



Ons kenmerk: Z/2007/11531

WETHOUDER
R. J. LINNEKAMP

Postbus 2000
1500 GA Zaandam

Bezoekadres:
Gemeentehuis
Bannehof 1,
1544 VX Zaandijk

Tel: (075) 655 23 50
Fax: (075) 655 20 14
postbus@zaanstad.nl

AANGETEKEND
Ministerie van Verkeer en Waterstaat
T.a.v. [redacted]
Plesmanweg 1-6
2597 JG DEN HAAG



BOR

tel. informatie (075) -
onderwerp Overdracht veerverbindingen Noordzeekanaal
ons kenmerk
Zaanstad, **14 FEB. 2007**

www.zaanstad.nl

Geachte [redacted]

Op 29 november 2004 hebben de gemeente Amsterdam, Haarlemmerliede en Spaarnwoude, Velsen en Zaanstad gezamenlijk met Rijkswaterstaat de Intentieverklaring inzake overname veerverbindingen Noordzeekanaal ondertekend.

Zoals u bekend zijn deze onderhandelingen tussen het Rijk en de gemeenten destijds opgeschort. Dit is gebeurd in afwachting van de onderhandelingen die de afgelopen tijd hebben plaatsgevonden tussen Rijkswaterstaat en de gemeente Amsterdam om -binnen de gesloten Intentieverklaring van 29 november 2004 - te komen tot overdracht van de veerverbindingen aan de gemeente Amsterdam. De gemeenten hebben hierbij als voorwaarde gesteld dat voorafgaand aan de overdracht tussen de gemeenten Haarlemmerliede en Spaarnwoude, Zaanstad, Velsen en de gemeente Amsterdam een overeenkomst over het dienstbetoon gesloten dient te worden. Wij hebben inmiddels vernomen dat binnenkort de overdracht van de pontveren door het Rijk naar Amsterdam plaats zal vinden door ondertekening van een hiertoe strekkende overeenkomst.

Zoals U wellicht bekend is, hebben de gemeente Amsterdam en de gemeenten Haarlemmerliede en Spaarnwoude, Zaanstad en Velsen vrijwel overeenstemming bereikt over het sluiten van een dienstbetoonovereenkomst. Daarbij heeft de gemeente Amsterdam aangegeven de intentie te hebben om een voor de gemeenten acceptabel dienstbetoon ook na dertig jaar voort te zetten.

Wij kunnen U mededelen dat wij positief staan tegenover de overdracht. Mocht het dienstbetoon door de gemeente Amsterdam onverhoopt niet naar tevredenheid van de gemeenten tot uitvoering worden gebracht dan behouden wij ons het recht voor om alsnog het Rijk aan te spreken op haar publiekrechtelijke rechtsplicht. De gemeenten zijn van mening dat het Rijk deze rechtsplicht niet kan overdragen aan een derde en hebben dit als overweging in de concept-dienstbetoonovereenkomst opgenomen.

Overigens willen wij u wijzen op het nog openstaande bezwaarschrift van de gemeenten tegen de door het Rijk vastgestelde beleidsregel "dienstverlening veren Noordzeekanaal". Wij verzoeken u

gelijktijdig met de overdracht de betreffende beleidsregel in te trekken en het bezwaarschrift af te handelen.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

Hoogachtend,



R.J. Linnekamp
Voorzitter van de stuurgroep Pontveren
Namens gemeente Zaanstad, Velsen en Haarlemmerliede en Spaarnwoude

Kopie aan:

- Rijkswaterstaat Noord-Holland

t.a.v. de [redacted]. [redacted]

Postbus 3119

2001 DC HAARLEM

- Gemeente Amsterdam

t.a.v. [redacted]

Postbus 202

1000 AE AMSTERDAM

Afschrift.

Voor Zaandam.

Op den Tweeden Maart des jaars 1867 compareerden voor mij Cornelis Hondius Notaris in het Arrondissement Haarlem, Standplaats hebbende te Zaandam, in tegenwoordigheid der nagencende getuigen:

de Heer Mr. Hendrik Jan Smit, Burgemeester van, en wonende te Zaandam, als in zijne genoemde hoedanigheid belast zijnde met de uitvoering van een tot het na te weldene Streckend besluit van den Raad dier Gemeente van den 25 en October 1866, voor zoo veel noodig goedgekeurd door Ged. Staten der Prov. Noordholland den 26 en November daaropvolgende, bijgestaan door den Secretaris dezer gemeente de Heer Jan Prins, wonende mede te Zaandam, ter eenre,

en vice president, en directeur en secretaris van de Amsterdamsche Kanaalmaatschappij, wonende allen te Amsterdam als te Zamen vertegenwoordigende de geheel Directie dier Maatschappij ter andere zijde;

Folio 44

die verklaarden dat bij art. 12 der concessie tot den aanleg van een Scheepvaart kanaal ter verbinding van de Noord- en Zuidzeeën verleend bij Koninklijk Besluit van de 10e Decenber 1851 nr. 82 is bepaald dat de concessionaris overeenkomsten zal hebben aan te gaan met de Besturen van gemeenten, wier belangen bij de onderneming betrokken zijn, wat met opzigt tot de Gemeente Zaandam het geval is;

dat mitsdien tusschen partijen bij deze wordt overeengekomen: 1e. dat door de Amsterdamsche Kanaalmaatschappij ter vervanging van het buitenste gedeelte van de voorzien zal worden aangelegd en ingevolge Art. 7 der concessie onderhouden een zijkanaal (bij het door de Regering goedgekeurd algemeen Plan aangeduid met letter C) langs den Sluispolder naar het Hoofdkanaal ter lengte van 11 00 ellen, gemeten uit den aslijn van het hoofdkanaal en langs den aslijn van zijkanaal G en tot de diepte van 5 el onder A.P. behoudens eene speeling van 3 palm met opzigt tot het onderhoud en tot eene bodembreedte van 30 ellen, behoudens bevoegdheid van de Gemeente tot meerdere verdieping voor eigen rekening, mits zij alsdan de risico en het gevaar uit zoodanige verdieping voor de dijken ontstaande op zich neme alsmede het onderhoud, tot dat later het gemeentebestuur mogt verklaren dat het eene diepte van 5 el voldoende acht, in welk geval het onderhoud tot die diepte van het tijdstip dier verklaring af weder ten laste der Maatschappij zal ingaan.

2e. dat de Amsterdamsche Kanaal Maatschappij ongepraesjudicard haar regt tot heffing van tol- en overvaartgelden zal aanleggen, onderhouden en bedienen a een weg met harden baan ter breedte van 4 el liggende met het jaagpad en den berm onder een profiel langs het zuiderkanaalboord tusschen Amsterdam en Zaandam en langs den westelijken dam van zijkanaal G;

b. een pontveer voor voetwagens en voertuigen over het Hoofdkanaal op den hoek, gevormd door dit kanaal en den westelijken dam van Zijkanaal G.

3e. dat hierentegen de Gemeente Zaandam ten behoeve der Amsterdamsche Kanaal Maatschappij afstand doet van alle hare bestaande of beweerde regten van eigendom, visscherij of anderzins op de zogenaamde Hollesloot of een deel van het IJ en op de voorzien, voor zoverre die vallen in de Kanalen, dijken of droogmakerijen der Maatschappij.

4e. dat de Gemeente Zaandam in de kosten van aanleg van den harden weg langs Zijkanaal G zal bijdragen de Som van f 1000,-- waarvan Acte.

Gedaan en verleden te Zaandam, ten dage maande en jare als boven



in tegenwoordigheid van [redacted] zeilmaker en van [redacted], wagenmaker, wonende beiden binnen deze stad als getuigen, die met de Heeren Comparanten, allen aan mij notaris bekend en mij Notaris, deze minute, welke onder mij is berustende gebleven, onmiddellijk na voorlezing onderteekend hebben.

[redacted]
Notaris - Gegr. te Zaandam den 1^{sten} Maart 1867
deel 74 blad 94 recto vak 5 met 1 blad geen renvooi.
Ontvangen voor recht 80 c, voor 38%-30⁵ te samen
Een Gulden 10⁵ cent. De Ontvanger (get.) Langeveld.
Voor Afschrift
(w.g.) C. Hoënius Notaris.

vD.

54

1

2

Afschrijft... In 189164 Contractboek, bladzijde 9 nr. 4.
Overeenkomst... Veer Velsen;

De Raad der gemeente Velsen ter eene;
en
de Directie der Amsterdamsche Kanaal Maatschappij, ter andere zij.

In aanmerking nemende dat de Gemeente Velsen belang heeft bij het behoud van behoorlijke communicatie tusschen de onderscheidene gedeelten van haar gebied, dat door het ontwerpen Noordzeekanaal geheel doorsneden worden zal, - alsmede dat gedurende de uitvoering van het werk die communicatie zooveel mogelijk onderhouden worden zal;

Zijn overeengekomen het-geen volgt:

Art:1.

De groote of Rijksstraatweg zal, indien de brug niet op het tegenwoordig Snijpunt, maar naast de ontworpen Spoorwegbrug aangelegd wordt worden, behoudens de vereischte goedkeuring van de hooge Regering, van het tegenwoordige Snijpunt langs den zuidelijken Kanaaldijk tot de aan te leggen brug, over deze, en aan de zijde van den noordelijken kanaaldijk naar de Corverslaan, en verder aan den Rijksstraatweg nabij de bloemisterij "Bloemoord", geleid worden.

Art:2.

Op het tegenwoordige Snijpunt van den Rijksstraatweg zal een pont veer voor voetgangers door de Maatschappij aangelegd, onderhouden en telvrij bediend worden.

Art:3.

Ter wederzijde van het kanaal zal van de Straatwegbrug tot aan het zeestrand, een rijweg van voldoende breedte gemaakt en onderhouden worden.

Die aan de zuidzijde zal van de haven tot aan de Straatwegbrug, door de Maatschappij ter breedte van minstens drie ellen worden hardgemaakt, behoudens haar recht van tolheffing.

Art:4.

Voor voetgangers zullen in de Kanaalbermen aan het Snijpunt van de Zeeweg, alsmede aan dat van den weg tusschen het gehucht "de Fiende" en de woning van [redacted] - trappen of bordesgen gemaakt worden, teneinde hun de gelegenheid te verschaffen om zich te dooverzetten, waartoe nochtans de Maatschappij geene ponten of booten zal behoeven te onderhouden.

Bovendien zullen de deuren der Sluizen aan de Noordzee, voor voetgangers begaanbaar gemaakt, en zóó ingerigt worden dat volkomen veiligheid verzekerd is.

Art:5.

Zoolang de nieuwe Straatwegbrug niet gereed zal zijn, zal, gedurende de uitvoering van het werk, de overgang over het kanaal (ook voor rijtuigen) worden onderhouden, hetzij aan het Snijpunt van de Zeeweg, hetzij aan dat van den weg tusschen het gehucht "de Fiende" en de woning van [redacted] - mits laatstgemelde overgang met den Zeeweg, ten zuiden van het Kanaal worde in verband gebragt.

Art:6.

De afwatering van de Gemeente Velsen op het aan te leggen Kanaal zal door middel van berm-sloten, duikers of andere geschikte middelen verzekerd worden.

Aldus overeengekomen te Velsen den 13 Jan. "1866.

De Directie van de Amsterdamsche Kanaal Maatschappij De Raad der Gemeente Velsen

(w.g.) [redacted] Pres.

(w.g.) J.C. Enchedé voorz.

" D.H. Langeveld wethouder



Enkel regt f 0,80
Dubbel " " $\frac{0,80}{38\%}$ - f 1,60
" 0,61 = f 2,21

Geregistreerd te Zaandam den twaalfden Mei 1800
zes en zestig, dl. 73, blad 56, versc vak 8 met
... twee bladen, geen renvooi.

Ontvangen voor enkel en dubbel regt f 1,60 te zamen met de
38 procenten ad f 0,61 twee gulden en eenentwintig cent.

De ontvanger,

vD. [REDACTED]

54



Afschrift
In Nr. 9194 1866 Buitenhuisen

De ondergeteekende, Voorzitter en Secretaris van het Polderbestuur van Buitenhuisen, handelende voor het geheele bestuur en krachtens authorisatie van Stengerechtigde Ingelanden, ter eenre zijde,

en

de Directie der Amsterdamsche Kanaal Maatschappij ter andere zijde.

Uit aanmerking dat de belangen van den polder Buitenhuisen betrokken zijn bij de onderneming van het kanaal ter verbinding van de Noord- en Zuiderzeën, en dat ingevolge art. 12 van de hiertoe verleende concessie de concessionaris overeenkomsten moet sluiten met de besturen van belanghebbende Gemeenten en waterschappen, zijn overeengekomen hetgeen volgt:

Art: 1.

De ondergeteekende ter andere zal het regt hebben den ontworpen dijk langs de Oostzijde van den polder Buitenhuisen hetzij geheel hetzij bij vakken te leggen op de daar ter plaatse aanwezige kaden, en om de kade van den polder in de rigting van het hoofdkanaal door te graven, en in de rigting der grondberging en jaagpaden met Specie te bedekken, zoodra de wederzijdsche jaagpaden in den polder tot de hoogte van een el boven A.P. opgetrokken op voldoende wijze aangelegd en aan de wederzijdsche polderkaden aangesloten zullen zijn.

Art: 2.

De ondergeteekende ter andere is verplicht over het hoofdkanaal in de verlengde rigting van het oostelijk jaagpad van zijkanaal C, strekkende van het hoofdkanaal naar Spaarndam, aan te leggen, en voor de ingezotenen en ingelanden van den polder Buitenhuisen tolvrij te bedienen en te onderhouden een pontveer voor voetgangers en ruituigen, en om door de beide dijken of jaagpaden van het hoofdkanaal te leggen duikers van voldoende afmetingen, geschikt tot het inlaten van water, wanneer het peil van het kanaal hiertoe de gelegenheid aanbiedt.

Art: 3.

Nog verbindt zich de ondergeteekende ter andere om den publieken weg door den polder, thans lang 1630 ellen, voor zooverre die niet valt in het kanaal of de jaagpaden, te brengen op eene breedte van 5 ellen, mits de daartoe benodigde Strooken Gronds, aan de westzijde van den uitweg, tegen den prijs van f 4600,-- per bunder zullen kunnen verkregen worden.

Gedaan en geteekend te
Zaandam en te Amsterdam den 31 mei 1866.

Enkel regt f 0,80
dubbel " $\frac{0,80}{38\%} = f 1,60$
" $\frac{0,61}{38\%} = f 2,21$

In duplo geregistreerd te Zaandam, den Een en twintigsten July 1800 zes en zestig. Deel 73, blad 105, verso vak 2 met 2 bladen, geen revoc. Ontvangen voor regt en dubbel regt f 1,60, voor 38 opl: f 0,61, te zamen Twee Gulden een en twintig cent. 4



Nr NH 1946.

RIJKSWATERSTAAT
DIRECTIE NOORD-HOLLAND

Overeenkomst inzake het blussen van
scheepsbranden op het Noordzeekanaal.

De ondergetekenden:

hoofdingenieur A van de rijkswaterstaat in het arrondissement Noordzeekanaal te Haarlem, handelende namens het Rijk, daartoe gemachtigd door de directeur-generaal van de Rijkswaterstaat bij brief van 9 augustus 1968, nr N 36537^{II}, hierna genoemd "het rijk"

en
n. de Boer, loco-
~~Mr. J. C. Buitragam~~, burgemeester van de gemeente Velsen te IJmuiden, handelende namens die gemeente ter uitvoering van het besluit van de gemeenteraad van 16 oktober 1968 hierna genoemd "de gemeente" zijn overeengekomen als volgt:

Artikel 1.

1. Het rijk schaft op zijn kosten aan en stelt terstond aan de gemeente ter beschikking de volgende uitrusting:
een blusvoertuig met een pompcapaciteit van ten minste 3200 l per minuut bij een uitlaatdruk van 80 mwk waarop gemonteerd 2 kanonnen geschikt voor water en schuim, elk met een capaciteit van 1600 l per minuut, een schuimtank van ten minste 2000 l inhoud en het nodige toebehoren.
2. De gemeente draagt op haar kosten zorg voor het stationeren in de gemeentelijke brandweerkazerne, het beheer, het onderhoud, het bemannen en de verzekering van dit voertuig.
3. De voorziening en aanvulling met blusstof is eveneens voor rekening van de gemeente.

Artikel 2.

1. De gemeente zorgt voor het transport over de weg van dit voertuig naar het pontveer te Velsen of te Buitenhuisen.
2. Het rijk zorgt voor het transport te water van dit voertuig en van hetgeen de gemeente verder bij een scheepsbrand op het Noordzeekanaal binnen het sluisencomplex te IJmuiden nodig heeft.
3. Voor het transport te water zal worden gebruik gemaakt van één der daar in de veerdienst varende Rijksponten met de daarop aanwezige bemanning.

Artikel 3.

1. De kosten, welke de gemeente maakt voor het brandblussen op het Noordzeekanaal en het oefenen met het blusvoertuig komen te haren laste





OVEREENKOMST DIENSTBEToon PONTVEREN

Ondergetekenden:

De gemeenten Velsen, Zaanstad, Haarlemmerliede en Spaarnwoude, verder te noemen "de Gemeenten"

en

De gemeente Amsterdam, verder te noemen "Amsterdam"

gezamenlijk te noemen: "partijen"

Overwegende:

1. dat het beheer, onderhoud, eigendom en de exploitatie van de autoveerverbindingen over het Noordzeekanaal, bestaande uit veerponten, aanlandingsinrichtingen en pontpleinen in de gemeenten Velsen, Haarlemmerliede en Spaarnwoude, Zaanstad en Amsterdam bij het Rijk berustten.
2. dat het Rijk het beheer, onderhoud, eigendom en de exploitatie van de autoveerverbindingen niet langer tot zijn taak acht te behoren en dat partijen op 29 november 2004 een intentieverklaring hebben getekend om te komen tot overeenstemming over de overdracht aan partijen van de autoveerverbindingen.
3. dat deze onderhandelingen zijn opgeschort in afwachting van de mogelijke overdracht van de autoveerverbindingen aan Amsterdam.
4. dat voorwaarde voor deze opschorting was dat partijen een overeenkomst zouden sluiten over het dienstbetoon van de autoveerverbindingen, omdat de Gemeenten belang hebben bij een ongewijzigde instandhouding en voortzetting van het huidige adequate niveau van dienstbetoon.
5. dat de exploitatie van de autoveerverbindingen thans wordt uitgevoerd door Naco en dat het Rijk met Naco op 14 juli 2003 een exploitatieovereenkomst heeft gesloten met een looptijd tot 1 juli 2013.
6. dat het Rijk daarnaast meerdere overeenkomsten heeft gesloten met diverse



partijen, die betrekking hebben op voornoemde autoveerverbindingen. Deze overeenkomsten zijn opgenomen in bijlage 1.

7. dat de Gemeenten kennis hebben genomen van de overdrachts-overeenkomst tussen Rijk en Amsterdam.
8. dat Amsterdam met de overdracht van de autoveerverbindingen de verplichtingen uit die overeenkomsten voorzover en uitsluitend betrekking hebbende op de autoveerverbindingen van het Rijk, heeft overgenomen.
9. dat tussen de Gemeenten en het Rijk verschil van mening bestaat over de vraag of en in hoeverre het Rijk een publiekrechtelijke verplichting heeft om de autoveren in stand te houden.
10. dat de Gemeenten –wanneer Amsterdam het dienstbetoon vermindert– zich op deze publiekrechtelijke verplichting van het Rijk, om een adequate oeververbinding in stand te houden, wensen te kunnen beroepen.
11. Dat partijen gezamenlijk een risicoanalyse hebben opgesteld en dat op basis daarvan een risicovoorziening is ingericht waaruit kan worden geput in geval van financiële tegenslagen om het voorzieningenniveau op niveau te houden.

Komen het volgende overeen:

Artikel 1 Voorwerp van de overeenkomst

- 1.1 Amsterdam zal drie autoveerverbindingen op de huidige drie locaties in stand houden ten behoeve van onder andere gemotoriseerd verkeer, langzaam verkeer en voetgangers. Een en ander zoals op de bij deze overeenkomst gevoegde kaarten in bijlage 2 is aangegeven.

Artikel 2 Dienstbetoon

- 2.1 Amsterdam handhaaft het huidige niveau van dienstbetoon gedurende minstens dertig jaar na inwerkingtreding van de overeenkomst. Het huidige dienstbetoon betreft het eenmaal per kwartier varen in de spitsperiodes en het eenmaal per 20 minuten varen buiten de spitsperiodes gedurende 24 uur



per dag. De spitsperiodes zijn de periode tussen 7.00 en 9.00 en de periode tussen 15.00 en 17.00.

- 2.2 Na dertig jaar kunnen partijen evalueren of er sprake is van gewijzigde omstandigheden, die rechtvaardigen dat het huidige niveau van dienstbetoon wordt aangepast.
- 2.3 Kleine, niet ingrijpende wijzigingen van de vertrektijd waarbij de frequentie niet verminderd wordt en aanpassingen van de spitsperiode –waarbij altijd een aaneengesloten spitsperiode van twee uur gehandhaafd blijft– zijn mogelijk, waarbij rekening gehouden zal worden met schooltijden, dienstregelingen aansluitend op de autoveerverbindingen alsmede andere gerechtvaardigde belangen van gebruikers van de autoveerverbindingen.
- 2.4 Andere wijzigingen van het dienstbetoon zijn slechts mogelijk na voorafgaand overleg en toestemming van de Gemeenten. De toestemming van de Gemeenten zal niet op onredelijke gronden worden geweigerd.
- 2.5 Voor de dekking van financiële risico's is een risicovoorziening ter hoogte van 8,0 miljoen euro beschikbaar. Om waardevastheid van de risicovoorziening te waarborgen wordt de voorziening jaarlijks geïndexeerd volgens de Index Bruto Overheids Investeringen (IBOI)
- 2.6 Indien sprake is van onvoorziene omstandigheden zoals bedoeld in artikel 6:258 van het Burgerlijk Wetboek is Amsterdam gerechtigd het dienstbetoon aan te passen. Als onvoorziene omstandigheid wordt in ieder geval beschouwd een toename van kosten welke het gevolg zijn van het zich verwezenlijken van risico's die de omvang van de risicovoorziening zoals bedoeld in artikel 2.5 overschrijden en waarmee bij de berekening van het overnamebedrag van de veren geen of onvoldoende rekening is gehouden.
- 2.7 Indien vanwege het optreden van een risico een bedrag aan de in artikel 2.5 genoemde risicovoorziening wordt onttrokken maakt Amsterdam hiervan melding aan de Gemeenten. Als leidraad geeft bijlage 3 bij deze overeenkomst een overzicht van mogelijke risico's op basis waarvan financiële middelen aan de risicovoorziening kunnen worden onttrokken.
- 2.8 Minimaal éénmaal per drie jaar treden Partijen in overleg over de uitvoering van de overeenkomst waarbij in ieder geval wordt ingegaan op de risico's die zich de afgelopen periode hebben voorgedaan en die hebben geleid tot een onttrekking van financiële middelen aan de risicovoorziening.



