



Dim

GroenLinks Fractie Rotterdam
T.a.v. de heer A. Bonte
Postbus 70012
3000 KP ROTTERDAM

datum 3 april 2013
ons kenmerk T. van Mourik
steller (010) 267 2923
telefoon 125479
uw kenmerk Beantwoording vragen
betreft GroenLinks Fast Ferry



Geachte heer Bonte,

Naar aanleiding van uw brief d.d. 14 februari 2013, waarin u een aantal vragen stelt over de dienstregeling en technische problemen en de vervanging van de Fast Ferry van Hoek van Holland naar Maasvlakte, treft u hieronder uw vragen en de antwoorden daarop aan:

1. " Waar bestaat het defect uit en is er zicht op spoedige reparatie van de boot en/of de permanente inzet van een geschikte vervangende boot? "

Voorafgaand aan het ingaan van de zomerdienstregeling met meer afvaarten, is het schip kort op de werf geweest. Er is technisch onderhoud uitgevoerd zodat het schip op orde is voor het intensief gebruik in de zomerperiode.

2. " Waarom vaart de boot nu al niet meer in de rustige uren, aangezien deze ingreep in de dienstregeling pas hoort in te gaan op 28 oktober 2013? "

De dalurenbediening is op werkdagen in het laagseizoen (van november t/m februari) per 12 december 2011 vervallen, in het kader van de bezuinigingsslag in het stadsregionale openbaar vervoer die per dienstregelingjaar 2012 is doorgevoerd. Daarbuiten vaart de Fast Ferry de gehele dag.

3. " Waarom is de halfuurdienstregeling vanaf 18 februari 2013 veranderd in een uurdienstregeling en hoeveel euro bespaart RET hiermee? "

De afgelopen periode is gedurende de spitsuren bij benadering een halfuurdienst gevaren tussen Hoek van Holland, de Maasvlakte en (vanaf medio 2012) de nieuwe halte Pistooldhaven. In de praktijk bleken de vooraf geschatte vaartijden echter niet haalbaar. Dit leidde structureel tot vertragingen en uitval en een te zware belasting van de motoren van het schip. Met het oog op betrouwbaarheid van de exploitatie is daarom gekozen voor een uurdienst, waarbij tevens aansluiting kan worden geboden van/op de trein in Hoek van Holland. Overigens is een uurdienst een passende frequentie met het oog op de reizigersaantallen. Deze maatregel levert geen besparing op.

4. " Waarom is besloten om per 28 oktober 2013 niet meer te varen in de rustige uren buiten de ochtend- en de avondspits en hoeveel euro bespaart RET hiermee? "

Zie antwoord op vraag 2.



5. " Kunt u aangeven wat tot op heden het effect is van de slechtere dienstregeling op het aantal reizigers"

De prognose was dat het aantal reizigers in 2012 met 2 à 3% zou dalen t.o.v. 2011, door het vervallen van de dalurenbediening in het laagseizoen, iets minder spitsvaarten naar de Maasvlakte, sluiting van de halte Maeslantkering met daartegenover opening van de halte Pistooldijk en een verwachte autonome groei. Lange tijd volgde de gerealiseerde reizigersaantallen deze prognose, totdat eind 2012 het schip lange tijd buiten dienst is geweest door ernstige schade. De realisatie over heel 2012 is hierdoor lager uitgevallen dan de prognose..

6. " Hebben de stadsregio en de RET overwogen om de dienstregeling zo in te richten dat ook mensen in de wisselende diensten gebruik kunnen maken van de Fastferry waardoor reizigersaantallen wellicht kunnen groeien? ZO nee, waarom niet? "

In het verleden is met bedrijven op de Maasvlakte gesproken over hun wens om een afvaart te bieden voor de late shift. Dit vergt echter relatief veel personeelsinzet in de dure avonduren, waardoor de kosten voor zo'n afvaart hoog zijn. Om deze kosten te dekken zouden ofwel zeer veel abonnementen afgenomen moeten worden, de tarieven sterk verhoogd moeten worden of de subsidie worden verhoogd. Geen van deze opties is haalbaar.

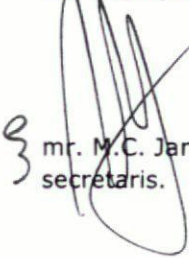
7. " Welke wensen hebben de bedrijven uit de haven neergelegd bij de RET t.a.v. aanpassingen van de dienstregeling en om welke reden(en) zijn deze wensen terzijde geschoven?"

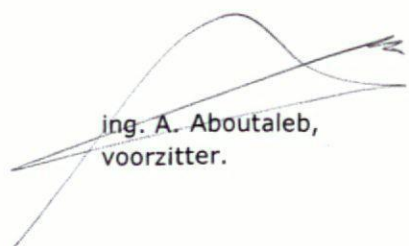
Doordat bedrijven verschillende shifttijden hebben en op verschillende afstanden van de aanlegplaats liggen, verschillen de optimale afvaarttijden per bedrijf. De dienstregeling is daardoor per definitie een compromis, waarbij ook de treinaansluiting in Hoek van Holland nog van belang is.

8. " Bent u bereid om de stadsregio en de RET op te roepen om opnieuw met de bedrijven in overleg te treden en te zoeken naar een gedragen oplossing die recht doet aan de werktijden en de reisbehoeften van werknemers in de haven? Zo nee, waarom niet? "

Dit initiatief is inmiddels gestart. Naast de stadsregio zijn ook het Havenbedrijf, de Verkeersonderneming en de RET hierbij betrokken. In dit onderzoek wordt gekeken naar de toekomstmogelijkheden voor de Fast Ferry op korte en langere termijn.

Hoogachtend,
het dagelijks bestuur van de stadsregio Rotterdam,


mr. M.C. Jansen,
secretaris.


ing. A. Aboutaleb,
voorzitter.