerker van Ottevanger om voetgangers (met fiets) te begeleiden. Uit veiligheidsoverwegingen konden scootmobielen en scooters niet mee. Op aanwijzing van de havenpolitie is de loopplank in de loop van de dag voorzien van zogenaamde scepters. Ottevanger heeft aangegeven dat de veiligheid van de passagiers niet in het geding is geweest. Wij zullen er in de toekomst op blijven toezien dat de inzet van de Otter op een veilige manier gebeurt en zijn met Ottevanger in gesprek over een veilige oplossing voor scootmobielen en scooters.

8. *Op dit moment is de tweede veerboot langdurig uit de vaart, hierdoor zal in ieder geval tot oktober de spitsdienst niet gevaren kunnen worden. Welke afspraken zijn er gemaakt over het verplicht varen van de spitsdienst?*

Antwoord:

De exploitatieovereenkomst schrijft voor dat tijdens de spitsuren (van 6:50 tot 9.30 uur en van 15:50 tot 19:30 uur) iedere tien minuten een pont vertrekt. In het zomerseizoen hoeft de spitsdienst niet te varen. In het antwoord op vraag 5 is aangegeven dat Ottevanger vanaf 27 augustus in de spits een kwartierdienst is gaan varen en dat bij drukte een uur eerder begonnen en/of later wordt opgehouden met de kwartierdienst. Zodra de Blankenburg weer in de vaart is, zal er tijdens de spits elke tien minuten een pont vertrekken.

9. *Welke boetes kunnen er eventueel opgelegd worden als de exploitant zich hier niet aan houdt?*

Antwoord:

Indien de vervoerder naar het oordeel van de provincie een van zijn verplichtingen niet nagekomen is, kan de provincie op grond van de exploitatieovereenkomst de vervoerder een boete opleggen van maximaal € 10.000,- per overtreding.

Daarnaast biedt de exploitatieovereenkomst de mogelijkheid om een evenredig deel van de door de provincie verstrekte exploitatiebijdrage in te houden indien de dienstuitvoering gedurende een week of langer wordt gestaakt of beperkt door technische gebreken aan de veerponten.

Gelet op het antwoord op vraag 5 zien wij op dit moment geen reden om een boete op te leggen. Uiteraard blijven wij de afspraken uit de exploitatieovereenkomst nauwgezet monitoren en zullen Ottevanger blijven controleren op de adequate uitvoering van de veerdienst.

10. *Welke maatregelen worden er genomen om lange wachttijden voor reizigers te voorkomen?*

Antwoord:

Zie antwoord op vraag 8.

De eerste ervaringen met de kwartierdienst geven aan dat er geen sprake is van lange wachttijden voor reizigers.

12. *Klopt het dat de vraag van gebruikers om het veer te moeten gebruiken het aanbod van het aantal in te zetten veren overtreft, en dat er sprake is van te weinig veren voor het aantal gebruikers in deze zomer?*

Antwoord:

Blijkens informatie van Ottevanger is de capaciteit van de veren deze zomer voldoende geweest om te voldoen aan de vraag van gebruikers. In de zomer zijn er veel minder auto's dan in de rest van het jaar en juist veel meer fietsers. Het toeristisch- en zomerverkeer kan zonder problemen worden afgehandeld. Buiten het zomerseizoen is de capaciteit van de veerdienst onder normale omstandigheden ook ruim voldoende. Bij problemen met de Beneluxtunnel of op de snelwegen rond Rotterdam zoekt het wegverkeer alternatieve routes, waardoor incidenteel wel sprake kan zijn van grote drukte bij het veer.

Ottevanger heeft ons gemeld dat de capaciteit van de vervangende veerdienst op dinsdag 21 augustus voldoende was om alle reizigers te vervoeren. Bij geen enkele afvaart moesten mensen noodgedwongen op de kade blijven staan.

Den Haag 25 september 2018

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland,  
secretaris,

voorzitter,

drs. H.M.M. Koek

drs. J. Smit