

Vragen van het statenlid Leen Harpe (Groenlinks) ingevinge artikel 44 reglement van orde

AANHANGSEL

tot de notulen van de provinciale staten van Zeeland 2010 nummer 332.

Vragen ingevinge artikel 44 van het reglement van orde inzake vragen reizigersenquête Fast Ferry van het OPOV

Antwoorden van gedeputeerde staten:

(ingevinge 21-04-2010)

- | | |
|---|---|
| <p>1. Aansluiting Fast Ferry op ander OV (bus, trein): waarom maar één boot eerder laten vertrekken om betere aansluiting te krijgen op m.n. trein? Waarom niet alle boten?</p> <p>2. Aansluiting Fast Ferry op ander OV (bus, trein): Zijn er afspraken te maken over aansluitgarantie op OV (m.n. trein)?</p> <p>3. Dienstregeling: Waarom niet vanaf 1 april – wat over het algemeen gezien wordt als de start van het toeristenseizoen – twee boten per uur laten varen i.p.v. zoals nu pas vanaf eind april?</p> | <p>1. De ruimte om de boot eerder (2 min.) te laten vertrekken uit Breskens wordt gevonden door de los- en laadtijd in Breskens te bekorten tot 8 min. Bij vertraging op de heenreis wordt deze tijd nog korter. Deze 8 min. wordt beschouwd als de minimale los- en laadtijd. Alle speling die er is in de dienstregeling wordt dan gebruikt. Op zich valt te overwegen om dat elk uur te doen, maar bij grote aantallen passagiers zal dan van een rustig los- en laadproces geen sprake meer zijn. De vervoerder wil eerst met deze afvaart ervaring opdoen.</p> <p>2. De aansluitgarantie van boot op trein en andersom wordt maar door één van beide partijen gegeven. De boot wacht in principe maximaal 5 minuten op een aankomende vertraagde trein. Als het de laatste boot van de dag betreft dan wordt zonodig langer gewacht. Daarentegen wacht de trein niet op een vertraagde boot. NS heeft desgevraagd aangegeven de speling die in haar dienstregeling zit (3 min.) niet al direct bij het vertrek in Vlissingen te willen opmaken.</p> <p>3. Het onderscheid tussen zomerdienst en winterdienst zoals door Veolia wordt gehanteerd is ontstaan door de variatie in vervoersvraag door met name het toerisme. Het aanbod van toeristen in de maand april is sinds de invoering niet opvallend gestegen. Wel is het zo dat de weersomstandigheden zeer bepalend zijn voor het aanbod aan reizigers. Op zich valt de zomerdienstperiode uit te breiden, maar dat betekent dan wel een kostenverhoging.</p> |
|---|---|