- 2.9 Indien na afloop van de periode van 30 jaar, zoals bedoeld in artikel 2.1 die risicovoorziening zoals bedoeld in artikel 2.5 niet geheel is gebruikt zal het restant worden gebruikt ter dekking van financiële risico's die zich eventueel in de verdere toekomst rond de exploitatie van de veren voordoen.
- 2.10 Indien de risicovoorziening zoals bedoeld in paragraaf 2.5 voor afloop van de periode van 30 jaar leeg is treden partijen met elkaar in overleg met als doel het voorzieningenniveau op peil te houden.
- 2.11 Indien sprake is van aanpassing c.q. wijziging van het dienstbetoon op grond van onvoorziene omstandigheden op een niveau dat voor de Gemeenten onacceptabel is, dan zegt Amsterdam reeds nu toe dat zij zich niet zal verzetten tegen een eventuele (aanvullende) publiekrechtelijke taakuitoefening met betrekking tot de instandhouding van een adequate autoveerverbindingen door het Rijk op voorwaarde dat Amsterdam daarvan geen direct financieel nadeel ondervindt.
- 2.12 De Gemeenten zijn gerechtigd dienstbetoon boven het huidige niveau te laten uitvoeren door Amsterdam tegen vergoeding van de kostprijs.

Artikel 3 Tariefstelling

- 3.1 Het overzetten van voetgangers, langzaam verkeer en agrarische voertuigen geschiedt kosteloos.
- 3.2 Het tarief voor overig verkeer wordt gehandhaafd op het huidige tarief, zoals overeengekomen in de tussen het Rijk en Naco gesloten Algemene Vervoersovereenkomst tot tenminste het einde van de exploitatieovereenkomst met Naco. Daarna kan het tarief aangepast worden tot maximaal een tarief, dat gebaseerd is op de omrijkosten die het overig verkeer moet maken indien de veerverbinding niet beschikbaar was.
- 3.3 Het tarief voor overig verkeer kan aangepast worden in het geval er tolheffing voor de tunnels of wegen wordt ingevoerd, per het moment dat deze tolheffing ingaat, tot maximaal een tarief dat gebaseerd is op de omrijkosten, vermeerderd met de bij het gebruik van de tunnel verschuldigde tolheffing, die het overig verkeer moet maken indien de veerverbinding niet beschikbaar was.
- 3.4 De tarieven kunnen ieder jaar worden geïndexeerd op basis van de IBOI, zoals jaarlijks vastgesteld door de Minister van Verkeer en waterstaat.



Artikel 4 Informatie-uitwisseling

- 4.1 Partijen informeren elkaar over zaken die voor beide partijen van belang zijn in relatie tot het niveau van de dienstverlening
- 4.2 Onder deze informatieplicht wordt in ieder geval verstaan voorgenomen kleine wijzigingen van de spitsperiode en de (eventueel nog nader te specificeren) vertrektijden;
- 4.3 Partijen zijn verplicht om alle zaken het dienstbetoon betreffende zo spoedig mogelijk doch minimaal vier weken voorafgaand aan een wijziging c.q. besluit inzake het dienstbetoon aan de wederpartij toe te zenden;

Artikel 5 Brandbestrijding

- 5.1 Amsterdam garandeert de inzet van de veerponten voor brandbestrijding op en om het kanaal, in het bijzonder in Velsen en Zaanstad, op de wijze zoals overeengekomen in de tussen het Rijk en de Gemeenten gesloten overeenkomsten.
- 5.2 Tijdelijke wijziging van het dienstbetoon ten gevolge van de inzet van een veerpont ten behoeve van brandbestrijding wordt door de Gemeenten geaccepteerd.
- 5.3 Amsterdam spant zich in gedurende de brandbestrijding een reservepont in te zetten om het dienstbetoon zoveel mogelijk te waarborgen.

Artikel 6 Overdracht pontpleinen

- 6.1 De overdracht van de pontpleinen door Amsterdam aan de Gemeenten wordt in separate overeenkomsten geregeld.

Uitgangspunten hierbij zijn:

- De pontpleinen gaan over van Amsterdam naar de Gemeenten. Voor financiële afhandeling gelden de afspraken zoals overeen gekomen met Rijkswaterstaat inzake deze overdracht.



- De grond onder de veergebouwen, inclusief een ruime overmaat in verband met de toekomstvastheid, zal beschikbaar blijven voor gebruik ten behoeve van de veren.
- Aan de exploitatie gerelateerde andere objecten blijven in eigendom bij Amsterdam, waarbij de ondergrond overgaat naar de Gemeenten en waartegenover een kosteloos recht van opstal door de desbetreffende gemeente aan Amsterdam zal worden verstrekt, minimaal voor zolang Amsterdam de veren exploiteert.
- De Gemeenten garanderen hun medewerking bij toekomstige wijzigingen inzake de noodzakelijke voorzieningen of wijzigingen hierop, met betrekking tot de exploitatie van de autoveerverbindingen.
- Dat de overdracht van de pontpleinen door Amsterdam aan de Gemeenten binnen één jaar na ondertekening van deze overeenkomst wordt afgerond.

Artikel 7 Reclame

- 7.1 Amsterdam mag reclame-uitingen in of aan deabri's op de pontpleinen aan laten brengen met inachtneming van de regels die hiervoor gelden binnen de Gemeenten.

Artikel 8 Overdracht verplichtingen

- 8.1 In het geval Amsterdam de autoveerverbindingen aan een derde overdraagt, is Amsterdam gehouden de rechten en verplichtingen uit deze overeenkomst via een kettingbeding over te dragen aan deze derde.

Artikel 9 Geschillen

- 9.1 Geschillen tussen partijen worden zo mogelijk in onderling overleg opgelost.
- 9.2 Indien dat niet mogelijk is wordt het geschil voorgelegd aan een door partijen gezamenlijk aan te wijzen onafhankelijke deskundige c.q. mediator om te trachten tot beslechting van het geschil te komen.
- 9.3 Indien mediation niet slaagt wordt het geschil voorgelegd aan de arrondissementsrechtbank te Amsterdam.



Artikel 10 Inwerkingtreding

10.1 Deze overeenkomst treedt in werking op het moment dat de overdrachtsovereenkomst tussen Amsterdam en het Rijk in werking treedt.

Aldus overeengekomen en in viervoud ondertekend

Namens de Burgemeester en Wethouders van de
Gemeente Velsen

Datum:.....
Handtekening

.....
Naam en Functie

Namens de Burgemeester en Wethouders van de
Gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude

Datum:.....
Handtekening

.....
Naam en Functie

Namens de Burgemeester en Wethouders van de
Gemeente Zaanstad

Datum:.....
Handtekening

.....
Naam en Functie

Namens de Burgemeester en Wethouders van de
Gemeente Amsterdam

Datum:.....
Handtekening

.....
Naam en Functie



Bijlage 1 - Opgave toepasselijke contracten



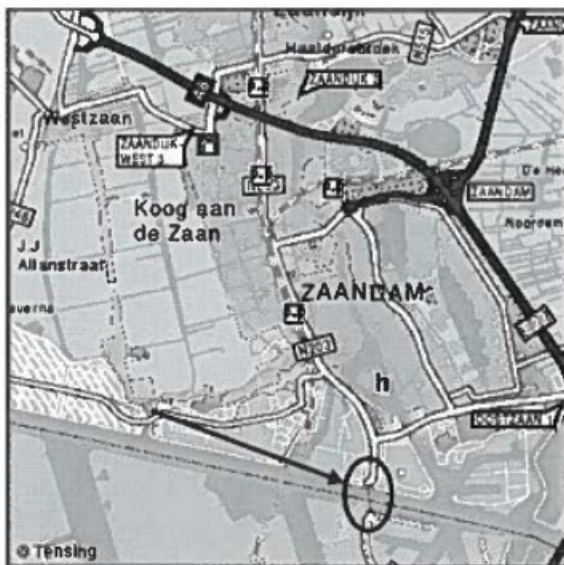
Bijlage 2 - Situatieschetsen locaties van de autoveerverbindingen



Veer Velsen - IJmuiden



Veer Buitenhuisen Noord - Buitenhuisen Zuid



Veer Zaanstad - Amsterdam



Bijlage: Lijst met risico's; inclusief prioritering

Nr.	Score Risico (ptn.)	Risico	Oorzaak	Gevolg
1	65	Personeel, dat vervroegd uittreedt, komt terug bij de beheerder, in dit geval de gemeente	<ul style="list-style-type: none"> - in het contract met Naco is opgenomen dat oud RWS-personeel dat vervroegd uittreedt (o.a. op basis van de VUT-regeling, prepensioen), terug komt bij de beheerder - slechte opname van kosten 	<ul style="list-style-type: none"> - dit heeft grote kosten voor de gemeente tot gevolg
2	60	De daadwerkelijke exploitatie en beheerkosten staan niet goed vast (onduidelijkheid over de over te nemen situatie/scope)	<ul style="list-style-type: none"> - krapte op de wereldmarkt - hogere belastingen 	<ul style="list-style-type: none"> - gemeente wordt geconfronteerd met onverwacht hoge kosten
3	60	De brandstof prijzen lopen hoger op dan geraamd	<ul style="list-style-type: none"> - er bestaan twee contracten met twee verschillende indexeringen 	<ul style="list-style-type: none"> - de gemeenten zijn hogere kosten verschuldigd aan Naco, bij gelijkblijvende Rijksbijdrage - er ontstaat een financieel onzekerheid/nadeel (of voordeel) voor de gemeenten
4	59	De indexeringen zoals opgenomen in de Broxx-nat overeenkomst (bijv. t.a.v. lonen en energiekosten) blijken af te wijken van de indexeringen zoals opgenomen in het contract dat Naco heeft afgesloten met Rijkswaterstaat (dit is het contract dat de gemeenten gaan overnemen van Rijkswaterstaat)	<ul style="list-style-type: none"> - de gemeenten moeten op basis van Europese regelgeving aanbesteden - in deze aanbestedingsregelgeving is niet opgenomen dat de nieuwe exploitant verplicht is het personeel over te nemen 	<ul style="list-style-type: none"> - de personeelsleden komen onder de ambtenaren CAO - dit levert extra kosten op voor de gemeenten
5	50	Bij een nieuwe aanbesteding (o.a. door einde contract met Naco in 2013), komt het personeel "terug" bij de gemeenten	<ul style="list-style-type: none"> - invoering van nieuwe wet- en regelgeving, op basis waarvan strengere eisen worden gesteld (bijv. de nieuwe wet vervoer gevaarlijke stoffen (is nog in concept)) - de internationale wet "Port-security" is reeds van kracht. Hier vinden steeds uitbreidingen op plaats - gemeente heeft geen invloed op de aankoop/ontwerp 	<ul style="list-style-type: none"> - extra/onvoorziene kosten voor de gemeenten (bijv. extra investeringen in ponten, aanleginrichtingen of faciliteiten)
6	45	Op basis van nieuwe wet- en regelgeving (o.a. ten aanzien van milieu en veiligheid) worden strengere eisen aan de kades gesteld of aan de inrichting van de veerponten (bijv. extra man op de pont), of wijzigt de verantwoordelijkheid van gemeenten	<ul style="list-style-type: none"> - de gemeenten moeten op basis van Europese regelgeving aanbesteden - in deze aanbestedingsregelgeving is niet opgenomen dat de nieuwe exploitant verplicht is het personeel over te nemen - invoering van nieuwe wet- en regelgeving, op basis waarvan strengere eisen worden gesteld (bijv. de nieuwe wet vervoer gevaarlijke stoffen (is nog in concept)) - de internationale wet "Port-security" is reeds van kracht. Hier vinden steeds uitbreidingen op plaats - gemeente heeft geen invloed op de aankoop/ontwerp 	<ul style="list-style-type: none"> - hoge onderhoudskosten - afgesproken serviceniveau kan niet gehaald worden
7	41	De nieuw aan te schaffen ponten blijken van slechte kwaliteit te zijn	<ul style="list-style-type: none"> - de Rijksbijdrage komt te vervallen - de gemeente mag niet zelf de tarieven vaststellen (het contract met Naco ligt tot 2013 vast en moet worden overgenomen) <p><i>Vraag: kan de jaarlijkse bijdrage van RWS overruled worden door nieuwe rijkswetgeving?</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> - minder inkomsten voor de gemeenten, terwijl zij wel hoge kosten hebben
8	39	Inkomstenbronnen voor de gemeenten vallen weg	<ul style="list-style-type: none"> - de Rijksbijdrage komt te vervallen - de gemeente mag niet zelf de tarieven vaststellen (het contract met Naco ligt tot 2013 vast en moet worden overgenomen) <p><i>Vraag: kan de jaarlijkse bijdrage van RWS overruled worden door nieuwe rijkswetgeving?</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> - minder inkomsten voor de gemeenten, terwijl zij wel hoge kosten hebben

Nr.	Score Risico (p/n.)	Oorzaak	Gevolg
9	35	Er ontstaat een calamiteit op of met de pont (bijvoorbeeld een aanrijding of een aanvaring)	<ul style="list-style-type: none"> - er zal een claim worden ingediend richting Naco. Naco zal deze claim vervolgens doorschuiven naar de beheerder (de vier gemeenten) - wellicht nog maar één reservepont aanwezig, waardoor gemeenten het serviceniveau niet kunnen halen - verzekering dekt de claim niet <i>Opmerking: Rijkswaterstaat heeft geen aansprakelijkheidsverzekering</i>
10	31	Na een nieuwe aanbesteding blijft het bedrag dat de gemeenten aan de (nieuwe) exploitant moeten betalen hoger uit te vallen dan de bijdragen die de gemeenten van het Rijk ontvangen	<ul style="list-style-type: none"> - extra kosten voor de gemeenten (waar geen extra inkomsten tegenover staan)
11	30	De tunnels mogen (voor bepaald vervoer) niet langer worden gebruikt, waardoor er meer vervoer/verkeer plaatsvindt via de pontveren. De capaciteit van de pontveren is hiervoor onvoldoende	<ul style="list-style-type: none"> - lange wachttijden - toevoer richting Amsterdam komt vast te staan - met dubbele ponten moeten varen
12	25	Het laden en lossen blijft niet goed mogelijk omdat er nieuwe ponten met kleppen komen en er geen beweegbare brug aan de wal is.	<ul style="list-style-type: none"> - de pontverbinding voldoet niet aan de verwachtingen - technische aanpassingen noodzakelijk
13	20	Naco stelt bij voortzetting van het contract na 2013 scherpere contractvoorwaarden	<ul style="list-style-type: none"> - hogere kosten voor de gemeenten
14	20	Oude ponten moeten langer in gebruik blijven dan dat wenselijk is, waardoor de gemeenten in de oude ponten investeringen moeten doen die niet wenselijk zijn	<ul style="list-style-type: none"> - het serviceniveau kan niet gehaald worden
15	15	Naco gaat failliet	<ul style="list-style-type: none"> - het is onduidelijk welke partij gaat varen - personeel komt terug bij de beheerder. In dit geval de gemeente. Dit heeft grote kosten voor de gemeente tot gevolg
16	15	Discussie met Rijkswaterstaat over welgeen functieverandering. Rijkswaterstaat verlaagt de bijdrage, terwijl de gemeenten van mening zijn dat er geen sprake is van een functieverandering	<ul style="list-style-type: none"> - minder inkomsten voor de gemeenten
17	15	Calamiteitenverstoringen bij de 3 ^e Binnenhaven, waarvoor de gemeente verantwoordelijk wordt gehouden	<ul style="list-style-type: none"> - extra kosten voor de gemeenten

Nr.	Score (ptn.)	Risico	Oorzaak	Gevolg
18	15	De veerponten worden overbodig, waardoor de exploitatie moet worden stopgezet	<ul style="list-style-type: none"> - er is sprake van meerdere gebruikers - er komen voldoende alternatieven (worden tunnels en bruggen aangelegd) - er komt een brug over de derde sluis die geschikt is voor al het verkeer 	<ul style="list-style-type: none"> - de bijdrage van het Rijk vervalt. Gemeente blijft zitten met alle voorzieningen en heeft kosten voor ontmanteling
19	10	De werkzaamheden worden door Naco niet goed uitgevoerd (o.a. het dagelijks toezicht en/of het	<ul style="list-style-type: none"> - slechte opdrachtgeversrol van de gemeente - bezuinigingen gemeente - achterstallig onderhoud 	<ul style="list-style-type: none"> - slecht serviceniveau - extra kosten - het afgesproken serviceniveau is niet mogelijk - hogere kosten - er is een investeringsimpuls nodig (hoge kosten voor de gemeenten)
20	10	De pontfuike in Velsen bezwijken		
21	10	De (economische) levensduur van de ponten blijkt korter te zijn dan 30 jaar.	<ul style="list-style-type: none"> - de status van de door Rijkswaterstaat over te dragen assets (ponten, pontpleinen, veren, aanlandingsinrichtingen) staat niet vast. - er blijkt slecht/onvoldoende onderzoek uitgevoerd te zijn naar de status van de ponten - n.v.t. 	<ul style="list-style-type: none"> - de gemeenten worden met onverwacht hoge kosten geconfronteerd
22	10	Scheepsbrand op Noordzaakanaal		<ul style="list-style-type: none"> - de veerpont neemt deel aan brandbestrijding - kosten worden bij beheerder in rekening gebracht - extra kosten voor de gemeenten <p><i>Opmerking: de gemeenten kunnen de BTW-kosten verhalen</i></p>
23	5	Er blijkt toch BTW voldaan te moeten worden over de vergoeding aan Naco	<ul style="list-style-type: none"> - gewijzigd inzicht van de fiscus 	<ul style="list-style-type: none"> - extra kosten voor de gemeenten <p><i>Opmerking: de gemeenten kunnen de BTW-kosten verhalen</i></p>
24	5	De pontveren krijgen de openbaar vervoer status	<ul style="list-style-type: none"> - verandering van de wet personenvervoer - er komen pontveren die harder gaan dan 30 km per uur 	<ul style="list-style-type: none"> - de vervoersautoriteit krijgt de zeggenschap over de veerverbindingen <p><i>Opmerking: het is de vraag wat er dan gaat gebeuren</i></p>
25	5	Er ontstaat onduidelijkheid over de looptijd van het contract (eeuwigdurend of aflopend). RWS stopt de betaling, terwijl de gemeenten de ponten nog willen blijven exploiteren	<ul style="list-style-type: none"> - er blijken slechte afspraken te zijn gemaakt. Het opgestelde contract is onduidelijk 	<ul style="list-style-type: none"> - geen inkomsten voor de gemeenten, terwijl de gemeenten nog wel kosten maken
26	5	De pontfuike in de verbinding Zaandam/Amsterdam moet vroegtijdig worden vervangen	<ul style="list-style-type: none"> - gelijkschakeling van de configuratie - de vaarbeleving van de fuiken wordt negatief beleefd door de schipper 	<ul style="list-style-type: none"> - hoge kosten voor de gemeente
27		Er ontstaat een explosie op de pont, waarbij er doden/gewonden vallen	<ul style="list-style-type: none"> - er vindt transport van gevaarlijke stoffen plaats - nalatigheid van gemeenten 	<ul style="list-style-type: none"> - de gemeente wordt aansprakelijk gehouden - hoge kosten - wellicht maar één reservepunt aanwezig, waardoor gemeenten het serviceniveau niet kunnen halen <p><i>Opmerking: Rijkswaterstaat heeft geen aansprakelijkheidsverzekering</i></p>

Nr.	Score (pfn.)	Risico	Oorzaak	Gevolg
28		De gemeenten zeggen de verbindingen op ("beogen" vs. "zullen")	- de veerverbindingen blijken zeer onrendabel te zijn	- de dienstverlening neemt af - Rijkswaterstaat stopt de betaling
29		Naco verbindt voorwaarden aan contractoverdracht door Rijkswaterstaat aan de gemeenten	- Naco kan dit doen op basis van de huidige exploitatieovereenkomst	- hogere kosten voor de gemeenten
30		Het bestaand contract met Naco wijzigt vanwege aanschaf van nieuwe ponten		- hoge kosten voor gemeenten - eventueel een nieuwe aanbesteding (tijdelijk geen service)
31		De ponten die varen blijken niet geschikt te zijn voor de door Rijkswaterstaat nieuw aangelegde aanlandingsinrichting	- Rijkswaterstaat vervangt de aanlandingsinrichting (vroegtijdig)	- hoge kosten voor de gemeenten
32		De motor van (één van) de veren gaat kapot	- het onderhoud wordt niet uitgevoerd door de exploitant	- hoge kosten voor onderhoud voor de gemeenten
33		Hoge ontmantelingskosten voor de gemeenten, bij beëindiging van de veerverbindingen	- de ponten blijken niet verkocht te kunnen worden	- kosten voor gemeenten
34		De Bewoners komen in opstand tegen het serviceniveau van de veren	- de bewoners zijn niet tevreden met huidig serviceniveau	- kosten voor gemeenten
35		De overtocht wordt moeilijker/gevaarlijker en hierdoor moeten bijv. meer toezicht op de pont of kan de pont minder vaak varen	- er wordt bijvoorbeeld een nieuwe sluis aangelegd	- extra kosten voor de gemeenten
36		Veren gestremd in verbinding	- toename van beroepsvaart	- dienstregeling is niet te handhaven - minder inkomsten
37		De veerverbindingen moeten worden verplaatst	- wijziging van streek- en bestemmingsplannen - nieuwe wet- en regelgeving	- extra kosten voor de gemeenten omdat zij een nieuwe "locatie" moeten inrichten
38		De door de gemeenten opgerichte rechtspersoon wordt ontbonden	- diverse oorzaken (o.a. verschil van inzicht tussen de gemeenten, gemeentelijke herindeling / verandering in "stemverhouding")	- extra kosten voor gemeenten <i>Opmerking: voordat de rechtspersoon ontbonden wordt moet er eerst een oplossing gevonden zijn</i>
39		De gemeenten zeggen de veerverbindingen op	- de veerverbindingen blijken voor de gemeenten een grote kostenpost te zijn	- er is sprake van een functieverandering. - de bijdrage van Rijkswaterstaat komt te vervallen



Agendaverzoek

Datum:	28 augustus 2008	Ambtenaar:	
Registratienummer:	B08.0586	Telefoonnummer:	
Portefeuillehouder:	A. Baerveldt	E-mailadres:	

Onderwerp voor bespreking met raad / raadsleden

Geachte leden van de agendacommissie,

Wij verzoeken u voor de vergadering van de raad / het raadsplein op 28 augustus 2008 het onderstaande onderwerp op de agenda te plaatsen.

Onderwerp: Pontveren

Doel van de bespreking:

Consulteren / sonderen

Vorm van de bespreking:

Anders, namelijk:

Toelichting op eindresultaat onderhandelingen

Als achtergrondinformatie zijn de volgende stukken bijgevoegd:

Collegevoorstel inclusief dienstbetoonovereenkomst Pontveren

Wij verzoeken u voor de bespreking de volgende personen uit te nodigen:

Potefeuillehouder A. Baerveldt, J. [redacted]

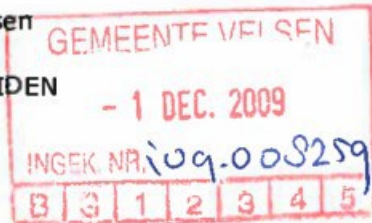
Het college burgemeester en wethouders van Velsen





Gemeente Velsen
Postbus 465
1970 AL IJMUIDEN

ROE



Rijkswaterstaat Noord-
Holland
Waterdistrict Noord-Holland
De Wetstraat 1
Postbus 107
1970 AC IJmuiden
T 0255 56 63 00
F 0255 51 06 11

Contactpersoon
F. van der See
T (0255) 56 63 01

Datum 30 november 2009

Onderwerp Overdracht terreinen/gebouwen/objecten met betrekking tot de pontveren aan de gemeente Amsterdam.

