

## Antwoord van Gedeputeerde Staten op vragen van

L. Klappe (PvdA), M. Spekrijse (GL), R. van Aelst (SP), N. Oosterom (BBB),  
L. van Damme (D66), M. Rogier (CDA), J. van Dijken (VVD), S. Datema (CU),  
L. Wilson (JA21), T. Beeloo (Volt)  
(d.d. 14 augustus 2023)

Nummer  
3987

Onderwerp  
Voorlopig nog geen oplossing veerpont Rozenburg – Maassluis

### Aan de leden van Provinciale Staten

#### *Toelichting vragensteller*

*Op 5 juli jl. is in de Provinciale Staten van Zuid-Holland gesproken over de veerverbinding tussen Rozenburg en Maassluis. Er is een Statenvoorstel aangenomen waarmee enerzijds de voet- en fietsveer in de vaart genomen kon worden en anderzijds is er budget vrijgemaakt voor het zo snel mogelijk weer in de vaart brengen van de Blankenburg als autoveer.*

*Tijdens de bespreking in de Provinciale Staten is door Gedeputeerde Staten (GS) aangegeven dat naar aanleiding van een positieve schouw de inschatting is dat de veerpont de Blankenburg binnen 6-8 weken weer in de vaart zou kunnen komen. Eind juli kwam echter [in de media](#) het bericht dat de autoveer dit kalenderjaar niet meer zal varen, omdat er volgens Damen Shipyards “nog iets van vier maanden nodig te hebben om haar weer in operationele staat te krijgen.” Daarbij wordt een onderscheid gemaakt tussen het vaarbaar (6 weken) en het bedrijfszeker (4 maanden) maken van het schip. Hiermee zitten de bewoners van Rozenburg en Maassluis voorlopig nog steeds zonder autoveer.*

1. *Hoe beoordeelt GS het bericht van Damen dat er voor 1 januari 2024 geen autoveer zal varen tussen Rozenburg en Maassluis?*

#### Antwoord

Het is juist dat er in juli contact is geweest tussen een woordvoerder van Damen en een journalist van de WOS. In dit gesprek is door de journalist gesteld dat het 4 tot 6 weken zou duren voordat veerpont Blankenburg gerepareerd zou zijn. Damen heeft dit genuanceerd door aan te geven dat de benodigde reparaties pas na aankoop van de veerpont uitgevoerd kunnen worden, zoals ook door GS is aangegeven in de PS-vergadering van 5 juli jl., en dat dat ze nog geen zicht hadden op wanneer het schip vrij zou komen uit het faillissement.

Voor de reparatietijd geldt dat, een andere werf dan Damen, eerder heeft gesteld dat er voor de reparatie van de veerpont Blankenburg 6 tot 8 weken nodig is. Damen wil echter ook nog een eigen inschatting maken, op basis van aanvullend technisch onderzoek. Hierbij kijkt Damen naar wat er nodig is om het schip dusdanig te repareren dat er meer betrouwbaarheid ontstaat om zoveel mogelijk uitval in de toekomst te voorkomen. Damen wil er alles aan doen om voor een langere tijd enige mate van betrouwbaarheid te realiseren. Zodra een nieuwe inschatting is gemaakt van de reparatietijd wordt u geïnformeerd.

2. *Is GS geïnformeerd door Damen dat meer tijd nodig is om de autoveer structureel in de vaart te krijgen? Zo ja, op welk moment en waarom is deze informatie niet gedeeld met de Provinciale Staten? Zo nee, is het gebruikelijk dat dergelijke informatie niet gedeeld wordt met de concessieverlener?*

Antwoord

Zie het antwoord op vraag 1.

3. *Damen maakt een onderscheid tussen het vaarklaar en bedrijfszeker krijgen van de Blankenburg. Daarbij wordt aangegeven dat gebruikers moeten kunnen vertrouwen op de dienstverlening. Hoe beoordeelt GS dit onderscheid?*

Antwoord

Wij steunen deze aanpak omdat de afgelopen periode sprake was van een onregelmatige dienstverlening. Zoals bij alle infrastructuur is de basisvereiste beschikbaarheid en betrouwbaarheid.