- | | |
|---|--|
| <p>4. Dienstregeling: Waarom niet ook 's avonds twee boten laten varen gedurende de periode dat er met twee boten wordt gevaren?</p> | <p>4. Op basis van de vervoersvraag 's avonds is inzet van de tweede boot niet nodig. Ook hier geldt dat meer dienstverlening leidt tot hogere kosten.</p> |
| <p>5. Dienstregeling: 34% van de ondervraagden is voor een (extra) late boot vanaf Vlissingen, 19% voor een (extra) latere boot vanaf Breskens. Is het denkbaar dat er een late boot gaat varen om het OV verder te stimuleren? Het ontbreken van een late boot is voor mensen vaak de reden om de auto te nemen.</p> | <p>5. Een latere afvaart in de avond is een regelmatig terugkerende vraag. Maar de redenen van de diverse verzoekers liggen nogal uiteen. Incidenteel wordt hieraan door de vervoerder tegemoet gekomen (bij evenementen). Een latere afvaart zal waarschijnlijk qua vervoer ten koste gaan van de voorlaatste afvaart. Een dagelijkse latere afvaart zal een flinke kostenverhoging veroorzaken. Dat heeft te maken met de arbeidstijden i.r.t. het ploegenrooster. Nu is de dienstboot met 2 ploegen gedurende 18 uur per etmaal bemand.</p> |
| <p>6. Doorstroming bij de poortjes: Vertragingen ontstaan o.a. door het te laat vertrekken van de boot t.g.v. opstoppen bij de poortjes. De poortjes zijn niet gebruiksvriendelijk en dit is ook voor het personeel niet prettig! Modernere en gebruiksvriendelijkere poortjes maken aanwezigheid van personeel aan de kassa zo goed als overbodig. Dit betekent dat het personeel inzetbaar is bij extra vaarten (zoals hierboven voorgesteld) zonder extra kosten, omdat poortjes zonder bemanning kosten bespaart.</p> | <p>6. Inderdaad zijn de poortjes aan vervanging toe en dat wordt in de loop van 2010 gerealiseerd. Uitgangspunt daarbij is evenwel om naast een nieuw type toegangspoort een servicemedewerker in te zetten voor hulp en begeleiding. In de afgelopen jaren is gebleken dat daaraan door de reizigers waarde wordt gehecht. Van kostenbesparing op personeel is daarom geen sprake.</p> |
| <p>7. Doorstroming bij de poortjes: Is het een idee – met name in het toeristenseizoen – om 5 en 3 minuten vóór vertrek van de boot (of eerder) een geluidssignaal te laten klinken zodat reizigers weten dat ze door de poortjes moeten?</p> | <p>7. Wellicht is dit een bruikbaar idee. We zullen dit met de vervoerder overleggen. Overigens is de praktijk dat reizigers niet vóór de poortjes blijven wachten, maar in de wachtruimte daarachter. Vanuit de wachtruimte te Vlissingen is de aankomende boot niet te zien.</p> |
| <p>8. Doorstroming bij de poortjes: Kunnen reizigers door de poortjes met OV-chip?</p> | <p>8. Momenteel kan dat nog niet omdat in de huidige toegangspoorten niet de benodigde apparatuur opgenomen is. De systeem-eisen voor de nieuwe toegangspoorten voorzien hierin wel. Het ligt in de bedoeling om rond de start van de nieuwe vervoersovereenkomst (15 maart 2011) of zoveel eerder als mogelijk deze mogelijkheid operationeel te hebben. In de tussentijd is reizen met de OV chipkaart op de Fast Ferry niet mogelijk, m.u.v. houders van SOV kaart en OV jaarkaart.</p> |

9. Reserveringen en kortingen dmv. 'B-Tag': Waarom kunnen alleen fulltimers reserveren en andere werkenden en studerende niet? Met name OV-reizigers (dat zijn veelal geen toeristen) komen als laatste bij de boot aan en kunnen bij drukte niet meer mee.

10. Reserveringen en kortingen dmv. 'B-Tag': Kan er een 'B-Tag' komen, zoals de T-Tag voor de tunnel die heel gebruiksvriendelijk is, waarmee de korting te regelen is en de reserveringen mogelijk zijn? Zodat abonnementen en losse kaartjes voor veelgebruikers overbodig worden.

9. De reserveringsmogelijkheid geldt voor houders van jaar- en maandabonnementen. Deze reizigers zijn bij de vervoerder bekend, zodat de geldigheid van de reservering gecontroleerd kan worden. De reserveringsmogelijkheid is een extra service voor vaste klanten. Het is een praktische maatregel die ontstaan is in de zomerperiode van 2006 toen de verbinding veelvuldig werd geplaagd door uitval.

De juridische houdbaarheid van de regeling is niet zeker. Dat maakt dat we terughoudend zijn om de regeling meer status te geven en verder uit te breiden.

10. De OV-chipkaart heeft de mogelijkheid om behalve op saldo te reizen ook kortingsproducten te laden. Deze zijn (landelijk) nog in ontwikkeling. Met de ingebruikname van de nieuwe toegangspoorten wordt deze mogelijkheid ingevoerd. Daarnaast blijven de papieren barcode tickets in gebruik vanwege het grote aandeel toeristisch verkeer, waarvan veel buitenlanders, die veelal geen OV chipkaart zullen bezitten. Nog een extra nieuw te ontwikkelen kaart speciaal voor de Fast Ferry is onnodig en staat haaks op het gevoerde beleid.

MIDDELBURG, 25 mei 2010

Namens de fractie van Groenlinks

Leen Harpe

Gedeputeerde staten,

Karla Peijs
Viek Verdult