Ons kenmerk
WSD 2009/7655

Uw kenmerk
-

Bijlage(n)
-

Geachte dames/heren,

Naar aanleiding van onduidelijkheden met betrekking tot de eigendomssituatie van de veerverbindingen over het Noordzeekanaal met bijbehorende aanlandingsinrichtingen, pontpleinen en outillage in de 3^{de} Rijksbinnenhaven met bijbehoren, deel ik u, voor zover dat al niet is geschied, het volgende mee.

Bij Koninklijk Besluit van 24 januari 2008, nr. 08.000184, zijn bovengenoemde zaken/objecten in beheer en onderhoud gebracht bij de gemeente Amsterdam. De beheersgrens van Rijkswaterstaat is daardoor verlegd naar de oever van de 3^{de} Rijksbinnenhaven en het Noordzeekanaal. Inmiddels heeft ook de overdracht van de eigendom aan de gemeente plaats gevonden.

Dit houdt in dat de, door Rijkswaterstaat, aan u verleende vergunningen voor het maken en behouden van werken van rechtswege zijn komen te vervallen.

De gemeente Amsterdam wordt echter geacht de rechten en plichten van de vergunninghouders integraal te hebben overgenomen.

Voorgenomen verkoop, vervanging of wijziging van het werk dient voortaan dan ook gemeld te worden aan de gemeente Amsterdam voornoemd, die daarvoor goedkeuring/toestemming kan verlenen.

De contactpersoon bij de gemeente Amsterdam is [REDACTED]





Ik hoop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

HET HOOFD VAN HET WATERDISTRICT NOORD-HOLLAND,



Rijkswaterstaat Noord-Holland
Waterdistrict Noord-Holland

Datum
30 november 2009

Ons kenmerk
WSD 2009/7655

10

10

10



OVEREENKOMST DIENSTBEToon PONTVEREN

Ondergetekenden:

De gemeenten Velsen, Zaanstad, Haarlemmerliede en Spaarnwoude, verder te noemen "de Gemeenten"

en

De gemeente Amsterdam, verder te noemen "Amsterdam"

gezamenlijk te noemen: "partijen"

Overwegende:

1. dat het beheer, onderhoud, eigendom en de exploitatie van de autoveerverbindingen over het Noordzeekanaal, bestaande uit veerponten, aanlandingsinrichtingen en pontpleinen in de gemeenten Velsen, Haarlemmerliede en Spaarnwoude, Zaanstad en Amsterdam bij het Rijk berustten.
2. dat het Rijk het beheer, onderhoud, eigendom en de exploitatie van de autoveerverbindingen niet langer tot zijn taak acht te behoren en dat partijen op 29 november 2004 een intentieverklaring hebben getekend om te komen tot overeenstemming over de overdracht aan partijen van de autoveerverbindingen.
3. dat deze onderhandelingen zijn opgeschort in afwachting van de mogelijke overdracht van de autoveerverbindingen aan Amsterdam.
4. dat voorwaarde voor deze opschorting was dat partijen een overeenkomst zouden sluiten over het dienstbetoon van de autoveerverbindingen, omdat de Gemeenten belang hebben bij een ongewijzigde instandhouding en voortzetting van het huidige adequate niveau van dienstbetoon.
5. dat de exploitatie van de autoveerverbindingen thans wordt uitgevoerd door Naco en dat het Rijk met Naco op 14 juli 2003 een exploitatieovereenkomst heeft gesloten met een looptijd tot 1 juli 2013.
6. dat het Rijk daarnaast meerdere overeenkomsten heeft gesloten met diverse



partijen, die betrekking hebben op voornoemde autoveerverbindingen. Deze overeenkomsten zijn opgenomen in bijlage 1.

7. dat de Gemeenten kennis hebben genomen van de overdrachts-overeenkomst tussen Rijk en Amsterdam.
8. dat Amsterdam met de overdracht van de autoveerverbindingen de verplichtingen uit die overeenkomsten voorzover en uitsluitend betrekking hebbende op de autoveerverbindingen van het Rijk, heeft overgenomen.
9. dat tussen de Gemeenten en het Rijk verschil van mening bestaat over de vraag of en in hoeverre het Rijk een publiekrechtelijke verplichting heeft om de autoveren in stand te houden.
10. dat de Gemeenten –wanneer Amsterdam het dienstbetoon vermindert– zich op deze publiekrechtelijke verplichting van het Rijk, om een adequate oeververbinding in stand te houden, wensen te kunnen beroepen.
11. Dat partijen gezamenlijk een risicoanalyse hebben opgesteld en dat op basis daarvan een risicovoorziening is ingericht waaruit kan worden geput in geval van financiële tegenslagen om het voorzieningenniveau op niveau te houden.

Komen het volgende overeen:

Artikel 1 Voorwerp van de overeenkomst

- 1.1 Amsterdam zal drie autoveerverbindingen op de huidige drie locaties in stand houden ten behoeve van onder andere gemotoriseerd verkeer, langzaam verkeer en voetgangers. Een en ander zoals op de bij deze overeenkomst gevoegde kaarten in bijlage 2 is aangegeven.

Artikel 2 Dienstbetoon

- 2.1 Amsterdam handhaaft het huidige niveau van dienstbetoon gedurende minstens dertig jaar na inwerkingtreding van de overeenkomst. Het huidige dienstbetoon betreft het eenmaal per kwartier varen in de spitsperiodes en het eenmaal per 20 minuten varen buiten de spitsperiodes gedurende 24 uur

per dag. De spitsperiodes zijn de periode tussen 7.00 en 9.00 en de periode tussen 15.00 en 17.00.

- 2.2 Na dertig jaar kunnen partijen evalueren of er sprake is van gewijzigde omstandigheden, die rechtvaardigen dat het huidige niveau van dienstbetoon wordt aangepast.
- 2.3 Kleine, niet ingrijpende wijzigingen van de vertrektijd waarbij de frequentie niet verminderd wordt en aanpassingen van de spitsperiode –waarbij altijd een aaneengesloten spitsperiode van twee uur gehandhaafd blijft– zijn mogelijk, waarbij rekening gehouden zal worden met schooltijden, dienstregelingen aansluitend op de autoveerverbindingen alsmede andere gerechtvaardigde belangen van gebruikers van de autoveerverbindingen.
- 2.4 Andere wijzigingen van het dienstbetoon zijn slechts mogelijk na voorafgaand overleg en toestemming van de Gemeenten. De toestemming van de Gemeenten zal niet op onredelijke gronden worden geweigerd.
- 2.5 Voor de dekking van financiële risico's is een risicovoorziening ter hoogte van 8,0 miljoen euro beschikbaar. Om waardeversteviging van de risicovoorziening te waarborgen wordt de voorziening jaarlijks geïndexeerd volgens de Index Bruto Overheids Investerings (IBOI)
- 2.6 Indien sprake is van onvoorziene omstandigheden zoals bedoeld in artikel 6:258 van het Burgerlijk Wetboek is Amsterdam gerechtigd het dienstbetoon aan te passen. Als onvoorziene omstandigheid wordt in ieder geval beschouwd een toename van kosten welke het gevolg zijn van het zich verwezenlijken van risico's die de omvang van de risicovoorziening zoals bedoeld in artikel 2.5 overschrijden en waarmee bij de berekening van het overnamebedrag van de veren geen of onvoldoende rekening is gehouden.
- 2.7 Indien vanwege het optreden van een risico een bedrag aan de in artikel 2.5 genoemde risicovoorziening wordt onttrokken maakt Amsterdam hiervan melding aan de Gemeenten. Richtinggevend geeft bijlage 3 bij deze overeenkomst een overzicht van mogelijke risico's op basis waarvan financiële middelen aan de risicovoorziening kunnen worden onttrokken.
- 2.8 Eenmaal per jaar treden Partijen in overleg over de uitvoering van de overeenkomst waarbij in ieder geval wordt ingegaan op de risico's die zich de afgelopen periode hebben voorgedaan en die hebben geleid tot een onttrekking van financiële middelen aan de risicovoorziening. Het overleg wordt door de gemeente Zaanstad belegd.



- 2.9 Indien na afloop van de periode van 30 jaar, zoals bedoeld in artikel 2.1 die risicovoorziening zoals bedoeld in artikel 2.5 niet geheel is gebruikt zal het restant worden gebruikt ter dekking van financiële risico's die zich eventueel in de verdere toekomst rond de exploitatie van de veren voordoen.
- 2.10 Indien de risicovoorziening zoals bedoeld in paragraaf 2.5 voor afloop van de periode van 30 jaar leeg is treden partijen met elkaar in overleg met als intentie het voorzieningenniveau op peil te houden.
- 2.11 Indien sprake is van aanpassing c.q. wijziging van het dienstbetoon op grond van onvoorziene omstandigheden op een niveau dat voor de Gemeenten onacceptabel is, dan zegt Amsterdam reeds nu toe dat zij zich niet zal verzetten tegen een eventuele (aanvullende) publiekrechtelijke taakuitoefening met betrekking tot de instandhouding van een adequate autoveerverbindingen door het Rijk op voorwaarde dat Amsterdam daarvan geen direct financieel nadeel ondervindt.
- 2.12 De Gemeenten zijn gerechtigd dienstbetoon boven het huidige niveau te laten uitvoeren door Amsterdam tegen vergoeding van de kostprijs.

Artikel 3 Tariefstelling

- 3.1 Het overzetten van voetgangers, langzaam verkeer en agrarische voertuigen geschiedt kosteloos.
- 3.2 Het tarief voor overig verkeer wordt gehandhaafd op het huidige tarief, zoals overeengekomen in de tussen het Rijk en Naco gesloten Algemene Vervoersovereenkomst tot tenminste het einde van de exploitatieovereenkomst met Naco. Daarna kan het tarief aangepast worden tot maximaal een tarief, dat gebaseerd is op de omrijkosten die het overig verkeer moet maken indien de veerverbinding niet beschikbaar was.
- 3.3 Het tarief voor overig verkeer kan aangepast worden in het geval er tolheffing voor de tunnels of wegen wordt ingevoerd, per het moment dat deze tolheffing ingaat, tot maximaal een tarief dat gebaseerd is op de omrijkosten, vermeerderd met de bij het gebruik van de tunnel verschuldigde tolheffing, die het overig verkeer moet maken indien de veerverbinding niet beschikbaar was.



- 3.4 De tarieven kunnen ieder jaar worden geïndexeerd op basis van de IBOI, zoals jaarlijks vastgesteld door de Minister van Verkeer en waterstaat.

Artikel 4 Informatie-uitwisseling

- 4.1 Partijen informeren elkaar over zaken die voor beide partijen van belang zijn in relatie tot het niveau van de dienstverlening
- 4.2 Onder deze informatieplicht wordt in ieder geval verstaan voorgenomen kleine wijzigingen van de spitsperiode en de (eventueel nog nader te specificeren) vertrektijden;
- 4.3 Partijen zijn verplicht om alle zaken het dienstbetoon betreffende zo spoedig mogelijk doch minimaal vier weken voorafgaand aan een wijziging c.q. besluit inzake het dienstbetoon aan de wederpartij toe te zenden;

Artikel 5 Brandbestrijding

- 5.1 Amsterdam garandeert de inzet van de veerponten voor brandbestrijding op en om het kanaal, in het bijzonder in Velsen en Zaanstad, op de wijze zoals overeengekomen in de tussen het Rijk en de Gemeenten gesloten overeenkomsten.
- 5.2 Tijdelijke wijziging van het dienstbetoon ten gevolge van de inzet van een veerpont ten behoeve van brandbestrijding wordt door de Gemeenten geaccepteerd.
- 5.3 Amsterdam spant zich in gedurende de brandbestrijding een reservepont in te zetten om het dienstbetoon zoveel mogelijk te waarborgen.

Artikel 6 Overdracht pontpleinen

- 6.1 De overdracht van de pontpleinen door Amsterdam aan de Gemeenten wordt in separate overeenkomsten geregeld.

Uitgangspunten hierbij zijn:

- De pontpleinen kunnen overgaan van Amsterdam naar de Gemeenten. Voor financiële afhandeling gelden dan de afspraken zoals overeen gekomen met Rijkswaterstaat inzake deze overdracht.



- De grond onder de veergebouwen, inclusief een ruime overmaat in verband met de toekomstvastheid, zal beschikbaar blijven voor gebruik ten behoeve van de veren.
- Aan de exploitatie gerelateerde andere objecten blijven in eigendom bij Amsterdam, waarbij de ondergrond in principe van Amsterdam blijft of waartegenover een kosteloos recht van opstal door de desbetreffende gemeente aan Amsterdam zal worden verstrekt, minimaal voor zolang Amsterdam de veren exploiteert.
- De Gemeenten garanderen hun medewerking bij toekomstige wijzigingen inzake de noodzakelijke voorzieningen of wijzigingen hierop, met betrekking tot de exploitatie van de autoveerverbindingen.
- Dat indien gekozen wordt voor de optie tot overdracht van de pontpleinen door Amsterdam aan de Gemeenten, dit binnen één jaar na ondertekening van deze overeenkomst wordt afgerond.

Artikel 7 Reclame

- 7.1 Amsterdam mag reclame-uitingen in of aan deabri's op de pontpleinen aan laten brengen met inachtneming van de regels die hiervoor gelden binnen de Gemeenten.

Artikel 8 Overdracht verplichtingen

- 8.1 In het geval Amsterdam de autoveerverbindingen aan een derde overdraagt, is Amsterdam gehouden de rechten en verplichtingen uit deze overeenkomst via een kettingbeding over te dragen aan deze derde.

Artikel 9 Geschillen

- 9.1 Geschillen tussen partijen worden zo mogelijk in onderling overleg opgelost.
- 9.2 Indien dat niet mogelijk is wordt het geschil voorgelegd aan een door partijen gezamenlijk aan te wijzen onafhankelijke deskundige c.q. mediator om te trachten tot beslechting van het geschil te komen.
- 9.3 Indien mediation niet slaagt wordt het geschil voorgelegd aan de arrondissementsrechtbank te Amsterdam.



Artikel 10 Inwerkingtreding

10.1 Deze overeenkomst treedt in werking op het moment dat de overdrachtsovereenkomst tussen Amsterdam en het Rijk in werking treedt.

Aldus overeengekomen en in viervoud ondertekend

Namens de Burgemeester en Wethouders van de
Gemeente Velsen

Datum: 11-01-'10

Handtekening

Naam en Functie

A.V. BaerVELDT, wethouder.

Namens de Burgemeester en Wethouders van de
Gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude

Datum: 20-05-2010

Handtekening

Naam en Functie

J. Witterman, Weth.

Namens de Burgemeester en Wethouders van de
Gemeente Zaanstad

Datum: 17-12-09

Handtekening

Naam en Functie

R.J. Linnekamp, wethouder

Namens de Burgemeester en Wethouders van de
Gemeente Amsterdam

Datum:

Handtekening

Naam en Functie



Bijlage 1 - Opgave toepasselijke contracten



Bijlage 2 - Situatieschetsen locaties van de autoveerverbindingen



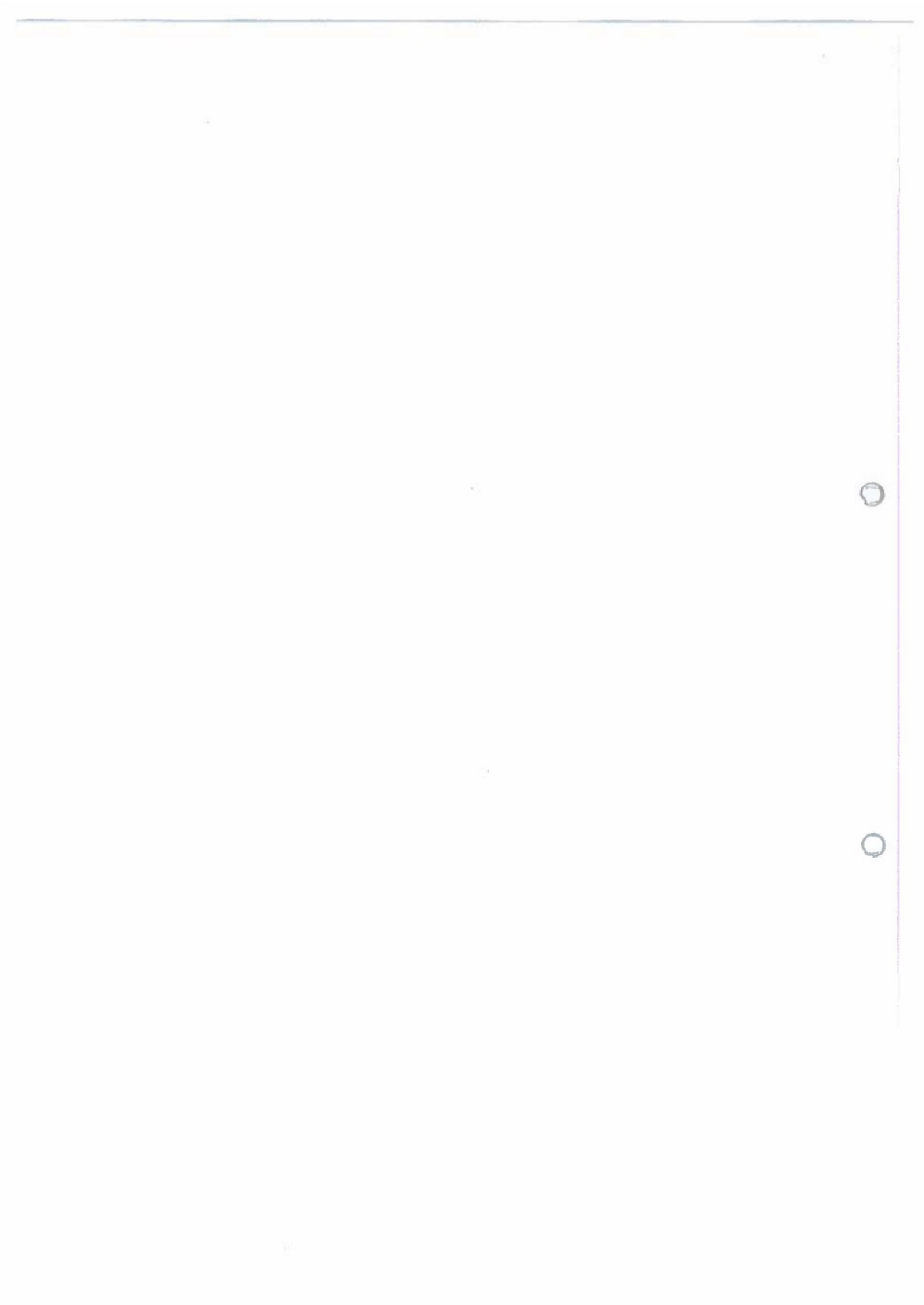
Veer Velsen - IJmuiden



Veer Buitenhuisen Noord - Buitenhuisen Zuid



Veer Zaanstad - Amsterdam



Agenda Gemeenteraad
29 SEP 2005
Bijlage bij nr. ... 20 ...

OVERNAME PONTVEREN

Notitie

29 juli 2005

Opgesteld door:

Gemeente Zaanstad

Auteur:

Versie :

2

Inhoud

1	Inleiding	1
2	Historie	2
3	Proces tot nu	4
4	Stand van zaken, risico's en planning	5

1 Inleiding

Rijkswaterstaat bezit en beheert een aantal pontveren over het Noordzeekanaal, op de locaties; Buitenhuizen, Velsen en Zaandam.

In 2000 heeft Rijkswaterstaat besloten de dienstverlening met de autoveren over het Noordzeekanaal te wijzigen en deze zo meer kostendekkend te kunnen exploiteren. Het voornemen van Rijkswaterstaat leverde in de inspraakprocedure veel bezwaar op, waarna het plan is aangepast. Het huidige plan betekent de volgende wijziging in de dienstverlening:

- het vervangen van de autoveren te Velsen door één fiets/voetveer;
- het vervangen van het autoveer te Zaandam door een fiets/voetveer.

De omliggende gemeenten zijn hiertegen in verweer gekomen, omdat zij de pontveren van groot belang achten voor hun burgers, en wensen de huidige dienstverlening van de pontveren in stand te houden. De gemeenten die de genoemde pontveren binnen de gemeentegrenzen varen zijn: Velsen, Haarlemmerliede en Spaarnwoude, Amsterdam en Zaanstad.

Sinds 2003 zijn Rijkswaterstaat en de betrokken gemeenten met elkaar in gesprek om te komen tot een oplossing voor de pontveren over het Noordzeekanaal. Het doel van het overleg is te komen tot een voor alle partijen aanvaardbare oplossing, waarbij de gemeenten het eigendom, het beheer en de exploitatie van de pontveren, kostenneutraal, van Rijkswaterstaat overnemen. De pontveren kunnen dan met de huidige dienstverlening blijven bestaan. De betrokken partijen streven er naar voor 1 januari 2006 tot overeenstemming te komen.

Deze notitie is opgesteld ten behoeve van de bestuurlijke besluitvorming voor de commissie en geeft naast enige historie en het proces de stand van zaken ook de planning tot overeenstemming en de risico's weer.

2 Historie

Rijkswaterstaat beheert sinds 1882 de pontveren over het Noordzeekanaal. Deze zijn een gedeeltelijke compensatie voor het wegvallen van verbindingen tussen steden en dorpen als gevolg van de aanleg van het Noordzeekanaal.

Door de realisatie van andere oeververbindingen, zoals tunnels en bruggen, is Rijkswaterstaat van mening dat de noodzaak van de pontveren is afgenomen. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen autoverkeer en fietsers/voetgangers. Daarnaast is, uit efficiency overwegingen, bepaald dat het onderhouden van veerverbindingen niet tot de taak van het Rijk (Rijkswaterstaat) behoort. Wat dit concreet voor de veerverbindingen over het Noordzeekanaal betekent is onderstaand beschreven.

De exploitatie en het onderhoud van de veren is sinds 1995 in handen van Naco Ferries bv.

In 2000 heeft Rijkswaterstaat het voornemen geuit de dienstverlening door middel van pontveren over het Noordzeekanaal te wijzigen. De voorgenomen wijzigingen hielden in eerste instantie in:

- de beperking* van de dienstregeling van het autoveer te Buitenhuizen;
- het vervangen van de autoveren te Velsen door één fiets/voetveer en de beperking* van de dienstregeling;
- het vervangen van het autoveer te Zaandam door een fiets/voetveer en beperking* van de dienstregeling.

** De beperking van de dienstregeling hield in dat veren niet meer de gehele nacht varen.*

De wijziging is geïnitieerd in de vorm van een Ontwerp-Beleidsregel waar een inspraak procedure aan verbonden is en waar geen bezwaar en beroep tegen mogelijk is.