4. *Naar aanleiding van een inspectie begin juli was de verwachting dat er binnen 6-8 weken weer goed met de Blankenburg zou kunnen worden gevaren. Wat verklaart het verschil tussen de verwachtingen destijds en de berichtgeving nu?*

Antwoord

Zie het antwoord op vraag 1.

5. *Tijdens de bespreking in de Statenvergadering was reeds bekend dat de Blankenburg een oud schip is en dat 100% betrouwbaarheid nooit te garanderen is. Wat maakt dat het onwenselijk is om met een vaarklaar (maar kennelijk niet bedrijfszeker) schip te varen voor de komende periode?*

Antwoord

Iedereen, de reizigers in het bijzonder, is gebaat bij een zo betrouwbaar als mogelijke dienstregeling die zo min mogelijk te maken krijgt met uitval door storingen.

*Het uitgangspunt is dat de oude bemanning van de Blankenburg en Staeldiep waar mogelijk ingezet zal worden door Damen. In de media geeft Damen aan dat het voor eventuele alternatieve autoveren "ook tijd kost om bemanningen er mee om te leren laten gaan." De oude bemanning is echter reeds bekend met de Blankenburg, waardoor het woordje "ook" lijkt te duiden op nieuwe bemanning.*

6. *Zal de oude bemanning straks worden ingezet op de fiets- en voetveer en later de autoveer? Zo ja, kan GS toelichten waarom het tijd kost om de oude bemanning op te leiden?*

Antwoord

Ja. Sinds maandag 14 augustus is het fiets-voetveer de gehele dag operationeel met inzet van personeel van de voormalige veerdienst. Dit personeel zal ook op het autoveer Blankenburg worden ingezet. Het woordje ook in deze zinsnede heeft geen betrekking op nieuw personeel, maar op het feit dat alternatieve oplossingen (andere autoveren dan Blankenburg) ook tijd kosten (opleidingsperiode) voordat het personeel daarop ingezet kan worden.

*Vanaf maandag 14 augustus zal Damen de exploitatie van het fiets- en voetveer overnemen van de KRVE. Hiertoe heeft zij het schip dat momenteel hiervoor gebruikt wordt, de KRVE-71, aangekocht. In het Statenvoorstel is aangegeven dat Damen van plan was de Aqua Runner of een vergelijkbaar voet-fietsveer in te zetten. De Aqua Runner zou in principe vanaf juni 2023 beschikbaar zijn en heeft een capaciteit van 130 passagiers en zou drie keer per uur (beide zijden) kunnen worden ingezet.*

7. *Waarom is er uiteindelijk door Damen voor gekozen om niet de Aqua Runner in te zetten, maar de KRVE-71?*

Antwoord

In de maanden juni en juli zijn goede ervaringen opgedaan met fiets- voetveer de KRVE 71. Het voormalig veerpersoneel van AquaSwets heeft Damen geattendeerd op het te koop staan van de KRVE 71. Damen was in eerste instantie voornemens om de Aquarunner in te zetten. Echter, het voormalig veerpersoneel heeft geen ervaring met de Aquarunner, hetgeen een ander type schip is. Met inzet van het voormalig veerpersoneel was de veerpont KRVE 71 sneller inzetbaar dan de Aquarunner. Damen acht deze veerpont daarbij ook meer geschikt om in te zetten voor het veer Maassluis-Rozenburg. Fietsvoetveer KRVE 71 is meer wendbaar waardoor het aanmeren en ontmeren makkelijker gaat. Damen heeft, na overleg met de provincie, hierop besloten om de veerpont KRVE 71 aan te schaffen. Gedeputeerde Staten hebben de inzet van fiets- voetveer KRVE 71 verwerkt in de exploitatieovereenkomst.

