

Verslag pontveren overleg d.d. 18 januari 2018 te Zaandam

Aanwezig:



(verslag)

Afwezig:

1) Verslag 16 maart 2017

Het verslag wordt vastgesteld.

N.a.v.

Gemeenteraad Amsterdam heeft ingestemd met beschikbaar stellen krediet. Schepen worden "plug-in hybride" (zero emissie). Aanbestedingsprocedure start binnenkort. Het eerste schip wordt begin 2020 in de vaart genomen.

- Aandacht wordt gevraagd voor:
 - Opstellen fietsers en scooters (uit elkaar houden);
 - Scooters als eerste schip laten verlaten;

Reiling op dak boven fietsersstrook krijgt alom bijval.

Wensen over de plek van de laadstations z.s.m. aan gemeenten doorgeven.

Nieuwe contract GVB-veren: onderhandelingen lopen nog. Contractperiode wordt 2018-2024.

Velsen:

Nieuwe pontfuike zijn opgeleverd.

Pontpleinen zijn overgedragen (28 november 2017)

Velsen heeft brief over extra pont aan wethouder gestuurd, nog geen reactie ontvangen. [redacted] gaat na.

Gesprek over Derde Rijksbinnenhaven heeft op 23 november 2017

plaatsgevonden. Velsen onderzoekt eventuele overname van de haven nader.

Zaanstad

Overdracht pontplein Hempont-Noord aan Zaanstad heeft plaatsgevonden.

Visie Zaanboot is ontvangen.

Pontplein Hempont-Zuid is eind december 2017 aan Haven Amsterdam overgedragen. Haven is voornemens de veiligheid van de fietsroute op het pontplein te verbeteren.

2) Stand van zaken risicopot

Amsterdam geeft aan dat er geen beroep is gedaan op de risicopot.

3) Samenwerking Noordzeekanaalgemeenten, onderdeel veren

Amsterdam wil inventariseren wat er t.a.v. de veren leeft bij de NZK gemeenten en kijken of er aanleiding is gezamenlijk bepaalde zaken op te pakken en wat de rol van Amsterdam daarin zou kunnen zijn. [redacted] licht e.e.a. nader toe.

Belangrijk knelpunt bij de wensen en ideeën is dat er geen telgegevens zijn waardoor het gebruik van de ponten niet te kwantificeren is. Velsen heeft incidenteel geteld en komt op 4500 fietsers per dag. In 1999 waren dat er 2500 en in 2011 3500. Afgesproken wordt om te onderzoeken of we een periode van twee weken kunnen tellen bij de drie verbindingen en wie dat betaald.

Velsen stelt dat de inzet van een pont in de spits te weinig is. En dat de afspraak toen de tweede pont uit de vaart werd gehaald (uit de tijd van RWS) is dat er in de spits een kwartierdienst gevaren wordt. Amsterdam kent deze afspraak maar een kwartierdienst varen is in de praktijk niet haalbaar als gevolg van het drukke scheepvaartverkeer. Voor Velsen reden om te pleiten voor de inzet van een tweede veer.

Zaanstad deelt deze visie: ook daar (in de gemeenteraad) is de wens een tweede pont in te zetten.

Overige wensen:

Bij Velsen leeft de wens voor een aparte fietspont.

Zaanstad heeft twee wensen:

- i. Meer en frequenter spitsveer voor fietsen;
- ii. Een boot inzetten als hoogwaardig onderdeel van vervoer, ook naar Amsterdam vv.

Over de financiering stelt Zaanstad voor kritisch te kijken naar de huidige inzet van de veren: is een 24 uursinzet overal nodig. Zo niet, dan kan budget wellicht elders ingezet worden.

Er wordt verder van gedachten gewisseld over wie benaderd kan worden voor de financiering van extra inzet: Vervoerregio, Provincie, Havenbedrijf Amsterdam?

Overige wensen van Zaanstad zijn: actuele informatiepanelen en wachtruimten. Verder is Zaanstad van mening dat Amsterdam mee moet betalen aan de Zaanboot.

Zaanstad stelt voor een overleg met de wethouders over deze onderwerp te beleggen in het najaar. Amsterdam zal haalbaarheid nagaan.

- 4) Rondvraag
Velsen gaat na of de brief van het college over het spitsveer is verzonden aan Amsterdam
- 5) Sluiting