Op het voornemen van Rijkswaterstaat is veel bezwaar gekomen van bewoners, bedrijven en gemeenten. Naar aanleiding van deze bezwaren heeft Rijkswaterstaat haar plan gewijzigd. Het huidige plan omvat de volgende wijziging in de dienstregeling:

- het vervangen van de autoveren te Velsen door één fiets/voetveer;
- het vervangen van het autoveer te Zaandam door een fiets/voetveer.

De omliggende gemeenten hebben ook hiertegen bezwaar aangetekend. De gemeentelijke belangen bij het behouden van de autoveren zijn:

1. de noodzaak als alternatief voor tunnels, zoals voor het vervoer van gevaarlijke stoffen;
2. de bijdrage bij calamiteiten;
3. de belangrijke rol in het sociale verkeer;

4. positieve bijdrage aan de verkeersveiligheid, welke afneemt wanneer alleen de veerverbinding in Buitenhuisen voor autoverkeer beschikbaar blijft.
5. Voor de veerverbinding Velsen-Zuid / Velsen-Noord geldt dat bij calamiteiten de brandweer een bluswagen op de pont kan zetten, die water vanuit het Noordzeekanaal als bluswater kan gebruiken.

Daarnaast hebben de gemeenten bezwaar gemaakt tegen de wijze waarop de wijziging is vormgegeven. Dit heeft geleid tot een gerechtelijke procedure en uiteindelijk zijn de bezwaren van de gemeenten ontvankelijk verklaard.

Om gezamenlijk tot een oplossing voor de pontveren te komen is vervolgens overleg opgestart tussen de gemeenten en Rijkswaterstaat. De oplossing wordt gezocht in de overname van het eigendom, beheer en onderhoud van de pontveren door de gemeenten. Uitgangspunt hierbij is dat deze overname kostenneutraal gebeurt en de dienstregeling ongewijzigd wordt voortgezet. De betrokken partijen streven er naar voor 1 januari 2006 tot overeenstemming te komen. De eerder genoemde gerechtelijke procedure is, zolang de onderhandelingen tussen gemeenten en Rijkswaterstaat lopen, stil gelegd.

De gemeenten die bij het overleg betrokken zijn, zijn de gemeenten waarbinnen de pontveren varen:

- Gemeente Velsen;
- Gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude;
- Gemeente Amsterdam;
- Gemeente Zaanstad.

Bij de gerechtelijke procedure zijn ook de gemeenten Beverwijk, Heemskerk, Castricum en Haarlem betrokken. Gemeente Amsterdam is niet bij de gerechtelijke procedure betrokken.

3 Proces tot nu

Sinds 2003 zijn Rijkswaterstaat en de betrokken gemeenten in overleg om te komen tot de overname van de pontveren door de gemeenten.

Om dit overleg structuur te geven is er een periodiek ambtelijk overleg waarin de algemene voortgang en de financiële en juridische aspecten aan de orde komen. Daarnaast zijn twee werkgroepen ingesteld, een financiële en een juridische werkgroep. Deze werkgroepen werken de betreffende vakinhoudelijke onderdelen uit en overleggen afzonderlijk.

Naar behoefte komt de stuurgroep bijeen, wat tevens het bestuurlijk overleg is. Tot op heden is Rijkswaterstaat niet bij het bestuurlijk overleg aanwezig geweest. In de komende periode is het noodzakelijk dat Rijkswaterstaat bij het bestuurlijk overleg aanwezig is, om op de onderdelen waarover overeenstemming bestaat deze te bekrachtigen en te formaliseren.

Op 29 november 2004 is een intentieverklaring getekend door de partijen waarin de intentie is uitgesproken om te komen tot overname van de pontveren door de gemeenten en op 1 juli 2005 hierover overeenstemming te hebben bereikt.

In eerste instantie heeft de nadruk gelegen op het financiële aspect. Onderzoek is gedaan naar de kosten voor het onderhoud en beheer van de bestaande veren, idem voor nieuwe veren, en naar de kosten voor het beheer en onderhoud van de afmeervoorzieningen. Daarnaast is een risico-analyse uitgevoerd, om een inschatting te kunnen maken van onvoorziene gebeurtenissen en de bijbehorende kosten. Sinds er breed het vertrouwen bestaat dat de partijen er financieel uit zullen komen is de nadruk gelegd op de juridische aspecten.

Het is niet gelukt om op 1 juli 2005 het overleg af te ronden en overeenstemming te bereiken. Alle betrokken partijen hebben in het overleg van 8 juli jl. er mee ingestemd om voor 1 januari 2006 overeenstemming en goedkeuring in de diverse raden van de gemeenten te bereiken.

4 Stand van zaken, risico's en planning

In dit hoofdstuk is de stand van zaken van half juli 2005 beschreven. Hierbij is voor de belangrijkste onderdelen aangegeven of er overeenstemming is bereikt, en welke punten nog aandacht en overleg vragen. Er is onderscheid gemaakt in financiële en juridische onderdelen. De actuele planning is als laatste beschreven.

Stand van zaken juridisch

De onderdelen waarover ambtelijke overeenstemming bestaat:

- de vorm en uitgangspunten van de overdrachtsovereenkomst;
- de objecten die binnen de overeenkomst vallen; 5 autoponten, 6 dubbel uitgevoerde aanleginrichtingen, 6 pontpleinen en de outillage 3^{de} rijksbinnenhaven;
- kosten ten aanzien van het personeel zijn voor rekening RWS;
- de vervanging van veren en aanlandings-inrichtingen door RWS;
- het onverhaalbare deel van de BTW en eventuele boetes zijn voor rekening van RWS;
- uitstel behandeling van de bezwaren.

In de komende maanden moeten de volgende zaken nog worden uitgewerkt:

- de rechtsvorm; een advies hierover wordt door de gemeenten voorbereid en vervolgens aan een externe adviseur ter beoordeling voorgelegd;
- de precieze invulling en formuleringen in de overdrachtsovereenkomst;
- de voorbereiding van het Koninklijk Besluit inzake goedkeuring van de overeenkomst.
- de details inzake het overnemen van de exploitatieovereenkomst met Naco Ferries bv door de gemeenten/rechtsvorm en de verantwoordelijkheid van de gemeenten/rechtsvorm voor de overgang van het personeel in geval van een nieuwe exploitant;

Stand van zaken financieel

De onderdelen waarover ambtelijke overeenstemming bestaat:

- de samenstelling van de vergoeding;
- de indexering ten aanzien van brandstofkosten en kapitaalslasten;
- de vergoeding voor de exploitatie en de onderhoudskosten die in de overeenkomst met Naco Ferries bv op 14-7-2003 zijn vastgelegd.

In de komende maanden moeten de volgende zaken nog worden uitgewerkt:

- de daadwerkelijke vergoeding van RWS aan de gemeenten/rechtsvorm;
- de wijziging van de vergoeding bij de wijziging van het dienstbetoon;

- de hoogte van de risicocomponent in de vergoeding;
- de onderhoudsrapportages en bijbehorende kostenramingen;
- de vergoeding voor de door de gemeenten af te sluiten cascoverzekering;
- wat valt onder de frictiekosten.

Na bestuurlijke goedkeuring van de conceptovereenkomst en het voorstel voor de rechtsvorm zal de rechtsvorm moeten worden op- en ingericht en de overdrachtsovereenkomst definitief gemaakt.

Risico's

Er is in het voorjaar van 2005 een risico inventarisatie uitgevoerd. De vijf belangrijkste risico's die voor het project overname pontveren zijn benoemd zijn:

1. extra kosten voor gemeenten als gevolg van vervroegd uittreden van personeel;
2. hogere beheer- en exploitatiekosten voor gemeenten als gevolg van onduidelijkheid rond de over te nemen situatie;
3. extra kosten voor gemeenten vanwege hogere brandstofprijzen dan gecalculeerd;
4. financieel nadeel voor gemeenten omdat de indexering opgenomen in 'Brokx-nat' afwijkt van de indexering in het contract met Naco Ferries bv;
5. extra kosten voor de gemeenten wanneer bij einde contract met Naco Ferries bv het personeel bij de gemeenten zou worden ondergebracht.

De genoemde risico's worden meegenomen in de door Rijkswaterstaat te betalen vergoeding en in de onderhandelingen over de voorwaarden. Ter compensatie van onvoorziene kostenposten zal een 'post onvoorzien' worden opgenomen.

Partijen dienen zich wel te realiseren dat, ondanks de grote mate van detail in de analyse van de te verwachten kosten er geen zekerheid kan bestaan over een daadwerkelijke kostenneutrale overname van de pontveren.

Planning

De planning ziet er als volgt uit:

Vorbereiden stuurgroep/bestuurlijk overleg:	aug 2005
Stuurgroep/bestuurlijk overleg:	eind sept 2005
College besluit:	nov 2005
Goedkeuring in gemeenteraden:	dec 2005
Overname pontveren door gemeenten/rechtsvorm:	medio 2006

Gemeente Amsterdam
Dienst Infrastructuur verkeer en vervoer
Ter attentie [REDACTED]
Postbus 95089
1090 HB AmsterdamCORRESPONDENTIEADRES
POSTBUS 465
1970 AL IJMUIDEN

Uw kenmerk

Ons kenmerk
U10.003560Voor informatie
[REDACTED]

Bijlagen

Datum
22 juni 2010

Onderwerp: Verzoek verhogen afvaartfrequentie veerpont gemeente Velsen

Geachte [REDACTED]

In 2009 heeft de gemeente Amsterdam de veerpont tussen Velsen-Noord en Velsen-Zuid in de gemeente Velsen in beheer overgenomen van Rijkswaterstaat. Deze veerpont is, naast het sluizencomplex, de enige regionale fietsverbinding tussen de noordelijke en de zuidelijke IJmond. De veerpont wordt dan ook veelvuldig gebruikt. De pont vaart nu een beperkt aantal keren per uur. In de spits (7.00-9.00 en 15.00-17.00) ieder kwartier en buiten de spits iedere 20 minuten.

Om de fietser beter te faciliteren en tevens het fietsgebruik te stimuleren is het gewenst de frequentie van de veerpont te verhogen. Wij verzoeken u dan ook de mogelijkheid te bekijken om de frequentie van de huidige veerpont in de gemeente Velsen, tussen Velsen-Noord en Velsen-Zuid, op korte termijn te verhogen.

In een gesprek met wethouder Baerveldt heeft u aangegeven dat vanaf 2013 met nieuwe ponten gevaren gaat worden, waarbij kostenneutraal de afvaartfrequentie verhoogd kan worden. Wij gaan er van uit dat vanaf dit moment de frequentie van de pont in ieder geval verhoogd zal worden.

In afwachting van uw antwoord,

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Velsen
namens dezen,
[REDACTED]



-1.513.1 P

Aan
Gemeente Velsen
t.a.v. [redacted]
Postbus 465
1970 AL IJMUIDEN

BORG



[Handwritten signature]

VERZONDEN - 5 JAN 2006

Contactpersoon

[redacted]

Doorkiesnummer

[redacted]

Datum

5 januari 2006

Bijlage(n)

-

Ons kenmerk

WSV 2006/57

Uw kenmerk

-

Onderwerp

Overdracht veren Noordzeekanaal; Intentieverklaring d.d. 22 december 2005.

Beste Annet

Allereerst wil ik je een heel goed en gelukkig 2006 wensen en je bedanken voor de prettige samenwerking afgelopen jaar.

Op 22 december j.l is in het vervolg op de gemaakte afspraken tijdens het BO op 8 december j.l. een intentieverklaring getekend door [redacted] van Amsterdam en onze HID [redacted]

In deze intentieverklaring zijn de afspraken tussen V&W en de gemeente Amsterdam aangaande de overdracht veren NZK aan Amsterdam samen met de overdracht van het Afgesloten IJ van Amsterdam aan het Rijk vastgelegd.

Voor werkgroep en verzending aan de overige gemeenten heb ik de getekende intentieverklaring samen met het persbericht in vijfvoud bijgevoegd.

Met vriendelijke groet,

[redacted signature block]





Collegevoorstel

Onderwerp: afvaartfrequentie veerpont

Datum Collegevergadering	22-06-2010	Communicatie	openbaar week later
Registratienummer	B10.0315	Ambtenaar	
Portefeuillehouder	Ir. A.V. Baerveldt	Telefoonnummer	
Bijlagen	1	E-mailadres	

(Publieks)samenvatting

De veerpont tussen Velsen-Noord en Velsen-Zuid is, naast het sluizencomplex, de enige regionale fietsverbinding tussen de noordelijke en de zuidelijke IJmond. De veerpont wordt dan ook veelvuldig gebruikt. De pont vaart nu een beperkt aantal keren per uur. Om de fietser beter te faciliteren en tevens het fietsgebruik te stimuleren is het gewenst de frequentie van de veerpont te verhogen. Aan de gemeente Amsterdam die nu het beheer heeft over de pont, wordt verzocht de mogelijkheid te bekijken om de frequentie van de veerpont te verhogen.

Voorgesteld besluit

Het college besluit:

De gemeente Amsterdam middels een brief te verzoeken de mogelijkheid te bekijken om de frequentie van de veerpont tussen Velsen-Noord en Velsen-Zuid op korte termijn te verhogen.

Inleiding

Om de fietser beter te faciliteren en tevens het fietsgebruik te stimuleren is het gewenst de frequentie van de veerpont tussen Velsen-Noord en Velsen-Zuid te verhogen.

Beoogd maatschappelijk resultaat

De fietser beter te faciliteren en het fietsgebruik te stimuleren

Argumenten

De veerpont is, naast het sluizencomplex, de enige regionale fietsverbinding tussen de noordelijke en de zuidelijke IJmond. De veerpont wordt dan ook veelvuldig gebruikt. Het nadeel van deze veerpont is echter dat de frequentie niet hoog is.

In 2009 heeft de gemeente Amsterdam de veerpont in de gemeente Velsen in beheer overgenomen van Rijkswaterstaat. Aan de gemeente Amsterdam dient dan ook verzocht te worden of zij mogelijkheden zien om de frequentie van de veerpont te verhogen.

In een ambtelijk overleg tussen gemeente Amsterdam en gemeente Velsen is aangegeven dat de ponten in 2013 worden vervangen. Een nieuwe pont biedt wellicht ook mogelijkheden om de vaarfrequentie te verhogen. De wens voor een hogere afvaartfrequentie dient dan vroegtijdig bij de gemeente Amsterdam bekend te zijn.

Maatschappelijk draagvlak

De fietsersbond heeft in de fietsbalans uit 2002 reeds opgenomen dat het verhogen van de afvaartfrequentie van de pont tussen Velsen-Noord en Velsen-Zuid wenselijk is.

Financiële consequenties

Geen

Velsen, 22-06-2010

Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Velsen

Secretaris

D.Emmer

Burgemeester

F.M. Weerwind



Bos. 1638

GEHEIM

B&W-VOORSTEL

naam [redacted]	datum b&w vergadering 6 december 2005	data vervolprocedures commissie : - raad : -		portefeuillehouder M.G.J.E. Vos-Vester		
telefoon [redacted]	procedure advies afdeling					
afdeling : O.W.	<input type="checkbox"/> raadsvoorstel <input type="checkbox"/> raad vooraf inlichten <input type="checkbox"/> raad consulteren <input type="checkbox"/> raad meedelen <input type="checkbox"/> raad niet inlichten					
paraaf afdelingshoofd	onderwerp : dienstbetoon pontveren bij overname door Amstedenam. overlegd met : AZC+					
paraaf consultant financiën	kern van het onderwerp (korte inhoud) : Op 29 november 2004 is door de gemeenten Velsen, Zaanstad, Amsterdam, Haarlemmerliede / Spaarnwoude en Rijkswaterstaat Noord-Holland een verklaring getekend, waarin de intentie is uitgesproken tot overname te komen van de drie veerverbindingen Velsen-Noord / Velsen-Zuid, Buitenhuizen en Hemweg. Aanleiding tot het aangaan van deze intentieverklaring is het voorgenomen besluit van Rijkswaterstaat het dienstbetoon aan te passen en de Beleidsregel, waarin gesteld wordt dat dergelijke, lokale verbindingen geen Rijksaangelegenheid zijn.					
begrotingswijziging	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nee					
paraaf consultant p&o	De betrokken gemeenten zijn nu in overleg met Rijkswaterstaat om te komen tot een oplossing voor de pontveren. Het doel is tot een voor alle partijen aanvaardbare oplossing te komen, waarbij de gemeenten het eigendom, beheer en exploitatie van de pontveren zoveel mogelijk kostenneutraal van Rijkswaterstaat overnemen. De ponten kunnen dan volgens het huidige dienstbetoon blijven varen.					
paraaf wijkgericht werken	<input type="checkbox"/> n.v.t.					
OR	burgemeester	wethouder 1	wethouder 2	wethouder 3	wethouder 4	wethouder 5
<input type="checkbox"/> n.v.t. <input type="checkbox"/> advies <input type="checkbox"/> instemming <input type="checkbox"/> ter kennisgeving						
	<input type="checkbox"/> kopie	<input type="checkbox"/> kopie	<input type="checkbox"/> kopie	<input type="checkbox"/> kopie	<input type="checkbox"/> kopie	<input type="checkbox"/> kopie
advies concerncontrol	voorstel portefeuillehouder <input checked="" type="checkbox"/> bespreken <input type="checkbox"/> conform			eerdere besluitvorming		
<input type="checkbox"/> n.v.t.						
advies juridisch control	voorgesteld besluit - in te stemmen met een overdracht van de pontveren aan Amsterdam ^{indien} wanneer Amsterdam bereid is de volgende overeenkomst ten aanzien van het dienstbetoon te sluiten: handhaven van het huidige dienstbetoon (varen met autoponten volgens de huidige dienstregeling) ^{voor} een periode van 30 jaar. Na 30 jaar ^{wordt} het dienstbetoon in principe eeuwigdurend en onverminderd voortgezet. Er zal op dat moment echter een ijkpunt zijn waarbij bezien wordt of het huidige dienstbetoon in de dan geldende omstandigheden nog passend is.					
<input type="checkbox"/> n.v.t. <input type="checkbox"/> referendabel						
advies communicatie	<input type="checkbox"/> perslijst <input type="checkbox"/> persbericht <input type="checkbox"/> persconferentie <input type="checkbox"/> ander publicatiemiddel					

Feestingelied

had een bijlegging plaats vinden



<input checked="" type="checkbox"/> geen persmededeling want : GEHEIM	<input type="checkbox"/> conform <input type="checkbox"/> aanhouden <input checked="" type="checkbox"/> afwijkend besluit college <i>me de aanpassingen</i>
paraaf gemeentesecretaris	Opmerkingen

tekst

-

toepassing protocol wijkgericht werken / communicatie met wijk (platform)

-

financiële aspecten

-



B&W-VOORSTEL

Box 1274

<p>afdeling : O.W./AZC</p>	<p>datum b&w vergadering 24 augustus 2004</p>	<p>data vervolgprocedures commissie Ruimte: 21-09-04 raad : 07-10-04</p>	<p>portefeuillehouder A.P. Rutten/P.A.G. Cammaert</p>			
<p>procedure advies afdeling</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> raadsvoorstel <input type="checkbox"/> raad vooraf inlichten <input type="checkbox"/> raad consulteren <input type="checkbox"/> raad meedelen <input type="checkbox"/> raad niet inlichten</p>	<p>onderwerp : Intentieverklaring inzake overname veerverbindingen Noordzeekanaal</p>					
<p>paraaf financieel</p>	<p>overlegd met : Financiën</p>					
<p>paraaf consulent financiën n.v.t. <input type="checkbox"/></p> <p>begrotingswijziging <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nee</p>	<p>kern van het onderwerp (korte inhoud) : De gemeenten Amsterdam, Haarlemmerliede & Spaarnwoude, Zaanstad en Velsen zijn reeds geruime tijd in gesprek met Rijkswaterstaat over de mogelijke overname van de pontveren te Velsen, Buitenhuizen en Zaanadam. Deze mogelijke overname past binnen het rijksbeleid dat belangen van regionale of lokale betekenis dienen te worden gedecentraliseerd. De mogelijke overname past ook binnen het kader van het Lokale Verkeers en Vervoerplan. Momenteel is tussen alle partijen overeenstemming bereikt over de tekst van een door alle partijen te ondertekenen intentieverklaring, waarmee de officiële onderhandelingen kunnen worden gestart. Deze feestelijke ondertekening zal naar verwachting eind oktober/begin november plaatsvinden. De tekst zo opgesteld dat er geen claims kunnen volgen indien de onderhandelingen niet tot overeenstemming leiden. De gemeentelijke positie is hierbij sterk verbeterd sinds het winnen van een procedure bij de Raad van State. Komen we niet tot overeenstemming, waarbij de financiën een belangrijke rol zullen spelen, dan zal Rijkswaterstaat de ponten behouden en zullen de gerechtelijke procedures (die nu tijdelijk zijn bevroren) worden voortgezet. Omdat de mogelijke overdracht zowel financiële als juridische aspecten (gerechtelijke procedures, nieuwe organisatievorm) omvat zullen twee werkgroepen worden ingesteld. Tot slot: Bij de intentieverklaring is tevens de huidige overeenkomst tussen NACO en RWS bijgevoegd. Bij overeenstemming over de mogelijke overdracht zal de overnemende partij in deze overeenkomst in de plaats treden van Rijkswaterstaat. Tevens is een tijdschema bijgevoegd.</p>					
<p>paraaf consulent p&o n.v.t. <input type="checkbox"/></p>						
<p>paraaf wijkgericht werken n.v.t. <input type="checkbox"/></p>						
<p>OR n.v.t. <input type="checkbox"/> advies <input type="checkbox"/> instemming <input type="checkbox"/> ter kennisgeving <input type="checkbox"/></p>				<p>burgemeester</p> <p><input type="checkbox"/> kopie</p>	<p>wethouder 1</p> <p><input type="checkbox"/> kopie</p>	<p>wethouder 2</p> <p><input type="checkbox"/> kopie</p>
<p>advies concerncontrol n.v.t. <input type="checkbox"/></p>	<p>voorstel portefeuillehouder <input type="checkbox"/> bespreken <input checked="" type="checkbox"/> conform</p>		<p>eerdere besluitvorming</p>			
<p>advies juridisch control n.v.t. <input type="checkbox"/> referendabel <input type="checkbox"/> advies communicatie <input type="checkbox"/> perslijst <input type="checkbox"/> persbericht <input type="checkbox"/> persconferentie <input type="checkbox"/> ander publicatiemiddel <input type="checkbox"/> geen persmededeling want :</p>	<p>voorgesteld besluit</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Instemmen met het ondertekenen van de Intentieverklaring inzake de mogelijke overname van de veerverbindingen over het Noordzeekanaal; 2. Dit besluit op 21 september ter instemming voor te leggen aan de Cie Ruimte en Samenleving; 3. Dit besluit op 7 oktober ter instemming voor te leggen aan de Raad 					

conform 

	conform aanhouden afwijkend besluit college
paraaf gemeentesecretaris	Opmerkingen

tekst

toepassing protocol wijkgericht werken / communicatie met wijk (platform)


financiële aspecten

In de financiële onderhandelingen wordt er vanuit de gemeenten op ingezet dat de door Rijkswaterstaat te vergoeden bedragen voldoende zijn om de veerverbindingen gedurende een periode van 30 jaar kostendekkend te kunnen exploiteren.

Financiële aspecten.