8. *In hoeverre is de capaciteit én het gebruikerscomfort van de KRVE-71 voor voetgangers, fietsers en scooters vergelijkbaar met de Aqua Runner?*

Antwoord

De veerpont KRVE 71 kan per afvaart 95 personen en zo'n 40 (brom)fietsen vervoeren. Het heeft daarmee een iets kleinere capaciteit dan de Aquarunner, maar ruim voldoende voor het aantal reizigers dat gebruik maakt van het fiets-voet veer. Damen is bovendien voornemens om een gedeelte van de binnenruimte om te bouwen, waardoor er extra ruimte voor fietsen ontstaat.

9. *Spelen financiële overwegingen een rol bij het inzetten van de KRVE-71 in plaats van de Aqua Runner. Zo ja, in welke zin?*

Antwoord

Nee.

10. *Waarom zijn de Provinciale Staten hier niet proactief over geïnformeerd?*

Antwoord

In het Statenvoorstel is gesproken over de Aquarunner of een vergelijkbaar fiets-voetveer. De ontwikkelingen op dit dossier volgen elkaar echter snel op. De insteek was om u na het reces een zo compleet mogelijk beeld te geven. Dit hebben wij op 29 augustus jl. gedaan in de brief aan uw Staten (PZH-2023-839477893).

11. *Zijn er andere afwijkingen ten opzichte van het Statenbesluit over de gunning aan Damen voorzien en op welke wijze zullen de Provinciale Staten en inwoners hierover geïnformeerd worden?*

Antwoord

Nee. In de brief aan uw Staten van 29 augustus jl. bent u geïnformeerd over de laatste stand van zaken.

*De KRVE-71 is oorspronkelijk niet ontworpen als veerpont en werd de afgelopen periode gebruikt als (omgebouwde) feest- en rondvaartboot. In gesprekken met medewerkers en reizigers worden vraagtekens geplaatst bij de geschiktheid van de boot, onder meer vanwege de harde stroming op het Scheur / de Nieuwe Waterweg.*

12. *Hoe beoordeelt GS de geschiktheid van de KRVE-71 als veerpont?*

Antwoord

De KRVE 71 is de voormalige veerpont Jorina, die in 1967 is gebouwd om dienst te doen als veerpont. In 2015 heeft de Koninklijke Roeiers Vereniging Eendracht de veerpont gekocht en omgebouwd tot een passagierschip. Fiets-voet veer KRVE 71 voldoet aan alle gestelde eisen. Reizigers tonen zich volgens onze informatie tevreden over de inzet van KRVE 71, tot deze op maandag 11 september 2023 uitviel vanwege een technisch mankement. De schroefaslager bleek defect.

Sindsdien zijn er twee kleinere fiets-voetveren van het KRVE ingezet om de reizigers over te zetten. De veren voeren in een hogere frequentie om zoveel mogelijk reizigers te kunnen bedienen. Hierover heeft Damen positieve reacties gekregen van reizigers, die blij waren dat er alternatief vervoer was. Helaas waren de kleinere veren niet geschikt voor brommers, scooters en scootmobielen.

De KRVE 71 is op vrijdag 15 september 2023 weer in de vaart geraakt. De defecte schroefaslager is vervangen en er is een railing op de loopplank geplaatst om het van boord gaan te vergemakkelijken. Daarnaast zijn er rekken in de salon geplaatst, waar fietsen tegenaan kunnen worden gezet. Hierdoor is er meer ruimte om de fietsen te stallen. Tijdens de werkzaamheden is de naam van de veerpont KRVE 71 gewijzigd in Jorina. Damen vindt het passend om haar de oorspronkelijke naam terug te geven nu ze weer terug is in haar oorspronkelijke functie.