Ik heb enige reserve bij de haalbaarheid van een sluitende exploitatie over een periode van 30 jaar.


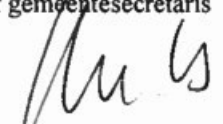
Ik adviseer in de onderhandelingen een risicoparagraaf op te nemen voor de financiële gevolgen van wijzigende wet en regelgeving.


18/8/2004

○

○



advies communicatie <input type="checkbox"/> perslijst <input type="checkbox"/> persbericht <input type="checkbox"/> persconferentie <input type="checkbox"/> ander publicatiemiddel <input checked="" type="checkbox"/> geen persmededeling	voor de gemeente zijn, maar met het risico dat het huidige dienstbetoon wordt verminderd; 2. wanneer er onvoldoende garantie of duidelijkheid wordt gegeven door Amsterdam t.a.v. het dienstbetoon - in onderhandeling treden om als vier gemeenten gemeenschappelijk een overdracht van de pontveren aan te gaan, waarbij door Rijkswaterstaat voor een periode van tenminste 30 jaar door middel van jaarschijven een vergoeding voor jaarlijkse en meerjaarlijkse onderhoudskosten wordt gegeven en na 30 jaar de jaarschijven worden aangepast (geen vergoeding meer voor meerjaarlijkse onderhoudskosten), waardoor vanaf 2036 op jaarbasis maximaal 20% onderdekking ontstaat (ter hoogte van maximaal € 1,2 miljoen euro op jaarbasis voor de vier gemeenten samen, prijspeil 2005); 3. wanneer bovengenoemde onderhandelingen niet tot bevredigende resultaten leiden - te onderhandelen over een vergoeding door middel van jaarschijven voor een periode van 50 jaar, waarbij de jaarschijven hoger zijn dan benodigd voor de jaarlijkse en meerjaarlijkse onderhoudskosten en zodoende een reserve kan worden opgebouwd voor de periode na 50 jaar met het risico dat deze reserve niet dekkend is voor de eeuwigdurende exploitatie van de veerverbindingen; 4. wanneer alle bovengenoemde opties niet tot een voor de gemeente aanvaardbare situatie leiden, af te zien van overdracht van de pontveren en in te stemmen met beëindiging van de intentieverklaring.
want :  GEHEIM	5. Dit alles onder voorbehoud van instemming door de gemeente <i>rood!</i> <input type="checkbox"/> conform <input type="checkbox"/> aanhouden <input checked="" type="checkbox"/> afwijkend besluit college <i>mode vanpassingen</i>
paraaf gemeentesecretaris 	Opmerkingen

tekst

Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar de notitie 'Overname pontveren' d.d. 30 november 2005.

De lobbyist, die ook werkzaamheden verricht voor het verwerven van het spoortracé, heeft aangegeven dat – mocht het overleg op 8 december niet tot een aanvaardbaar resultaat leiden – hij mogelijkheden ziet om dit dossier onder de aandacht te brengen bij de Minister van Verkeer en Waterstaat. Zij zal immers ook het besluit tot overdracht moeten goedkeuren - ook in het geval Amsterdam zonder instemming van de overige drie gemeenten binnen de intentieverklaring tot een overeenkomst met Rijkswaterstaat komt. De verwachting is dat de Minister dan op onze hand zal zijn. Mocht deze optie gewenst zijn, dan is het zaak de zaak direct volgend op het overleg van 8 december aanhangig te maken in de Tweede Kamer, nog voor het kerstreces. De genoemde lobbyist zou hiervoor een pad kunnen uitstippelen.

De lobbyist is van mening dat de overige drie gemeenten zeker enige argwaan moeten hebben voor het feit dat Amsterdam de pontveren wil overnemen.

toepassing protocol wijkgericht werken / communicatie met wijk (platform)

financiële aspecten

Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar de notitie 'Overname pontveren' d.d. 30 november 2005.



OVERNAME PONTVEREN

Notitie

Toegespitst op Velsen

30 november 2005

GEHEIM

Opgesteld door:

Gemeente Zaanstad en gemeente Velsen

Auteurs:



Versie :

1

Inhoud

1	Inleiding	1
2	Historie	3
3	Proces tot nu	5
4	Financiële scenario's	7
4.1	Opbouw vergoeding	7
4.2	Financiële scenario's	9
4.3	Resultaten financiële werkgroep	9
4.4	Financieel overzicht	11
4.5	Toelichting verschillen	12
4.6	Ambtelijk financieel advies per gemeente	13
5	Consequenties overname door gemeente Amsterdam	15
5.1	Financiële consequenties	15
5.2	Juridische consequenties	15
5.3	Mogelijkheden het dienstbetoon te waarborgen	16
5.4	Overige aandachtspunten	20
6	Conclusies	21

1 Inleiding

Rijkswaterstaat bezit en beheert een aantal pontveren over het Noordzeekanaal, op de locaties; Buitenhuisen, Velsen en Zaandam.

In 2000 heeft Rijkswaterstaat besloten de dienstverlening met de autoveren over het Noordzeekanaal te wijzigen en deze zo meer kostendekkend te kunnen exploiteren. Het voornemen van Rijkswaterstaat leverde in de inspraakprocedure veel bezwaar op, waarna het plan is aangepast. Het huidige plan betekent de volgende wijziging in de dienstverlening:

- het vervangen van de autoveren te Velsen door één fiets/voetveer;
- het vervangen van het autoveer te Zaandam door een fiets/voetveer.

De omliggende gemeenten zijn hiertegen in verweer gekomen, omdat zij de pontveren van groot belang achten voor hun burgers, en wensen de huidige dienstverlening van de pontveren in stand te houden. De gemeenten waar die de genoemde pontveren binnen de gemeentegrenzen varen zijn: Velsen, Haarlemmerliede en Spaarnwoude, Amsterdam en Zaanstad.

Sinds 2003 zijn Rijkswaterstaat en de betrokken gemeenten met elkaar in gesprek om te komen tot een oplossing voor de pontveren over het Noordzeekanaal. Het doel van het overleg is te komen tot een voor alle partijen aanvaardbare oplossing, waarbij de gemeenten het eigendom, het beheer en de exploitatie van de pontveren, kostenneutraal, van Rijkswaterstaat overnemen. De pontveren kunnen dan met de huidige dienstverlening blijven bestaan. De betrokken partijen hebben in een intentieverklaring uitgesproken te streven naar overeenstemming voor 1 juli 2005. Deze datum is niet gehaald. Als streefdatum is nu 1 januari 2006 vastgelegd.

De onderhandelingen verkeren in een afronde fase en kunnen naar verwachting voor 1 januari 2006 worden afgerond. Vervolgens zal het binnen de stuurgroep met Rijkswaterstaat voorgenomen besluit aan de verschillende gemeenteraden worden voorgelegd.

De onderhandelingen hebben een onverwachte wending gekregen. In november 2005 is gebleken dat de gemeente Amsterdam direct contact heeft met Rijkswaterstaat over een mogelijke overname van de pontveren door Amsterdam zelf. Een half jaar daarvoor is deze optie al een keer door de gemeente Velsen geoperd, maar was destijds niet bespreekbaar. Wanneer Amsterdam de pontveren overneemt van Rijkswaterstaat, is het voor de overige gemeenten zaak het (huidige) dienstbetoon te waarborgen. De koninklijke weg zou zijn dat Amsterdam in overleg treedt met de overige drie gemeenten, alvorens in onderhandeling te treden met Rijkswaterstaat. Amsterdam is immers gezamenlijk met de overige drie gemeenten een intentieverklaring met Rijkswaterstaat aangegaan. Een andere optie die ambtelijk

door Rijkswaterstaat is geopperd, is dat Rijkswaterstaat de intentieverklaring eenzijdig verbreekt, waarna het Amsterdam en Rijkswaterstaat vrij staat om met elkaar in overleg te treden. Op 8 december 2005 is het finale overleg met Rijkswaterstaat gepland. Vooruitlopend op dit overleg heeft er op 25 november een overleg plaats tussen de drie gemeenten die bij overname door de gemeente Amsterdam niet betrokken zouden zijn; Velsen, Zaanstad en Haarlemmerliede en Spaarnwoude. Dit overleg had tot doel:

Welke – gezamenlijke - koers willen de gemeenten Zaanstad, Velsen en Haarlemmerliede en Spaarnwoude varen tijdens het bestuurlijk overleg op 8 december:

- als vier gemeenten gezamenlijk een overdracht met Rijkswaterstaat aangaan en deze optie verder uit onderhandelen;
- accoord te gaan dat Amsterdam in onderhandeling treedt met Rijkswaterstaat en de randvoorwaarden voor dit accoord;
- overige opties (zie paragraaf 4.6)

Deze notitie heeft tot doel:

- de financiële scenario's toe te lichten met de bijbehorende bedragen en het ambtelijk advies vanuit elk van de drie gemeenten;
- de mogelijkheden te beschrijven om het (huidige) dienstbetoon vast te leggen in het geval Amsterdam de ponten overneemt, in welke mate er daarbij aanspraak gedaan kan worden op reeds bestaande overeenkomsten en de risico's die gepaard gaan met de optie dat Amsterdam de ponten overneemt.;
- de door de stuugroep pontveren (exclusief Amsterdam) voorgestelde onderhandelingsstrategie uiteen te zetten en de risico's van de in de onderhandelingsstrategie voorgestelde stappen.

2 Historie

Rijkswaterstaat beheert sinds 1882 de pontveren over het Noordzeekanaal. Deze zijn een gedeeltelijke compensatie voor het wegvallen van verbindingen tussen steden en dorpen als gevolg van de aanleg van het Noordzeekanaal.

Door de realisatie van andere oeververbindingen, zoals tunnels en bruggen, is Rijkswaterstaat van mening dat de noodzaak van de pontveren is afgenomen. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen autoverkeer en fietsers/voetgangers. Daarnaast is, uit efficiency overwegingen, bepaald dat het onderhouden van veerverbindingen niet tot de taak van het Rijk (Rijkswaterstaat) behoort. Wat dit concreet voor de veerverbindingen over het Noordzeekanaal betekent is onderstaand beschreven.

De exploitatie en het onderhoud van de veren is sinds 1995 in handen van Naco Ferries bv.

In 2000 heeft Rijkswaterstaat het voornemen geuit de dienstverlening door middel van pontveren over het Noordzeekanaal te wijzigen. De voorgenomen wijzigingen hielden in eerste instantie in:

- de beperking* van de dienstregeling van het autoveer te Buitenhuisen;
- het vervangen van de autoveren te Velsen door één fiets/voetveer en de beperking* van de dienstregeling;
- het vervangen van het autoveer te Zaandam door een fiets/voetveer en beperking* van de dienstregeling.

** De beperking van de dienstregeling hield in dat veren niet meer de gehele nacht varen.*

De wijziging is geïnitieerd in de vorm van een Ontwerp-Beleidsregel waar een inspraak procedure aan verbonden is en waar geen bezwaar en beroep tegen mogelijk is.

Op het voornemen van Rijkswaterstaat is veel bezwaar gekomen van bewoners, bedrijven en gemeenten. Naar aanleiding van deze bezwaren heeft Rijkswaterstaat haar plan gewijzigd. Het huidige plan omvat de volgende wijziging in de dienstregeling:

- het vervangen van de autoveren te Velsen door één fiets/voetveer;
- het vervangen van het autoveer te Zaandam door een fiets/voetveer.

De omliggende gemeenten hebben ook hiertegen bezwaar aangetekend. De gemeentelijke belangen bij het behouden van de autoveren zijn:

1. de noodzaak als alternatief voor tunnels, zoals voor het vervoer van gevaarlijke stoffen;
2. de bijdrage bij calamiteiten;
3. de belangrijke rol in het sociale verkeer;
4. positieve bijdrage aan de verkeersveiligheid, welke afneemt wanneer alleen de veerverbinding in Buitenhuizen voor autoverkeer beschikbaar blijft.
5. Voor de veerverbinding Velsen-Zuid / Velsen-Noord geldt dat bij calamiteiten de brandweer een bluswagen op de pont kan zetten, die water vanuit het Noordzeekanaal als bluswater kan gebruiken.

Daarnaast hebben de gemeenten bezwaar gemaakt tegen de wijze waarop de wijziging is vormgegeven. Dit heeft geleid tot een gerechtelijke procedure en uiteindelijk zijn de bezwaren van de gemeenten ontvankelijk verklaard.

Om gezamenlijk tot een oplossing voor de pontveren te komen is vervolgens overleg opgestart tussen de gemeenten en Rijkswaterstaat. De oplossing wordt gezocht in de overname van het eigendom, beheer en onderhoud van de pontveren door de gemeenten. Uitgangspunt hierbij is dat deze overname kostenneutraal gebeurt en de dienstregeling ongewijzigd wordt voortgezet. De betrokken partijen streven er naar voor 1 januari 2006 tot overeenstemming te komen. De eerder genoemde gerechtelijke procedure is, zolang de onderhandelingen tussen gemeenten en Rijkswaterstaat lopen, stil gelegd.

De gemeenten die bij het overleg betrokken zijn, zijn de gemeenten waarbinnen de pontveren varen:

- Gemeente Velsen;
- Gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude;
- Gemeente Amsterdam;
- Gemeente Zaanstad.

Bij de gerechtelijke procedure zijn ook de gemeenten Beverwijk, Heemskerk, Castricum en Haarlem betrokken. Gemeente Amsterdam is niet bij de gerechtelijke procedure betrokken.

3 Proces tot nu

Sinds 2003 zijn Rijkswaterstaat en de betrokken gemeenten in overleg om te komen tot de overname van de pontveren door de gemeenten.

Om dit overleg structuur te geven is er een periodiek ambtelijk overleg waarin de algemene voortgang en de financiële en juridische aspecten aan de orde komen. Daarnaast zijn twee werkgroepen ingesteld, een financiële en een juridische werkgroep. Deze werkgroepen werken de betreffende vakinhoudelijke onderdelen uit en overleggen afzonderlijk.

Naar behoefte komt de stuurgroep bijeen, wat tevens het bestuurlijk overleg is. Tot op heden is er één overleg geweest tussen de stuurgroep en Rijkswaterstaat.

Op 29 november 2004 is een intentieverklaring getekend door de partijen waarin de intentie is uitgesproken om te komen tot overname van de pontveren door de gemeenten en op 1 juli 2005 hierover overeenstemming te hebben bereikt. Deze datum is niet gehaald. Als streefdatum is nu 1 januari 2006 voor ambtelijke overeenstemming vastgelegd. Dit is in juni met een brief van de voorzitter van de stuurgroep, [REDACTED] aan de HID voorgesteld. De HID heeft deze brief voor akkoord getekend.

In eerste instantie heeft de nadruk gelegen op het financiële aspect. Onderzoek is gedaan naar de kosten voor het onderhoud en beheer van de bestaande veren, idem voor nieuwe veren, en naar de kosten voor het beheer en onderhoud van de aanleginrichtingen. Daarnaast is een risico-analyse uitgevoerd, om een inschatting te kunnen maken van onvoorziene gebeurtenissen en de bijbehorende kosten. Nadat er in het ambtelijk overleg is uitgesproken dat er voldoende vertrouwen bestaat dat de partijen er financieel uit zullen komen is de nadruk gelegd op de juridische aspecten. In de huidige, laatste fase, lopen beide gelijk op.

Op 18 oktober 2005 heeft er een bestuurlijk overleg plaatsgevonden tussen Rijkswaterstaat en de vier gemeenten uit de stuurgroep pontveren. De planning voor de overdracht pontveren was erop gericht dit overleg het finale overleg te laten zijn, waarna de genomen besluiten aan de gemeenteraden van de verschillende gemeentes zouden kunnen worden voorgelegd. Als gevolg van onduidelijkheid over een op ambtelijk niveau van de zijde van Rijkswaterstaat aangevraagde time-out, heeft dit overleg een ander karakter gekregen dan gepland. Nu de kosten voor het beheer en onderhoud ook voor Rijkswaterstaat meer inzichtelijk worden, lijkt de besparing die Rijkswaterstaat dacht te kunnen realiseren door het vervangen van de autoponten door fiets-/voetveren (i.c. het uitvoeren van de Beleidsregel), minder te zijn dan gedacht. De kosten voor het vervangen van de huidige, verouderde autoponten door nieuwe autoponten ontlopen de kosten voor het varen met fiets/voetveren niet veel. Dit zou tot gevolg kunnen hebben dat de Beleidsregel zou komen te vervallen.

De op ambtelijk niveau aangevraagde time-out zou bevestigd worden in een brief van de HID. Deze brief is op 29 september ontvangen. In de brief wordt aangegeven dat het verzoek van de gemeenten dat bij overdracht voor rekening en risico van Rijkswaterstaat nieuwe autoponten worden geleverd, tot nader intern onderzoek bij Rijkswaterstaat heeft geleid. Er lijkt een financiële besparing mogelijk, door gelijktijdig met vernieuwen van autoponten de veerstoepen onderhoudsvriendelijk aan te passen, zo wordt aangegeven in de brief. Een en ander hoeft het proces van overdracht niet verder te vertragen. Daarmee is de ambtelijk aangevraagde time-out niet bevestigd op bestuurlijk niveau. In het stuurgroep overleg dat 29 september – in voorbereiding op het bestuurlijk overleg met Rijkswaterstaat op 18 oktober 2005 – heeft plaatsgevonden, is besloten vanuit de stuurgroep pontveren een brief aan de HID te sturen, waarin wordt aangegeven dat de stuurgroep uiterlijk 18 oktober graag uitsluitsel wil hebben over het al dan niet intrekken van de Beleidsregel.

Tijdens het overleg op 18 oktober zijn de onderdelen waarover ambtelijk overeenstemming over was, deels bekrachtigd en geformaliseerd. Ten aanzien van de Beleidsregel is door Rijkswaterstaat uitgesproken dat deze onverminderd van kracht blijft en pas zal worden ingetrokken wanneer de ponten zijn overgedragen. De HID heeft verder uitgesproken dat afwijkingen ten opzichte van de Brokx-nat overeenkomst mogelijk zijn, mits billijk en redelijk.

In het overleg van 18 oktober is afgesproken dat de verschillende scenario's voor overdracht zullen worden doorgerekend. Hiermee moet inzichtelijk worden in welke mate er een gat is tussen wat de gemeenten als een redelijke en billijke vergoeding achten en de vergoeding die Rijkswaterstaat als billijk en redelijk acht.

In oktober en november zijn en worden de laatste onderhandelingen gevoerd om tot een, voor alle partijen, acceptabele vergoeding aan de gemeenten te komen. Hiertoe zijn de verschillende scenario's doorgerekend, zoals tijdens het overleg van 18 oktober afgesproken. Het doel is in het laatste bestuurlijk overleg op 8 december overeenstemming te bereiken.

In een overleg van de financiële werkgroep op 26 oktober is gebleken dat de optie dat Amsterdam de ponten overneemt, een reële optie is. De gemeente Amsterdam en Rijkswaterstaat hebben hierover onderling al contact gehad. Deze optie is een half jaar daarvoor door Amsterdam van de hand gewezen. Naar aanleiding van deze ontwikkeling hebben de drie overige gemeenten besloten tot een bestuurlijk overleg, zonder de gemeente Amsterdam, om te komen tot een gemeenschappelijk standpunt over de nu ontstane situatie. Dit overleg heeft 25 november plaatsgevonden. In deze notitie worden, na een korte uiteenzetting van de resultaten van de financiële en juridische werkgroep, de resultaten van dit vooroverleg beschreven alsmede de door de stuurgroep pontveren (exclusief Amsterdam) voorgestelde onderhandelingsstrategie.

4 Financiële scenario's

4.1 Opbouw vergoeding

Tot de overdracht van de drie veerverbindingen behoren:

- a. 5 autoponten;
- b. 6 dubbel uitgevoerde aanleginrichtingen;
- c. 6 pontpleinen;
- d. outillage 3^e rijksbinnenhaven.

De kosten van de veerverbindingen zijn als volgt onder te verdelen:

1. Exploitatiekosten ponten (middels exploitatieovereenkomst met Naco);
Onderverdeeld in:
 - a. Bedieningskosten;
 - b. Onderhoudskosten ponten;
 - c. Energiekosten ponten en gebouwen;
 - d. WA verzekering ponten;
 - e. Kantoorkosten exploitatie;
 - f. Inkomsten exploitatie.
2. Kosten aanleginrichtingen;
3. Kosten pontpleinen;
4. Kosten outillage 3^e Rijksbinnenhaven;
5. Kosten nieuwe autoveren;
6. Verzekering en organisatiekosten.

Ad 1. T.b.v. de exploitatie is een meerjarige exploitatieovereenkomst gesloten met Naco Ferries B.V. tegen een vaste jaarlijks te indexerende vergoeding. Deze overeenkomst loopt tot medio 2013 en maakt onderdeel uit van de overdracht.

Ad 2 en ad 3 De onderhoudskosten van de aanleginrichtingen, veerkantoren, pontpleinen en outillage in de 3^e Rijksbinnenhaven zijn door DHV geïventariseerd en middels rapportages in beeld gebracht. Deze rapportages zijn nog niet definitief.

Ad 4. Kosten outillage 3^e Rijksbinnenhaven

De outillage in de 3e Rijksbinnenhaven wordt gebruikt t.b.v. de veren Noordzeekanaal en de Fast Flying Ferries (FFF). De provincie gaat in het begin van 2006 de "FFF" openbaar aan besteden en heeft overleg met RWS over het deel van de outillage dat gebruikt wordt voor de "FFF". De gemeenten hebben aangegeven het FFF-deel van outillage niet over te nemen. Het dubbel gebruik van de outillage levert ook een probleem op bij de komende aanbesteding omdat fysiek scheiden van de twee functies moeilijk en kostbaar is. De provincie onderzoekt of zij het FFF-deel van de outillage samen met de steiger e.a. bij de pont te Velsen zuid zal overnemen.

De outillage in de 3e Rijksbinnenhaven is gebouwd in 1962 en voldoet niet meer aan de huidige eisen en er is achterstallig onderhoud. Het onderhoud, incl. achterstallig, is geïnventariseerd en opgenomen in de overdrachtskosten, zoals berekend door Rijkswaterstaat.

Bij overdracht van de outillage aan de gemeenten zijn de volgende vier alternatieven onderscheiden:

1. Functies FFF en veren Noordzeekanaal in huidige situatie fysiek scheiden;
2. Nieuwe outillage t.b.v. FFF (op andere locatie en in te vullen door provincie) en locatie 3^e RBH renoveren t.b.v. veren Noordzeekanaal;
3. Nieuwe outillage t.b.v. Veren (op andere locatie)
4. Nieuwe outillage t.b.v. FFF samen met FFF, fysiek gescheiden (op andere locatie)

Bij deze alternatieven moet rekening worden gehouden dat ook Naco partij is.

De kosten voor RWS/de gemeente zijn per alternatief geschat op:

1. M€ 4,6;
2. M€ 3,9;
3. M€ 3,9 (incl. kosten infrastructuur en excl. eventuele aankoop grond);
4. M€ 3,9 (incl. kosten infrastructuur en excl. eventuele aankoop grond);

Alternatief 2 is gehanteerd bij de berekening van de kosten.

Ad 5. De kosten voor nieuwe autoponten zijn geactualiseerd. Bij het bepalen van de vervangingskosten zijn 20 % VAT-kosten (kosten voorbereiding, administratie en toezicht) in rekening gebracht;

Ad 6. Voor casco verzekering van de ponten en verzekering van de aanleginrichtingen is uitgegaan van een te verzekeren bedrag van M€ 35,1 en een verzekeringspremie van 0,76 %.

De personeelskosten nodig voor het beheer dienen nog te worden ingevuld.

4.2 Financiële scenario's

Tijdens het bestuurlijk overleg op 18 oktober j.l is afgesproken dat er verschillende scenario's voor de overdracht worden bekeken. Per scenario wordt de afkoopsom en een jaarlijkse vergoeding aangegeven zowel door RWS als door de gemeenten.

De volgende vier verschillende scenario's zijn in de onderhandelingen naar voren gekomen en uitgewerkt:

- 1 Totaal overdragen aan vier gemeenten met een gemeenschappelijke regeling; vervangen ponten c.a. door RWS; onder te verdelen in:
 - 1a Afkoopsom;
 - 1b Vergoeding jaarlijks.
- 2 Totaal overdragen aan vier gemeenten met een gemeenschappelijke regeling; vervangen ponten c.a. door overnemende partij onder te verdelen in:
 - 1a Afkoopsom;
 - 1b Vergoeding jaarlijks.
- 3 De ponten, aanleginrichtingen, veerkantoren en outillage overdragen aan een gemeente (Amsterdam), vervangen ponten c.a. door overnemende partij onder te verdelen in:
 - 1a Afkoopsom;
 - 1b Vergoeding jaarlijks.
- 3A De pontpleinen overdragen aan de betreffende gemeente (Velsen, Haarlemmerliede en Spaarnwoude en Zaandam) onder te verdelen in:
 - 1a Afkoopsom;
 - 1b Vergoeding jaarlijks.

4.3 Resultaten financiële werkgroep

Uitgangspunt van de gemeenten is altijd geweest: het dienstbetoon moet ongestoord door kunnen gaan. De overdracht moet voor de gemeenten budgettair neutraal verlopen zonder grote financiële risico's. Voor Rijkswaterstaat is Brokx-nat in eerste instantie leidend geweest. Gaandeweg is gebleken dat hierop wijzigingen/aanvullingen mogelijk zijn.

In de financiële werkgroep is een groot aantal afspraken gemaakt om tot overeenstemming te komen.

Deze afspraken zijn:

- Tot het moment van einde contract met NACO zijn de in het oude contract genoemde indexpercentages ook de maat voor de jaarlijkse vergoeding van RWS aan de gemeenten. Daarna gelden de rijksuitgangspunten en kunnen de gemeenten die aan de volgende contractant opleggen.
 - De jaarlijkse vergoeding door het rijk aan de gemeenten valt in stukken uiteen.
 - Het onderhoud van de infrastructuur en ponten. Hiervoor geldt een jaarlijkse inflatiecorrectie om prijsverhogingen te compenseren.
 - De exploitatieovereenkomst
 - Indexering o.b.v. loonindex voor het loondeel
 - Indexering van het materiaal deel
 - Indexering van de energiecomponent op basis van een energie index
 - Een component voor overhead van de nieuw op te zetten organisatie
 - Aankoop / bouw van nieuwe ponten voor rekening en risico van RWS. Hierbij dient opgemerkt te worden dat Amsterdam bereid is tegen een fixed-price en dus voor eigen risico nieuwe autoponten aan te schaffen.
 - Vervanging van de aanleginrichtingen voor rekening en risico van RWS
 - Totale sanering van de 3^e Rijksbinnenhaven en herbouw / nieuwbouw op dezelfde of andere locatie van gescheiden werkplaatsen etc voor de ponten en de Fast Ferry verbinding. Dit geheel voor rekening en risico van RWS.
 - Overdracht van 6 pontpleinen
 - Overdracht van 6 nieuwe aanlandinrichtingen
 - Overdracht van 5 nieuwe ponten
- Deze afspraken is deels door de HID herroepen tijdens het bestuurlijk overleg van 18 oktober. Bij overdracht zullen de huidige ponten en aanleginrichtingen worden overgedragen. Uitgangspunt van Rijkswaterstaat is de overdracht zo snel mogelijk een feit te laten zijn en niet de daadwerkelijke overdracht uit te stellen totdat de nieuwe ponten geleverd zijn.
- Overname van het contract met NACO
 - Bevoegdheden van de minister om éézijdig bijdragen te verminderen of tot afkoop over te gaan zullen in het overdrachtscontract worden uitgesloten.

Er is geen overeenstemming over:

- De termijn van overdracht en bijbehorende gelden. De gemeenten hebben als uitgangspunt dat er bij een eeuwigdurende overdracht ook eeuwigdurend geld hoort te zijn. RWS is van mening dat wel "eeuwig" een vergoeding wordt toegekend voor de jaarlijkse kosten maar dat er voor "niet jaarlijkse" kosten slechts voor een periode van 30 jaar een vergoeding kan gelden. RWS zit daarmee op de lijn van Brokx-nat. De gemeenten kijken naar de gevolgen van een, éézijdige, verbreking van de juridische overeenkomst uit 1897.
- Overdracht van de vervanger van de 3^e Rijksbinnenhaven (nog kiezen uit diverse scenario's.)
- Berekening van de vergoeding voor onderhoud met een doorlooptijd van meer dan 5 jaar. RWS (DHV) hanteert hier, conform Brokx-nat, een

discontering (4,5%) van de vergoeding. Hierdoor is in het jaar van vervanging slechts een deel van het benodigde geld aanwezig. Ook verdwijnt door deze berekeningswijze de inflatiecorrectie. Deze discontering behoort geheel afwezig te zijn.

- In de, door DHV, opgestelde onderhoudsoverzichten staat een levensduur voor “Veerhuisjes” van 100 jaar waarbij 40 jaar al lang is.
- In de wet afkoopsommen 1979 staat dat, om tot een afkoop te komen, de vermenigvuldigingsfactor van de jaarlijkse vergoeding 22,2222 is. Dit getal ontbeert iedere economische realiteit en is niet acceptabel. RWS gebruikt dit wel om hun afkoopbedrag te berekenen. Een goede afkoopwaarde bereik je, volgens de gemeenten, door de jaarlijkse vergoeding, rekening houdend met de inflatiecorrectie, contant te maken tegen een reële rentevergoeding conform de wet FIDO.
- Op basis van een risico-inventarisatie is een groot aantal risico's onderkend. Deze risico's zijn deels in de contractsfeer, deels procedureel en deels met een verzekering af te dekken. Er blijft echter ook een deel wat volkomen ongrijpbaar is maar wel grote gevolgen kan hebben voor de exploitatie. Bijvoorbeeld langdurige stremming van het kanaal waardoor oversteken niet mogelijke is of uitval/schade aan meerdere ponten gelijktijdig. Voor deze laatste categorie is nog geen afspraak gemaakt. In deze berekening is daarvoor een percentage opgenomen. Het genomen percentage is 2%. Dit wil zeggen dat er één keer in de vijftig jaar een calamiteit kan gaan optreden ter hoogte van de gehele jaarexploitatie.

4.4 Financieel overzicht

Bij het doorrekenen van de scenario's zijn door de gemeenten de volgende uitgangspunten gehanteerd:

	Zaanstad	Haarlemmerliede	Velsen
Prijsstijging algemeen	2,5%	3%	3%
Rentevergoeding FIDO	3,5%	3,5%	3,5%
Prijsstijging energie	6%	6%	6%

De onderstaande tabel is een overzicht met de bedragen bij de verschillende scenario's. De bedragen zijn excl. BTW.

nr	Scenario's	RWS	RWS	Gemeente(n)	Vershil
1	Totaal overdragen aan vier gemeenten <i>Vervanging ponten c.a. door RWS</i>	Totaal	Enmalig startbedrag	Totaal	
1a	Afkoopsom 30 jaar	M€ 164		Niet bespreekbaar	
	50 jaar	Niet bespreekbaar?		Velsen, Haarlemmerliede en Zaanstad: M€ 210	
1b	Jaarlijkse vergoeding (30 jaar)	M€ 5,7		M€ 5,7	-
1b	Jaarlijkse vergoeding na 30 jaar	M€ 4,5		M€ 5,7	M€ 1,2
2	Totaal overdragen aan vier gemeenten <i>Vervanging ponten c.a. door gemeenten</i>				
2a	Afkoopsom	M€ 210,6		Niet bespreekbaar	
2b	Jaarlijkse vergoeding	M€ 6,5			
3	De ponten, aanleginrichtingen, veerhuizen en outillage overdragen aan een gemeente (Amsterdam) <i>Vervanging ponten c.a. door gemeente</i>				
3	Afkoopsom	M€ 209		M€ 228	M€ 19
3A	De pontpleinen overdragen aan de betreffende gemeente:				
3A.1	Velsen				
3A.1a	Afkoopsom	€ 507.000			
3A.1b	Jaarlijkse vergoeding	€ 20.784	€ 45.000		
3A.2	Haarlemmerliede en Spaarnwoude				
3A.1a	Afkoopsom	€ 437.600			
3A.1b	Jaarlijkse vergoeding	€ 18.637	€ 23.500		
3A.1	Zaanstad				
3A.1a	Afkoopsom	€ 74.700			
3A.1b	Jaarlijkse vergoeding	€ 19.757	€ 35.000		

4.5 Toelichting verschillen

- 1a Bij de afkoopsom wordt het grote verschil veroorzaakt doordat de gemeenten hierbij uitgaan van een lager jaarlijks rendement.
- 1b Na 30 jaar ontstaat er een verschil van M€ 1,2 per jaar doordat na dertig jaar de vergoeding voor het meerjaarlijks onderhoud met een freq. < 5 jaar vervalt.
- 1a/2a Het verschil tussen 1a en 2a wordt hoofdzakelijk veroorzaakt door de kosten van vervanging van de autoponten en het aanpassen van de aanleginrichtingen.
- 2 Het vervangen van de ponten door de gemeenten blijkt onbespreekbaar.

- 3 Het verschil in afkoopsom wordt veroorzaakt doordat de gemeente uitgaat van een lager rendement.

4.6 Ambtelijk financieel advies gemeente Velsen

Alle gemeenten – inclusief Velsen - vinden de optie dat de ponten aan Amsterdam worden overgedragen, een aantrekkelijke – mits het dienstbetoon gegarandeerd kan worden. De mogelijkheden daartoe en de risico's wanneer Amsterdam de ponten overneemt, worden in hoofdstuk 5 toegelicht.

Het ambtelijk advies vanuit de gemeente Velsen is afkoop uit te sluiten en indien toch tot afkoop overeengekomen wordt, tenminste over 50 jaar. Een afkoopsom is automatisch een risico voor de toekomst ongeacht het gehanteerde rentepercentage en termijn.

Voor Velsen zijn er een aantal (deels ongewenste) opties.

- Uitvoering blijft bij RWS met autoponten
- Uitvoering gaat over naar Amsterdam. In de contract sfeer zal zeker gesteld moeten worden dat Amsterdam een eeuwigdurende verplichting heeft om het dienstbetoon te handhaven en dat zij daar geld voor hebben ontvangen van RWS.
- Uitvoering gaat over naar de vier gemeenten op basis van **eeuwigdurende jaarlijkse volledige geïndexeerde** vergoeding door RWS (eenzijdige afkoop volgens wet afkoopsommen 1979 wordt uitgesloten)
- Uitvoering gaat over naar de vier gemeenten op basis van de **contante waarde van de volledige geïndexeerde eeuwigdurende** jaarlijkse vergoeding door RWS
- De rechtzaak tegen RWS gaat verder.
- Uitvoering gaat over naar de vier gemeenten op basis van eeuwigdurende **jaarlijkse geïndexeerde vergoeding** door RWS (eenzijdige afkoop volgens wet afkoopsommen 1979 wordt uitgesloten) (meerjaarlijks onderhoud voor 30 jaar)
- Uitvoering blijft bij RWS maar met verminderd dienstbetoon (fietsponten)
- Uitvoering gaat over naar de vier gemeenten op basis van de contante waarde van de eeuwigdurende jaarlijkse geïndexeerde vergoeding door RWS (meerjaarlijks onderhoud voor 30 jaar)
- Velsen neemt "haar" pont over zonder andere partners (kostenneutraal). Velsen kan zich beroepen op een contract uit 1897 de andere gemeenten niet.
- Velsen compenseert RWS voor handhaving van het huidige dienstbetoon

Weerstandvermogen

Naast de bovengenoemde financiële exploitatiezaken speelt ook het weerstandvermogen voor de gemeente Velsen een rol. Toename van de exploitatieomvang van de gemeente of deelname in derde partijen maakt automatisch ook een toename van het gewenste minimum niveau van de reserves noodzakelijk. Gezien de positie van de gemeente is die ruimte momenteel niet aanwezig.

Toezicht provincie

Gezien de financiële positie van de gemeente is niet te verwachten dat de toezichthouder akkoord zal gaan met een overname van de ponten, of deelname in een derde partij hiertoe, als daarbij nadelige financiële gevolgen te verwachten zijn.

5 Consequenties overname door gemeente Amsterdam

In dit hoofdstuk worden de mogelijke consequenties voor de drie gemeenten (Velsen, Zaanstad en Haarlemmerliede) gegeven in geval van een overname van de pontveren door de gemeente Amsterdam.

Deze consequenties zijn verdeeld in financiële consequenties en juridische consequenties. Overige aandachtspunten die in de afweging relevant zijn ten aanzien van deze overname zijn afzonderlijk, als laatste, beschreven.

5.1 Financiële consequenties

Deze zijn er niet. Wanneer de ponten aan een door de vier gemeenten op te richten rechtspersoon zouden worden overgedragen, zou de overname kostenneutraal moeten zijn. De gemeenten zouden er niets aan verdienen, echter ook niets op toe willen leggen. Wanneer de pontveren door de gemeente Amsterdam worden overgenomen zullen de drie gemeenten geen financiële consequenties kennen. Wel is het ooit uit te sluiten risico op tegenvallers (evenals de kans op een meevaller!) vervallen. Hiervoor wordt verwezen naar de risico's.

5.2 Juridische consequenties

Er zijn ten aanzien van de juridische consequenties vijf aspecten te onderscheiden:

1. Zeggenschap over dienstverlening. De vraag is of bij overname door Amsterdam de overige drie gemeenten nog zeggenschap (kunnen) hebben over de dienstverlening door de pontveren (het dienstbetoon).
2. Aanspraak maken op overeenkomst uit 'negentiende eeuw'.
3. Rechten ontlenen aan intentieverklaring. Tussen de vier gemeenten en Rijkswaterstaat is een intentieverklaring getekend, waarin is vastgelegd dat partijen ernaar streven gezamenlijk tot overname te komen. Bij een overeenkomst/deal tussen Amsterdam en Rijkswaterstaat wordt deze intentieverklaring gepasseerd. De vraag is nu of het passeren van deze intentieverklaring kan worden gebruikt om Amsterdam te dwingen tot het maken van afspraken met de overige gemeenten over het dienstbetoon in de toekomst?
4. Zeggenschap over pontpleinen. De pontpleinen zijn onderdeel van de onderhandelingen met Rijkswaterstaat. Iedere gemeente zou bij overname ook de pontpleinen overnemen die zich op haar grondgebied bevinden. Wanneer de gemeente Amsterdam de pontveren overneemt bestaat er de mogelijkheid dat zij ook de pontpleinen overneemt. De vraag is of de overige gemeenten dit willen.

5. Moment van opzeggen intentieverklaring. Het moment van opzeggen van de intentieverklaring kan bepalend zijn voor de consequenties die eraan verbonden zijn. De vraag is of de drie overige gemeenten er goed aan doen om zodra Amsterdam en Rijkswaterstaat tot overeenstemming zijn gekomen de intentieverklaring op te zeggen. Het alternatief is om Rijkswaterstaat en Amsterdam de intentieverklaring te laten opzeggen.

5.3 Mogelijkheden het dienstbetoon te waarborgen

In deze paragraaf worden de (on-)mogelijkheden beschreven het dienstbetoon te garanderen in het geval Amsterdam de pontveren overneemt.

Veerverbinding

In 1866 en 1867 zijn er overeenkomsten gesloten met Velsen, Zaandam en Buitenhuizen over de instandhouding van de oeververbindingen over het Noordzeekanaal. Het Noordzeekanaal is aangelegd op basis van een door de staat verleende concessie aan de Amsterdamse Kanaalmaatschappij (AKM). Een van de voorwaarden van die concessie was dat zorggedragen moest worden voor oeververbindingen binnen de gemeenten die door het kanaal doorsneden werden. De AKM heeft op basis daarvan overeenkomsten gesloten met de gemeente Velsen (13 januari 1866), de gemeente Zaandam (2 maart 1867) en het polderbestuur van Buitenhuizen (31 mei 1866).

Vervolgens heeft AKM haar rechten en verplichtingen bij overeenkomst – bekrachtigd bij wet van 18 december 1882 – aan de Staat overgedragen. De Staat heeft in de jaren 90 aangegeven dat de instandhouding van de veren niet langer tot de rijkstaak behoort. Om die reden beoogt zij de veerverbindingen over te dragen aan respectievelijk Naco, de gezamenlijke gemeenten en nu aan Amsterdam.

De enkele overdracht van het beheer en onderhoud van de veerverbindingen aan Amsterdam bevrijdt de Staat niet zonder meer van haar verplichtingen voortvloeiende uit de overeenkomsten uit de 19e eeuw. Zij blijft in beginsel contractspartij bij deze overeenkomsten. Dit betekent dat het Rijk (in rechte) aangesproken kan worden door Velsen, Zaanstad en de rechtsopvolgers van Buitenhuizen, indien Amsterdam besluit tot opheffing van de veerverbindingen. Met andere woorden: de verantwoordelijkheid voor de instandhouding van de veren valt als het ware terug op het Rijk, als Amsterdam deze verplichting niet langer op zich neemt.

Het vorenstaande wordt anders als Amsterdam als rechtsopvolger treedt in de rechten en verplichtingen voortvloeiende uit deze overeenkomsten. Dit dient nadrukkelijk in de overdrachtsovereenkomst geregeld te worden. Het Rijk kan dan niet langer (in rechte) worden aangesproken op de instandhouding van de veerverbindingen, maar Amsterdam wel.

Een andere mogelijkheid is nog dat het Rijk de overeenkomsten op grond van artikel 6: 248 BW opzegt of de rechter verzoekt om ontbinding van de overeenkomsten op grond van artikel 6:258 BW (gewijzigde omstandigheden). Dit scenario betekent echter dat de eeuwigdurende instandhouding van de veerverbindingen bij voorbaat juist niét gegarandeerd is. Uitvoering van dit scenario is vooralsnog niet aan de orde.

De scenario's 1 en 2 bieden feitelijk dezelfde garantie: het Rijk, dan wel in geval van overdracht, de gemeente Amsterdam zijn in beginsel verplicht een oeververbinding in stand te houden jegens Velsen, Zaanstad en de rechtsopvolgers van het polderschap Buitenhuizen. Dit biedt echter geen keiharde garantie dat dit ook gebeurt. Het biedt Velsen, Zaanstad en voormalig polderschap wel de titel om naar de rechter te stappen om nakoming van de overeenkomsten af te dwingen. Of de rechter dit verzoek honoreert zal geheel afhankelijk zijn van de dan bestaande situatie, in het licht van de redelijkheid en billijkheid.

De meest wenselijke optie – waarbij de gang naar de rechter wordt vermeden – is om nu al afspraken te maken over de instandhouding (zie ook hieronder). De vraag is echter of het Rijk of Amsterdam zich nu al willen verplichten tot eeuwigdurende instandhouding van de veerverbindingen.

De vraag wie er aangesproken kan worden op nakoming van de overeenkomsten als de veerverbindingen overgedragen worden aan Amsterdam is dus afhankelijk van hetgeen RWS en Amsterdam bij de overdracht overeenkomen. Als Amsterdam besluit in de rechten en plichten te treden van RWS inzake de overeenkomsten uit 1866/67, dan kunnen de gemeenten Amsterdam aanspreken op het instandhouden van een oeververbinding (instandhouden dienstbetoon is nog niet uitgedroefd). Indien Amsterdam besluit de betreffende overeenkomsten niet over te nemen, dan kunnen de gemeenten RWS aanspreken.

Conclusie: de gemeenten kunnen altijd één van beide partijen aanspreken op nakoming van de overeenkomsten. Vooralsnog behelst dit slechts het instandhouden van een oeververbinding, er is nog geen duidelijkheid of dit ook de instandhouding van het huidige dienstbetoon inhoudt.

Dienstbetoon

Zoals gezegd, partijen verschillen van mening of RWS gerechtigd is het dienstbetoon te wijzigen. De Raad van State heeft vooralsnog alleen uitgesproken dat het wijzigen van het dienstbetoon niet aan te merken is als een privaatrechtelijke rechtshandeling, maar als een rechtshandeling die deelt in het publiekrechtelijke karakter van de verleende concessie uit 1861 voor de aanleg van het Noordzeekanaal.

Dit betekent dat er bezwaar en beroep van de gemeenten mogelijk is tegen het besluit om het dienstbetoon te wijzigen door RWS. Dit betekent echter niet dat zij daarmee de wijziging ook tegen kunnen houden, er zal een belangenafweging plaatsvinden die voordelig of nadelig uit kan pakken of de rechter kan concluderen dat in de overeenkomsten ook een ongewijzigd dienstbetoon is overeengekomen.

De uitspraak van de RvS interpreterend lijkt de conclusie gerechtvaardigd dat ook bij wijziging van het dienstbetoon door Amsterdam er sprake is van een publiekrechtelijke rechtshandeling (dus vatbaar voor bezwaar en beroep), maar dit is

niet helemaal zeker. Dit gelet op het feit dat de RvS heeft overwogen dat RWS de concessieverlener en – houder is en toentertijd garanties heeft afgegeven indien de toenmalige concessiehouder niet voor adequate oeververbindingen zou zorgdragen. Omstandigheden die niet voor Amsterdam gelden.

Conclusie: op basis van de uitspraak van de RvS kan geconcludeerd worden dat de gemeenten bezwaar en beroep aan kunnen tekenen tegen het wijzigen van het dienstbetoon door RWS en eventueel Amsterdam. Daarmee is niet gezegd dat het huidige dienstbetoon in stand wordt gehouden.

Na overdracht van de veren aan Amsterdam wordt het dienstbetoon in ieder geval geregeld in:

1. De exploitatieovereenkomst met Naco. Amsterdam treedt in de rechten en plichten van de exploitatieovereenkomst met Naco. Ingevolge deze overeenkomst is Naco gehouden het dienstbetoon uit te voeren zoals die door de Staat is vastgesteld (en dus door Amsterdam is overgenomen.). Het huidige artikel 4.2 verwijst nu naar de Beleidsregel, maar zal na overdracht aangepast moeten worden. Gedacht kan worden aan een bepaling waarin staat wanneer en in hoeverre Amsterdam het dienstbetoon gewijzigd kan worden. Een dergelijke bepaling geldt echter uitsluitend tussen Naco en Amsterdam en biedt geen garanties jegens derden dat het dienstbetoon niet zal wijzigen.
2. De overdrachtsovereenkomst tussen Amsterdam en het Rijk. In deze overeenkomst kan worden opgenomen de verplichting dat Amsterdam het huidige dienstbetoon zal handhaven. Gelet op het karakter van de overdrachtsovereenkomst zal een dergelijke verplichting uitsluitend als een voorwaarde van de financiering worden gezien en niet als garantie jegens het Rijk of jegens derden dat het dienstbetoon eeuwig in stand blijft.