13. *Is het, gelet op de golfslag en de beperkte wendbaarheid van de zeecontainerschepen op het Scheur, voldoende veilig om de KRVE-71 te gebruiken voor dit doel?*

Antwoord

De veerpont KRVE 71 is toegelaten voor niveau 2 binnenwater (de Nieuwe Waterweg/ het Scheur) en voldoet aan alle veiligheidseisen. Datzelfde geldt voor de twee vervangende fiets-voet veren van het KRVE die vorige week werden ingezet. Veiligheid staat bij de provincie en bij Damen voorop. Het personeel is kundig en ervaren en heeft vele jaren gevaren op dit water. Op het moment dat schippers de situatie onveilig achten wordt de veerdienst gestaakt.

14. *Tot welke windkracht is het verantwoord om te varen met de KRVE-71 als voet- en veerpont?*

Antwoord

Damen verwacht tot windkracht 8 verantwoord te kunnen varen met veerpont KRVE 71. Dit is echter ook afhankelijk van de combinatie van factoren als wind, golfhoogte, vaarrichting en getij. Een en ander blijft altijd ter beoordeling van de kapitein die verantwoordelijk is voor de veiligheid van de passagiers, de bemanning en de veerpont.

15. *Hoe verhoudt de geschiktheid, wendbaarheid en veiligheid van de KRVE-71 zich tot de Aqua Runner?*

Antwoord

De Aquarunner is een relatief snel passagierschip dat gemaakt is voor de lange afstanden. De veerpont KRVE 71 is meer toegerust voor de korte afstanden. Ze is wendbaarder waardoor het aanmeren en ontmeren gemakkelijker gaat voor de schipper. Beide veerponten zijn toegelaten voor niveau 2 binnenwater (de Nieuwe Waterweg/ het Scheur) en voldoen aan alle veiligheidseisen.

*Tot slot wordt er op dit moment bij Rozenburg [aan de weg gewerkt](#) aan de Blankenburgverbinding. Daarvoor zijn er van maandag 14 augustus tot en met maandag 25 september werkzaamheden rond rijksweg A15 en afrit 14 Rozenburg-Centrum.*

16. *In hoeverre is het ontbreken van een autoveer meegewogen in de planning van de werkzaamheden aan de A15?*

Antwoord

Dit is meegenomen in de planning van de werkzaamheden. Vanuit het rijksproject Blankenburgverbinding wordt gezorgd dat er altijd een ontsluiting voor Rozenburg open blijft. Zo is altijd óf de Boulevard-Botlekweg, óf de Droespolderweg-Botlekweg open. Bij afsluitingen van de A15 zelf of de aansluitingen op de A15 vanuit Rozenburg worden de bekende omleidingsroutes ingesteld die ook gebruikt werden toen het autoveer nog in bedrijf was. Dit heeft in de afgelopen jaren niet tot problemen geleid. Het autoveer zelf wordt niet gebruikt als een officiële omleidingsroute. Complete afsluitingen van de A15 worden in de nachten of in de weekenden gepland om de overlast zo klein mogelijk te houden. De afsluitingen en omleidingen worden altijd door Rijkswaterstaat met gemeente Rotterdam en functioneel wegbeheerder Havenbedrijf Rotterdam afgestemd. Verder wordt intensief met de inwoners van Rozenburg over de werkzaamheden en omleidingsroutes gecommuniceerd. De ervaren hinder van de afsluitingen en omleidingen lijkt beperkt.

17. *Hoe groot acht GS de kans dat de reistijd tussen Rozenburg en Maassluis (en vice versa) nog verder toeneemt als gevolg van het ontbreken van een veerpont en de werkzaamheden aan de A15?*

Antwoord

Aangezien het autoveer niet als omleidingsroute wordt gebruikt, zal de reistijd niet verder toenemen ten opzichte van eerdere afsluitingen van de A15.

18. *Welke maatregelen zijn genomen om de ontsluiting en bereikbaarheid van Rozenburg als eiland te waarborgen? Hoe wordt de mogelijke overlast zo klein mogelijk gehouden?*

Antwoord

Zie het antwoord op vraag 16.

Den Haag, 12 september 2023

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland,  
secretaris, voorzitter,

drs. M.J.A. van Bijnen MBA drs. J. Smit