Tussenconclusie

Bij een overdracht aan Amsterdam bevinden de gemeenten zich feitelijk in dezelfde positie als de huidige. Ze hebben geen zeggenschap in het al dan niet wijzigen van het dienstbetoon, maar zullen de wijziging aan moeten vechten, zonder garantie op succes.

Afspraken Amsterdam

Net als met RWS kunnen de gemeenten afspraken maken met Amsterdam over het wijzigen van het dienstbetoon c.q. het inzetten van de nieuwe ponten op de huidige routes. Deze kunnen vastgelegd worden in een overeenkomst of convenant. Hierin kan bijvoorbeeld geregeld worden dat Amsterdam in overleg treedt met de gemeenten over een eventuele wijziging of dat deze wijziging de instemming behoeft van de betreffende gemeenten.

Er is echter geen verplichting voor Amsterdam om hier aan mee te werken en een overeenkomst met de gemeenten te sluiten.

Daarnaast geldt de algemene rechtsregel dat partijen om ontbinding of wijziging van een overeenkomst kunnen verzoeken indien er sprake is van gewijzigde omstandigheden zodat ongewijzigde voortzetting van de overeenkomst niet geveerd

kan worden. Dit geldt echter voor alle overeenkomsten die gemeenten sluiten, dus dat hoeft niet bij voorbaat een reden te zijn om niet mee te werken aan een overdracht aan Amsterdam.

Intentieverklaring

Op 29 november 2004 hebben de gemeenten en RWS een intentieverklaring ondertekend. Hierin is de mogelijkheid opgenomen dat partijen in overleg zullen treden over wijziging van de verklaring, indien anderen dan betrokken partijen willen toetreden. Tevens is opgenomen dat de verklaring geen juridisch afdwingbare verplichtingen bevat, hetgeen inhoudt dat partijen de afspraken uit de overeenkomst niet bij de rechter kunnen afdwingen, maar er moreel naar dienen te handelen.

Het doel van deze verklaring is de exclusieve onderhandelingspositie tussen gemeenten en RWS te waarborgen totdat men overeenstemming heeft bereikt dan wel men schriftelijk besluit dat er geen overeenstemming bereikt wordt. Amsterdam alleen is geen partij bij de verklaring, de gemeenten gezamenlijk wel.

Het staat RWS derhalve niet zonder meer vrij om onderhandelingen met alleen Amsterdam te voeren, zonder overleg en toestemming van de andere partijen. Strict formeel zou RWS of Amsterdam moeten verklaren aan partijen dat er geen overeenstemming bereikt kan worden, waarna de overige partijen hiermee in moeten stemmen, waarna het schriftelijk vastgelegd kan worden. Daarna kunnen de onderhandelingen pas gestart worden.

De vraag is of de gemeenten hierbij een belang hebben. Informele overleggen tussen RWS en Amsterdam kunnen op grond van de ondertekende verklaring niet leiden tot een overdracht van de pontveren. Daarvoor zal eerst de intentieverklaring door alle partijen schriftelijk beëindigd moeten worden.

De intentieverklaring echter bij voorbaat al beëindigen voordat zeker is dat RWS en Amsterdam er uit komen, is niet zinvol. Indien de onderhandelingen tussen RWS en Amsterdam mislukken, zou er weer een nieuwe verklaring getekend moeten worden tussen de oorspronkelijke partijen, tenzij RWS dan misschien met een andere partij wil onderhandelen, waarmee de gemeenten buitenspel staan.

Het is echter wel verstandig richting RWS en Amsterdam aan te geven, dat de andere partijen akkoord zijn met informele onderhandelingen om tot een mogelijke overeenstemming te komen (indien de gemeenten hier inderdaad mee akkoord zijn), maar dat zij daarmee geenszins hun rechten of positie voortvloeiende uit de intentieverklaring prijsgeven.

Conclusie

Voor het instandhouden van de oeververbindingen kunnen de gemeenten RWS of Amsterdam aanspreken (afhankelijk van het feit of Amsterdam treedt in de rechten en plichten van de overeenkomsten uit 1866/67). Op dat vlak is er geen noodzaak voor de gemeenten om de veerverbindingen zelf over te nemen.

Behoudens in het geval dat een rechter zou oordelen dat het huidige dienstbetoon overeengekomen is in de overeenkomsten uit 1866/67 en ongewijzigd voortgezet dient te worden c.q. de belangenafweging leidt tot ongewijzigde voortzetting, is de

enige waarborg ten aanzien van het instandhouden van het huidige dienstbetoon het schriftelijk vastleggen van afspraken hierover met Amsterdam. Daarbij de kanttekening dat iedere overeenkomst om wat voor reden dan ook ontbonden kan worden.

Amsterdam kan hier niet toe verplicht worden. Anderzijds is Amsterdam op dit moment één van de partijen die streeft naar behoud van het huidige dienstbetoon, dus zal Amsterdam er mogelijk niet negatief tegenover staan.

Zo lang de intentieverklaring niet schriftelijk beëindigd is door partijen, mag RWS niet onderhandelen met Amsterdam alleen, noch de veerverbindingen zonder meer overdragen aan Amsterdam. Indien de gemeenten niet onwelwillend staan tegenover de overdracht aan Amsterdam, kunnen zij zich akkoord verklaren met de informele onderhandelingen onder voorbehoud van rechten en positie, voortvloeiend uit de intentieverklaring.

Indien RWS en Amsterdam tot overeenstemming komen, kunnen de gemeenten alvorens in te stemmen met de beëindiging van de intentieverklaring, schriftelijk afspraken maken met Amsterdam. Indien Amsterdam hiermee niet instemt, zouden de gemeenten kunnen weigeren mee te werken aan beëindiging van de intentieverklaring.

Indien RWS en Amsterdam zich hier echter niets van aan trekken en de overdracht doorzetten, is de uitvoering van de intentieverklaring rechtens moeilijk af te dwingen, gelet op de juridische vrijblijvendheid van de intentieverklaring.

Derhalve kan men het beste proberen er in onderling overleg uit te komen en de afspraken schriftelijk vastleggen in een overeenkomst.

5.4 Overige aandachtspunten

Route voor transporten van gevaarlijke stoffen. Gemeente Amsterdam heeft belang bij een verbinding als de Hempont om transporten van gevaarlijke stoffen mogelijk te houden. Dit gaat belangrijker worden wanneer de Zuidas wordt ontwikkeld (Dokmodel) en de ring A10-zuid en ring A10-west niet meer gebruikt kunnen worden voor dergelijke transporten.

Daarnaast is met ingang van volgend jaar tegenverkeer in één tunnelbuis niet meer toegestaan als er in de andere tunnelbuis werkzaamheden zijn of de tunnelbuis gestremd is als gevolg van een ongeval. Dit betekent mogelijk een extra verkeersdruk voor de ponten bij afsluiting van een tunnelbuis.

6 Conclusies

Overname van de pontveren door Amsterdam

Indien het dienstbetoon kan worden gewaarborgd wanneer Amsterdam de ponten overneemt, lijkt dit een aantrekkelijke optie te zijn. De mogelijkheden om het dienstbetoon voor een redelijke termijn vast te leggen, zijn echter beperkt. Behoudens in het geval dat een rechter zou oordelen dat het huidige dienstbetoon overeengekomen is in de overeenkomsten uit 1866/67 en ongewijzigd voortgezet dient te worden c.q. de belangenafweging leidt tot ongewijzigde voortzetting, is de enige waarborg ten aanzien van het instandhouden van het huidige dienstbetoon het schriftelijk vastleggen van afspraken hierover met Amsterdam. Daarbij de kanttekening dat iedere overeenkomst om wat voor reden dan ook ontbonden kan worden. Een algemene rechtsregel daarbij is dat partijen om ontbinding of wijziging van een overeenkomst kunnen verzoeken indien er sprake is van gewijzigde omstandigheden, zodat ongewijzigde voortzetting van de overeenkomst niet geveerd kan worden.

Overdracht met afkoop

In het geval tot afkoop wordt overgegaan (wat in elk geval niet de voorkeur heeft van de gemeente Velsen) verschillen de gemeenten van mening over het aantal jaar waarover afgekocht zou moeten worden. Haarlemmerliede en Spaarnwoude vindt een afkoop over 30 jaar redelijk. Zaanstad en Velsen zijn van mening dat tenminste over 50 jaar zal moeten worden afgekocht. Over een afkoop voor een termijn van 50 jaar geen overeenstemming met Rijkswaterstaat te bereiken te zijn, zeker ook niet gezien het feit dat een overdracht van de pontveren naar Amsterdam (waarbij Amsterdam voor een fixed-price en dus voor eigen risico pontveren zal aanschaffen) voor Rijkswaterstaat een zeer reële optie is.

Overdracht met vergoeding op basis van jaarschijven

Wanneer bij overdracht een vergoeding door Rijkswaterstaat wordt gegeven in jaarschijven is er nagenoeg geen verschil tussen de jaarschijven die Rijkswaterstaat berekend heeft en de jaarschijven zoals de gemeenten die berekend hebben. Een vergoeding middels jaarschijven, waarbij voor een periode van 30 jaar zowel jaarlijkse als meerjaarlijkse onderhoudskosten vergoed worden en na 30 jaar alleen de jaarlijkse onderhoudskosten, is conform Brokx-nat. Over het startbedrag voor de jaarschijven is ambtelijk overeenstemming. Na 30 jaar betekent deze wijze van vergoeden kosten voor de gemeenten. Op jaarbasis zou dit voor de door de vier gemeenten op te richten rechtsvorm na 2036 een onderdekking betekenen van € 1,2 miljoen euro op jaarbasis op de jaarlijkse kosten van € 5,7 miljoen euro (prijspeil 2005). Dit is een onderdekking van ongeveer 20%. Mogelijk dat in de onderhandelingen het tekort van € 1,2 miljoen euro teruggebracht kan worden. Voordeel van deze optie is dat de gemeenten zeggenschap hebben over het dienstbetoon van de pontveren. Daarbij is het zaak dat de gemeente Velsen evenveel zeggenschap krijgt in de op te richten rechtsvorm, als de overige vier gemeenten.

7 Onderhandelingsstrategie

Op 25 november hebben de gemeenten Haarlemmerliede en Spaarnwoude, Zaanstad en Velsen een vooroverleg gehad om de onderhandelingsstrategie voor het finale bestuurlijke overleg met Rijkswaterstaat op 8 december te bespreken.

De laatste tijd is in de ambtelijke werkgroep de focus erg gericht geweest op overdracht met afkoop. Het verschil van inzicht over de termijn waarover afkoop zou moeten plaatsvinden (het ambtelijk advies van Velsen is niet in te stemmen met een afkoop voor minder dan 50 jaar) maakt dat een overdracht met afkoop nagenoeg uitgesloten is. Dit onoverbrugbare verschil kan aanleiding geweest zijn voor Amsterdam en Rijkswaterstaat om gezamenlijk in overleg te treden.

Brief naar Rijkswaterstaat en Amsterdam

Tijdens het overleg op 25 november is besloten vanuit de stuurgroep pontveren een brief te sturen naar zowel Rijkswaterstaat als Amsterdam, waarin wordt aangegeven dat de overige drie gemeenten in beginsel positief staan tegenover een overname van de pontveren door Amsterdam, echter onder de voorwaarde dat het huidige niveau van dienstverlening (dienstbetoon) wordt gehandhaafd bij voorkeur eeuwigdurend maar toch in elk geval voor een aanzienlijke termijn. Wanneer een dergelijke afspraak niet bespreekbaar is wat betreft de gemeente Amsterdam, dan wordt voorgesteld dat de vier gemeenten gezamenlijk tot overeenstemming met Rijkswaterstaat zien te komen. Een overdracht met afkoop lijkt gezien de verschillen over de termijn waarover afgekocht zou moeten worden, geen reële optie te zijn. Wanneer overdracht plaatsvindt met een vergoeding in jaarschijven lijkt overeenstemming dichterbij te zijn. In de brief wordt daarnaast voorgesteld voorafgaand aan het overleg op 8 december een vooroverleg met de gemeente Amsterdam te hebben over de mogelijkheden het dienstbetoon te garanderen in het geval Amsterdam de pontveren overneemt.

Deze brief heeft tot doel vanuit de overige drie gemeenten aan te geven dat zij mogelijkheden zien om te komen tot een overdracht. Dit ook om te voorkomen dat Rijkswaterstaat en Amsterdam nu buiten de intentieverklaring om tot afstemming over overdracht komen, zonder dat de overige gemeenten gelegenheid hebben gehad afspraken te maken met Amsterdam om het dienstbetoon te garanderen. Formeel gezien staat het Amsterdam niet vrij buiten de intentieverklaring in onderhandeling te treden met Rijkswaterstaat. De mogelijkheid bestaat dat Amsterdam en/of Rijkswaterstaat eenzijdig de intentieverklaring ontbindt, hetgeen gezien het vrijblijvende karakter van de intentieverklaring mogelijk is. Dit zal de rechtspositie van Amsterdam echter niet versterken. Bovendien is Amsterdam – net als de overige gemeenten - vanuit de wens het huidige dienstbetoon te garanderen, de intentieverklaring met de overige drie gemeenten aangegaan.

Met deze brief is ook vastgelegd dat vanuit de zijde van de drie overige gemeenten altijd de bereidwilligheid getoond is de intentieverklaring tot een goed einde te brengen. Hiermee wordt ook onze positie versterkt, mocht het onverhoopt toch weer tot een gang naar de rechter komen. Daarnaast heeft de brief tot doel richting Amsterdam aan te geven dat de overige drie gemeenten niet onwelwillend staan tegenover een overdracht van de pontveren aan Amsterdam, maar dan wel onder de voorwaarde dat het dienstbetoon gewaarborgd wordt.

7.1 Voorgestelde onderhandelingsstrategie

In het vooroverleg dat Zaanstad, Haarlemmerliede en Spaarnwoude en Velsen op 25 november jl. hebben gehad, is de volgende onderhandelingsstrategie voorgesteld. Deze onderhandelingsstrategie ligt nu ter goedkeuring voor aan B&W, welke gevraagd wordt 6 december hiermee in te stemmen. Uiteraard zal in het bestuurlijk overleg met Rijkswaterstaat op 8 december alleen een principe-besluit genomen kunnen worden, dat voorgelegd zal moeten worden aan de colleges van de betrokken gemeenten en vervolgens aan de gemeenteraden.

Voorgestelde onderhandelingsstrategie:

1. Amsterdam te volgen in overname van de pontveren, waardoor er geen financiële risico's voor de gemeente zijn, maar met het risico dat het huidige dienstbetoon wordt verminderd;
2. Wanneer er onvoldoende garantie of duidelijkheid wordt gegeven door Amsterdam t.a.v. het dienstbetoon - in onderhandeling treden om als vier gemeenten gemeenschappelijk een overdracht van de pontveren aan te gaan, waarbij door Rijkswaterstaat voor een periode van tenminste 30 jaar middels jaarschijven een vergoeding voor jaarlijkse en meerjaarlijkse onderhoudskosten wordt gegeven en na 30 jaar de jaarschijven worden aangepast (geen vergoeding meer voor meerjaarlijkse onderhoudskosten), waardoor vanaf 2036 op jaarbasis maximaal 20% onderdekking ontstaat (ter hoogte van maximaal € 1,2 miljoen euro op jaarbasis voor de vier gemeenten samen, prijspeil 2005);
3. Wanneer bovengenoemde onderhandelingen niet tot bevredigende resultaten leiden - te onderhandelen over een vergoeding middels jaarschijven voor een periode van 50 jaar, waarbij de jaarschijven hoger zijn dan benodigd voor de jaarlijkse en meerjaarlijkse onderhoudskosten en zodoende een reserve kan worden opgebouwd voor de periode na 50 jaar met het risico dat deze reserve niet dekkend is voor de eeuwigdurende exploitatie van de veerverbindingen;
4. wanneer alle bovengenoemde opties niet tot een voor de gemeente aanvaardbare situatie leiden, af te zien van overdracht van de pontveren en in te stemmen met beëindiging van de intentieverklaring.

De lobbyist, die ook werkzaamheden verricht voor het verwerven van het spoortracé, heeft aangegeven dat – mocht het overleg op 8 december niet tot een aanvaardbaar resultaat leiden – hij mogelijkheden ziet om dit dossier onder de aandacht te brengen

bij de Minister van Verkeer en Waterstaat. Zij zal immers ook het besluit tot overdracht moeten goedkeuren - ook in het geval Amsterdam zonder instemming van de overige drie gemeenten binnen de intentieverklaring tot een overeenkomst met Rijkswaterstaat komt. De verwachting is dat de Minister dan op onze hand zal zijn. Mocht deze optie gewenst zijn, dan is het zaak de zaak direct volgend op het overleg van 8 december de zaak aanhangig te maken in de tweede kamer, nog voor het kerstreces. De genoemde lobbyist zou hiervoor een pad kunnen uitstippelen.

De lobbyist is van mening dat de overige drie gemeenten zeker enige argwaan moeten hebben voor het feit dat Amsterdam de pontveren wil overnemen.



Collegevoorstel / (concept)Raadsvoorstel

Onderwerp: **Overeenkomst Dienstbetoon Veerponten**

Datum raadsvergadering:		Portefeuillehouder:	Mw. Ir. A. Baerveldt
Datum Carrousel	B08.0586	Ambtenaar:	
Raadsvoorstelnummer		Telefoonnummer:	
Registratienummer:		E-mailadres:	
Bijlagen: 1	overeenkomst met bijlagen		

(Publieks)samenvatting

De veerponten over het Noordzeekanaal zijn met de ondertekening van de overeenkomst tussen de gemeente Amsterdam en Rijkswaterstaat in december van 2007 onder beheer van de gemeente Amsterdam gekomen. Voorheen was dit een taak van Rijkswaterstaat maar het Rijk heeft het beheer van al haar veerverbindingen over het Noordzeekanaal aan Amsterdam overgedragen. De gemeente Amsterdam gaat dus niet alleen de "eigen" ponten maar ook die in de gemeenten Zaanstad, Velsen en Haarlemmerliede varen beheren. In de voorliggende Overeenkomst Dienstbetoon tussen de gemeente Amsterdam en de Gemeenten Zaanstad, Haarlemmerliede en Velsen, wordt vastgelegd dat Amsterdam de ponten tenminste de komende dertig jaar als autoponten met dezelfde frequentie in de vaart zal houden. Hiermee is de in 2002 door Rijkswaterstaat voorgenomen verschralling van zowel de frequentie als autoveer van de baan. Voorzienbare exploitatierisico's, zoals stijging van de brandstofprijzen of van de personeelslasten komen voor rekening van Amsterdam. Er is door Amsterdam bovendien een bedrag van 8 miljoen voor onvoorziene risico's gereserveerd. Mocht dit geld onverhoopt binnen de dertig jaar opraken dan gaan partijen in overleg om een oplossing te zoeken met als uitgangspunt dat de ponten net zo vaak blijven varen als nu het geval is. Het zou kunnen zijn dat dan wel een financieel beroep op Velsen zal worden gedaan.

Het is de bedoeling dat de ponten ook na de genoemde dertig jaar blijven varen. Daar komen te zijner tijd nieuwe afspraken over. Gemeente Velsen heeft samen met de gemeente Haarlemmerliede en Zaanstad in een brief aan de minster aangegeven dat indien opnieuw een ongewenste verschralling van de pontveren dreigt zij Rijkswaterstaat zullen houden aan hun verplichting uit 1882 waarin Rijkswaterstaat tot in eeuwigheid een adequate oeververbinding garandeert.

Voor de overdracht en het gebruik van de grond en gebouwen bij de veerpont (de pontpleinen) komt nog een afzonderlijke overeenkomst.

Voorgesteld besluit

Akkoord te gaan met de inhoud van de dienstovereenkomst met Amsterdam en dit eindresultaat van de onderhandelingen ter consultatie aan de Raad voor te leggen.

Inleiding

Rijkswaterstaat beheert sinds 1882 de pontveren over het Noordzeekanaal. Deze waren een gedeeltelijke compensatie voor het wegvallen van verbindingen tussen steden en dorpen als gevolg van de aanleg van het Noordzeekanaal. De rijksoverheid vindt het exploiteren van lokale veerponten in de huidige tijd niet meer tot haar kerntaken behoren, omdat er nu ook tunnels en bruggen zijn.

Aanvankelijk was het de bedoeling dat elke gemeente zelf zijn ponten zou gaan beheren. Rijkswaterstaat is echter met de gemeente Amsterdam iets anders overeengekomen: Met ingang van december 2007 heeft de gemeente Amsterdam de ponten van het Rijk overgenomen. Amsterdam zal gedurende tenminste dertig jaar, naast de eigen ponten, de ponten in Velsen, Zaanstad en Haarlemmerliede laten varen. In ruil hiervoor heeft Amsterdam een financiële vergoeding van het rijk ontvangen.

De gemeenten Zaanstad, Haarlemmerliede en Velsen, hebben in een eerdere fase aangegeven geen tegenstander te zijn van de overdracht aan Amsterdam, maar hebben hierbij aangegeven wel zekerheid te willen over het "dienstbetoon". Bovendien vinden de gemeenten dat ze altijd het rijk kunnen blijven aanspreken, mocht er toch iets misgaan.

Na jaren onderhandelen is er nu een eindresultaat bereikt over het dienstbetoon en de manier waarop de risico's afgedekt worden. Dit is vastgelegd in de Overeenkomst Dienstbetoon Pontveren (zie bijlage). Hierin staat dat Amsterdam het dienstbetoon gedurende dertig jaar ongewijzigd laat. Ook komen de normale exploitatierisico's, zoals stijging van de brandstofprijzen, loonsverhogingen, e.d. voor rekening van Amsterdam. Voor onvoorziene risico's stelt Amsterdam een bedrag van 8 miljoen euro beschikbaar. Dit bedrag is vastgesteld aan de hand van een door Rijkswaterstaat goedgekeurde rekenmethode. Inkomsten uit rente zullen aan de reserve worden toegevoegd. Als de reservering onverhoopt voortijdig uitgeput mocht raken zullen partijen in overleg treden met als inzet het in stand houden van de huidige vaarfrequentie. In dat geval is het mogelijk dat Velsen een financiële bijdrage zal moeten leveren aan de instandhouding van de veerverbinding. Zoals hierboven al genoemd Verder is in de overeenkomst tussen de Gemeenten en Amsterdam tevens opgenomen dat de gemeenten het Rijk ondanks de dienstbetoonovereenkomst houden aan het verdrag dat is vastgelegd bij de aanleg van het Noordzeekanaal. Hierin is geregeld dat het rijk de eeuwigdurende verplichting heeft voor een adequate oeververbinding te zorgen. Verschil van inzicht bestaat namelijk nog steeds over de vraag in hoeverre het rijk hiermee ook haar verplichting heeft overgedragen, aangezien dit een publiekrechtelijke verplichting is. De voorliggende overeenkomst houdt de mogelijkheid open dat het rijk op deze verplichting wordt aangesproken.

Wanneer na dertig jaar geld over is zal dit in de volgende jaren ten behoeve van de veerponten.

Beoogd maatschappelijk resultaat

Voor een periode van dertig jaar zekerheid ten aanzien van het voortbestaan van een veerverbinding voor het langzaam- en snelverkeer, zonder (grote) financiële risico's.

Kader

Bij de aanleg van het Noordzeekanaal is bij verdrag vastgelegd dat het rijk de eeuwigdurende verplichting heeft voor een adequate oeververbinding te zorgen. De overeenkomst tussen de gemeente Amsterdam en Rijkswaterstaat bepaalt dat Amsterdam de veerponten overneemt. Verschil van inzicht bestaat over de vraag in hoeverre het rijk hiermee ook haar verplichting heeft overgedragen, aangezien dit een publiekrechtelijke verplichting is. De voorliggende overeenkomst houdt de mogelijkheid open dat het rijk op deze verplichting wordt aangesproken.

Argumenten

Het alternatief is dat geen dienstbetoonovereenkomst wordt afgesloten. In dat geval zal Amsterdam de ponten ook laten varen. Er zijn dan echter geen garanties met betrekking tot de frequentie en ook de Post onvoorzien van 8 miljoen is niet gegarandeerd.

Maatschappelijk draagvlak

De bevolking hecht groot belang aan de instandhouding van de veerpont voor zowel langzaam verkeer en voetgangers als voor auto's. Dat is nu voor de komende 30 jaar verzekerd.

De gemeenten Zaanstad en Haarlemmerliede hebben aangegeven in te zullen stemmen met de voorliggende overeenkomst.

Financiële consequenties

In de overeenkomst dienstbetoon pontveren is voor dekking van financiële risico's een risicovoorziening ten bedrage van 8,0 miljoen euro beschikbaar.

Als leidraad voor onttrekkingen is een overzicht van mogelijke risico's opgesteld.

Het budget kan, ondanks jaarlijkse indexering, binnen de periode van 30 jaar uitgeput raken.

Op dat moment ontstaat voor de gemeente de plicht om een financiële bijdrage te leveren met als doel het voorzieningenniveau op peil te houden.

Het alternatief is om het voorzieningenniveau aan te passen.

Ondanks dat de gemeente Amsterdam de exploitatierisico's (grotendeels) overgenomen heeft en een risicoanalyse van financiële tegenvallers is gemaakt, dient de gemeente zich te realiseren dat er geen zekerheid bestaat over een kostenneutrale dienstbetoon van de pontveren gedurende 30 jaar.

De gemeente behoudt zich te allen tijde echter het recht voor in dat geval het rijk aan te spreken op de verplichting om in een adequate oeververbinding te blijven voorzien.

Realisatie

- communicatie: eerst bespreken in de gemeenteraad, daarna o.a. persbericht (communicatieplan in voorbereiding)
- planning: gemeenteraad in augustus / september, kort hierop ondertekening door de wethouders van de betrokken gemeenten
- evaluatie: elke drie jaar komen de contractspartijen bij elkaar om de uitvoering van de overeenkomst te evalueren

Velsen, 24 juni 2008

Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Velsen

Secretaris (a.i.)

Burgemeester

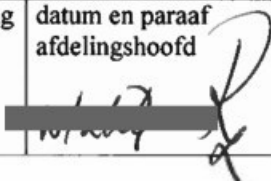


drs. M. Zierikzee

mr. P.A.G. Cammaert



COLLEGE VOORSTEL

B07.0036

naam telefoon afdeling : BOR	datum vergadering 15 januari 2007	datum en paraaf afdelingshoofd 	Portefeuillehouder ir. A.V. Baerveldt	Paraaf portefeuillehouder 
onderwerp : Pontveren				
Advies van :			Communicatie advies	
AB <input type="checkbox"/> pos. <input type="checkbox"/> neg.	BR <input type="checkbox"/> pos. <input type="checkbox"/> neg.	MO <input checked="" type="checkbox"/> pos. <input type="checkbox"/> neg.	ROE <input type="checkbox"/> pos. <input type="checkbox"/> neg.	<input checked="" type="checkbox"/> Openbaar <input type="checkbox"/> direct <input checked="" type="checkbox"/> week later via besluitenlijst
BOR <input type="checkbox"/> pos. <input type="checkbox"/> neg.	CC <input type="checkbox"/> pos. <input type="checkbox"/> neg.	PO <input type="checkbox"/> pos. <input type="checkbox"/> neg.	SWS <input type="checkbox"/> pos. <input type="checkbox"/> neg.	<input checked="" type="checkbox"/> Niet openbaar want <input type="checkbox"/> Art.10 WOB <input type="checkbox"/> Art.11 WOB
kern van het onderwerp (maximaal 12 regels) : (deze kern is openbaar) De Amsterdamse gemeenteraad heeft ingestemd met de overname van de pontveren van Rijkswaterstaat die de verbinding instandhouden over het Noordzeekanaal. Dit betekent dat onder andere de pont over het Noordzeekanaal bij Velsen onder de verantwoordelijkheid komt te vallen van de gemeente Amsterdam.				
vervolgprocedure OR <input type="checkbox"/> advies <input type="checkbox"/> instemming <input type="checkbox"/> ter kennisgeving		besluit - wethouder Baerveldt te mandateren voor het voeren van het bestuurlijk overleg op basis van het in dit collegevoorstel geformuleerde standpunt. <i>o.w.t.e</i> <i>stemmen zie pag. 3</i>		
Raad <input type="checkbox"/> besluiten dmv raadsvoorstel <input type="checkbox"/> bespreken <input type="checkbox"/> collegebericht		voorstel portefeuillehouder <input checked="" type="checkbox"/> bespreken <input type="checkbox"/> conform	besluit <input type="checkbox"/> conform <input type="checkbox"/> aanhouden <input checked="" type="checkbox"/> afwijkend besluit	eerdere besluiten (data)
paraaf gemeentesecretaris 		Opmerkingen		

vervolgtekst

De Amsterdamse gemeenteraad is 19 december 2006 akkoord gegaan met het ondertekenen van een overeenkomst met Rijkswaterstaat voor het overnemen van de pontveren over het Noordzeekanaal. Dit betreft: de veerverbinding in Velsen, de veerverbinding bij Buitenhuisen en het veer tussen Zaanstad en Amsterdam. Hiermee komt o.a. de pont in Velsen onder verantwoordelijkheid van de gemeente Amsterdam te vallen. In een eerdere fase is getracht te komen tot de overname van de ponten door de vier gemeenten, echter dit is niet gelukt door verschil van mening over de grootte van de afkoopsom. Hierna is Amsterdam met toestemming van de andere gemeenten zelf in onderhandeling gegaan met Rijkswaterstaat voor het overnemen van de veerverbindingen over het Noordzeekanaal (voorwaarde was dat de partijen een overeenkomst zouden sluiten over het dienstbetoon van de veerverbindingen. Hierover zijn gelijktijdig met de onderhandelingen tussen Rijkswaterstaat en Amsterdam onderhandelingen gevoerd tussen Amsterdam en de drie gemeenten). Zoals aangegeven heeft dit nu tot een akkoord geleid tussen Amsterdam en Rijkswaterstaat. Overigens moet de overeenkomst tussen Amsterdam en Rijkswaterstaat nog uitgewerkt worden, waarna de overeenkomst ook nog in het kabinet behandeld zal worden.

Onderdeel van de overeenkomst tussen Amsterdam en Rijkswaterstaat is dat Rijkswaterstaat van mening is dat hiermee de oude verplichting uit 1839 tot het in stand houden van een adequate oeververbinding overgedragen is aan Amsterdam. Tegen dit laatste zijn de drie gemeenten altijd fel gekant geweest, omdat de overeenkomst tussen Amsterdam en Rijkswaterstaat voorziet in het voor de eerste dertig jaar handhaven van autoveren op basis van het huidige dienstbetoon (exploitatiejaren en frequentie), maar voor de periode daarna ten aanzien van het dienstbetoon niets regelt. Juridisch is er verschil van mening of Rijkswaterstaat een dergelijke verplichting wel over kan dragen vooral als dat zonder formele wetgeving gebeurt. Voor de gemeente is het ook beter om het Rijk aan te spreken dan een andere gemeente.

Zoals vermeld hebben parallel aan de onderhandelingen tussen Rijkswaterstaat en Amsterdam ook onderhandelingen plaatsgevonden tussen de drie gemeenten en de gemeente Amsterdam over het dienstbetoon dat Amsterdam zal garanderen voor de veerverbindingen. Er is tijdens dit proces door bureau Twijnstra en Gudde een risicoanalyse uitgevoerd naar de risico's bij de overname van de pontveren. Deze belangrijkste risico's zijn gekwantificeerd en opgenomen in de afkoopsom van Rijkswaterstaat. Ondanks de opname van deze risico's in de afkoopsom zijn de onderhandelingen tussen Amsterdam en de drie gemeenten zeer moeizaam verlopen als gevolg van een verschil van mening over de risico's die Amsterdam bij tegenvallers kan afwentelen op de drie gemeenten waarin de pont vaart. Inzet van het geschil is dat Amsterdam vasthoudt aan de opname van artikel 2.5 in de (concept) overeenkomst dienstbetoon pontveren over het Noordzeekanaal tussen Amsterdam en Velsen, Zaanstad en Haarlemmerliede. In dit artikel staat het volgende omschreven: "2.5 Indien sprake is van onvoorziene omstandigheden als bedoeld in artikel 6:258 van het Burgerlijk Wetboek is Amsterdam gerechtigd het dienstbetoon aan te passen. Als onvoorziene omstandigheid wordt in ieder geval beschouwd de toename van kosten welke het gevolg is van het zich verwezenlijken van risico's waarmee bij de berekening van de financiële bijdrage van het Rijk verbonden aan het overnemen van de veren geen of onvoldoende rekening mee is gehouden". Op alle andere punten is er geen verschil van mening met Amsterdam. Hiernaast is in de overeenkomst tussen Amsterdam en de drie gemeenten op initiatief van de drie gemeenten nog een artikel opgenomen die de gemeenten Velsen, Haarlemmerliede en Zaanstad de mogelijkheid geeft om juridisch de overdracht van de verplichting tot de instandhouding van een adequate oeververbinding door Rijkswaterstaat aan Amsterdam aan te vechten. Dit betekent feitelijk dat als er over dertig jaar of tussentijds onenigheid bestaat tussen Amsterdam en de gemeenten over het niveau van de dienstregeling, dan kunnen de gemeenten zich beroepen op het feit dat zij toen wel een dienstbetoonovereenkomst hebben gesloten met Amsterdam, maar dat niet akkoord is gegaan met het overdragen van de verplichting tot het in stand houden van de adequate oeververbinding. De uitkomst van een juridische strijd zal over dertig jaar ook weer ongewis zijn.

Scenario's

- Als de drie gemeenten besluiten om te tekenen bestaat er, binnen de genoemde onzekerheden van de dienstbetoonovereenkomst, de zekerheid dat de komende dertig jaar autoponten zullen blijven varen met dezelfde frequentie als nu. Na dertig jaar ontstaat een nieuwe situatie omdat dan de overeenkomst tussen Amsterdam en de drie gemeenten ten aanzien van het dienstbetoon afloopt. Daarmee vervalt dan ook voor Amsterdam de verplichting om het dienstbetoon te handhaven op het niveau van de huidige dienstregeling. Indien dit tot een ongewenste opstelling van Amsterdam leidt, kunnen wij terugvallen op de verplichting van Rijkswaterstaat uit 1882 voor het in stand houden van een adequate oeververbinding. Hiervoor hebben wij een artikel opgenomen in de dienstbetoonovereenkomst. Tevens zal bekeken worden of er naast de opname van het artikel in de overeenkomst met Amsterdam nog andere stappen gezet moeten worden om later met succes terug te kunnen vallen op de verplichting tot het in stand houden van de adequate oeververbinding door Rijkswaterstaat.
- Indien de drie gemeenten besluiten om de dienstbetoonovereenkomst met Amsterdam niet te tekenen dan zullen de drie gemeenten moeten proberen om de overeenkomst tussen Amsterdam en Rijkswaterstaat tegen te houden. Hiervoor zal dan een juridische strijd moeten worden gevoerd en zal er een lobby gestart moeten worden richting de Tweede Kamer om de overdracht van de ponten tegen te houden. Als Velsen deze strijd wint dan is de overdracht van de baan. Rijkswaterstaat zal dan terugvallen op haar plannen uit 2000 waarin Rijkswaterstaat de autoponten wil vervangen door fiets-/voetveren. Deze plannen zullen wij dan opnieuw juridisch moeten aanvechten. De uitkomst hiervan is ongewis.
- Indien één van de drie gemeenten besluit om niet te tekenen ontstaat een nieuwe situatie waarbij de juridische consequenties hiervan op dat moment bekeken moeten worden.

19 januari vindt er bestuurlijk overleg plaats tussen de wethouders van de drie gemeenten. Onderwerp van gesprek is dan het al of niet akkoord gaan met de inhoud van de dienstbetoonovereenkomst en deze voor goedkeuring voor te leggen aan de colleges en de gemeenteraden van de drie gemeenten.

Advies:






Ondanks dat een zeker risico gelopen wordt bij de overname van de pontveren door Amsterdam, wordt geadviseerd om in te stemmen met de dienstbetoonovereenkomst met Amsterdam. De zekerheid ten aanzien van het handhaven van het huidige dienstbetoon zijn in deze optie de grootste. ¶

Bij het collegevoorstel zijn de stukken gevoegd zoals deze op 19 december 2006 in de Raad van Amsterdam behandeld zijn en waarmee de Amsterdamse Raad heeft ingestemd. Het betreft de volgende stukken:

- Raadsvoordracht Amsterdam
- Ambtelijk onderhandelingsresultaat d.d. 12 juni 2006 tussen Amsterdam en Rijkswaterstaat
- Overeenkomst tussen Amsterdam en Rijkswaterstaat betreffende de pontveren over het Noordzeekanaal
- Ambtelijke overeenkomst tussen Amsterdam en Rijkswaterstaat betreffende vaarweg afgesloten IJ
- Overeenstemming op hoofdlijnen eigendomsoverdracht percelen op gronden langs de zuidoever van het Noordzeekanaal
- Overeenkomst dienstbetoon pontveren tussen Amsterdam en Velsen, Zaanstad en Haarlemmerliede.

B&W-VOORSTEL

Bos-1162

naam :  telefoon :  afdeling : O.W.	datum b&w vergadering 16 augustus 2005	data vervolgpcedures commissie : 06-09-2005 raad : -	portefeuillehouder M.G.J.E. Vos			
procedure advies afdeling <input type="checkbox"/> raadsvoorstel <input type="checkbox"/> raad vooraf inlichten <input type="checkbox"/> raad consulteren <input type="checkbox"/> raad meedelen <input type="checkbox"/> raad niet inlichten	onderwerp : stand van zaken overname pontveren.					
paraaf afdelingshoofd 	overlegd met :					
paraaf consulent financiën <input type="checkbox"/> n.v.t. 	kern van het onderwerp (korte inhoud) : Op 29 november 2004 is door de gemeenten Velsen, Zaanstad, Amsterdam, Haarlemmerliede/Spaarnwoude en Rijkswaterstaat Noord-Holland een intentieverklaring getekend, waarin de intentie is uitgesproken tot overname te komen van de drie veerverbindingen Velsen-Noord / Velsen-Zuid, Buitenhuisen en Hemweg. Aanleiding tot het aangaan van deze intentieverklaring is het voorgenomen besluit van Rijkswaterstaat het dienstbetoon aan te passen en de Beleidsregel, waarin gesteld wordt dat dergelijke, lokale verbindingen geen Rijksaangelegenheid zijn.					
begrotingswijziging <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nee	De betrokken gemeenten zijn nu in overleg met Rijkswaterstaat om te komen tot een oplossing voor de pontveren. Het doel is tot een voor alle partijen aanvaardbare oplossing te komen, waarbij de gemeenten het eigendom, beheer en exploitatie van de pontveren zoveel mogelijk kostenneutraal van Rijkswaterstaat overnemen. De ponten kunnen dan volgens het huidige dienstbetoon blijven varen.					
paraaf consulent p&o <input type="checkbox"/> n.v.t.	De bijgevoegde notitie heeft tot doel de commissie Ruimte en Samenleving te informeren over de stand van zaken, de planning van het vervolg en de risico's die aan een eventuele overname verbonden zijn.					
paraaf wijkgericht werken <input type="checkbox"/> n.v.t.	De planning is in de raadsvergadering van 15 december a.s. tot een raadsbesluit te komen de ponten al dan niet over te willen nemen van Rijkswaterstaat.					
OR <input type="checkbox"/> n.v.t. <input type="checkbox"/> advies <input type="checkbox"/> instemming <input type="checkbox"/> ter kennisgeving	burgemeester	wethouder 1	wethouder 2	wethouder 3	wethouder 4 	wethouder 5
	<input type="checkbox"/> kopie	<input type="checkbox"/> kopie	<input type="checkbox"/> kopie	<input type="checkbox"/> kopie	<input type="checkbox"/> kopie	<input type="checkbox"/> kopie
advies concerncontrol  <input type="checkbox"/> n.v.t.	voorstel portefeuillehouder <input checked="" type="checkbox"/> bespreken <input type="checkbox"/> conform		eerdere besluitvorming - 24 augustus 2004 B&W - 21 september 2004 Cie. Ruimte en Samenleving - 7 oktober 2004 Gemeenteraad			
advies juridisch control <input type="checkbox"/> n.v.t. <input type="checkbox"/> referendabel	voorgesteld besluit 1. instemmen met de bijgevoegde notitie 'Overname pontveren' d.d. 29 juli 2004; 2. de notitie ter informatie voor te leggen aan de commissie Ruimte en Samenleving.					
advies communicatie <input type="checkbox"/> perslijst <input type="checkbox"/> persbericht <input type="checkbox"/> persconferentie <input type="checkbox"/> ander publicatiemiddel <input checked="" type="checkbox"/> geen persmededeling	want : 					

	<input checked="" type="checkbox"/> conform <input type="checkbox"/> aanhouden <input type="checkbox"/> afwijkend besluit college
paraaf gemeentesecretaris	Opmerkingen

tekst

-

toepassing protocol wijkgericht werken / communicatie met wijk (platform)

n.v.t.

financiële aspecten

In het voorjaar van 2005 is een risico-analyse uitgevoerd door Twijnstra en Gudde. Hieruit kwam een aantal belangrijke risico's naar voren, waarvoor dekking wordt gezocht door compensatie in de door RWS te betalen vergoeding dan wel in de onderhandeling over de voorwaarden. De betrokken partijen dienen zich echter wel te realiseren dat - ondanks de grote mate van detail in de analyse van de te verwachten kosten - er geen zekerheid kan bestaan over een daadwerkelijk kostenneutrale overname van de pontveren.



075 6552014



WETHOUDER

R J LINNEKAMP

Postbus 2000
1500 GA Zaandam

Bezoekadres:
Gemeentehuis
Barnebof 1
1544 VX Zaandijk

Tel (075) 655 23 50
Fax (075) 655 20 14
postbus@zaanstad.nl

Faxbericht

naar gemeente Velsen
naar [redacted]
datum 27 januari 2006
fax 0255 567765

van [redacted]
afdeling [redacted]
fax [redacted]
telefoon [redacted]

aantal pag (incl. drzen) 4

www.zaanstad.nl

aanpak brief pontvereren

Beste [redacted]

Hierbij ontvangt u de getekende brief welke 20 januari jl. is gefaxt aan de HID en [redacted]
De brief is gisteren nogmaals gefaxt naar de HID (faxnr. 023 5301527)

Met vriendelijke groet,
[redacted]

075 6552014

Zaanstad
top van de Randstad

WETHOUDER

R J LINNEKAMP

Postbus 2000
1500 GA ZaandamBezoekadres:
Gemeentehuis
Barnahof 1,
154a VX ZaandijkTel: (075) 655 23 50
Fax: (075) 655 20 14
postbus@zaanstad.nlHID Rijkswaterstaat Noord-Holland
T.a.v. [REDACTED]

www.zaanstad.nl

tel. informatie [REDACTED]
onderwerp afspraken met betrekking tot overname pontveren
ons kenmerk
Zaanstad 21 januari 2006

Geachte [REDACTED]

Op 8 december jl. heeft er een bestuurlijk overleg plaatsgevonden tussen Rijkswaterstaat Noord-Holland en de gemeenten Amsterdam, Zaanstad, Haarlemmerliede en Spaarnwoude en Velsen. In deze brief willen wij de tijdens het overleg gemaakte afspraken bevestigen. Tevens willen wij reageren op de intentieverklaring die op 22 december jl. is gesloten tussen het Rijk en de gemeente Amsterdam. Van deze intentieverklaring hebben wij een afschrift ontvangen, waarvoor onze dank.

Afspraken bestuurlijk overleg 8 december jl.

In het bestuurlijk overleg op 8 december jl. hebben de gemeenten Zaanstad, Haarlemmerliede en Spaarnwoude en Velsen ermee ingestemd dat Rijkswaterstaat Noord-Holland en de gemeente Amsterdam met elkaar in onderhandeling treden, onder de randvoorwaarde dat er een overeenkomst wordt opgesteld tussen Amsterdam en de overige drie gemeenten, waarin afspraken met betrekking tot het dienstbetoon worden vastgelegd. Het behoud van het huidige dienstbetoon wordt daarin als uitgangspunt gehanteerd. Bij gewijzigde omstandigheden zal bezien worden of het huidige dienstbetoon tegen de dan geldende omstandigheden uitgebreid of verminderd moet worden. Amsterdam zal hierover in dat geval in overleg treden met de overige drie gemeenten. In de overeenkomst zal een aantal zaken nog verder uitgewerkt moeten worden, bijvoorbeeld wanneer sprake is van gewijzigde omstandigheden en hoe het overleg met de overige drie gemeenten wordt vormgegeven.

In het overleg is afgesproken dat twee, parallelle sporen uitgezet worden, die voor 1 maart weer bij elkaar zullen komen:

- Amsterdam en het Rijk treden in onderhandeling over de overdracht van de pontveren en het Afsloten II;
- De overige drie gemeenten stellen een overeenkomst met Amsterdam op om daarin de gemaakte afspraken met betrekking tot het dienstbetoon vast te leggen.

Deze twee sporen zijn aan elkaar gekoppeld en zijn een uitwerking binnen de intentieverklaring tussen het Rijk en de vier gemeenten d.d. 29 november 2004.

075 6552014

Over de overdracht van het eigendom, beheer en onderhoud van de pontpleinen zijn in het bestuurlijk overleg geen afspraken gemaakt. Deze overdracht dient nog nader te worden uitgewerkt. Het is logisch het beheer en onderhoud, en daarmee ook het eigendom, onder te brengen bij de gemeente die ook wegbeheerder is. Het beheer en onderhoud kan in dat geval meegenomen worden in het reguliere beheer en onderhoud binnen de gemeente. De veerkantoren en aanleginrichtingen zouden in eigendom, beheer en onderhoud naar Amsterdam kunnen worden overgedragen.

De onderhandelingen tussen Rijkswaterstaat Noord-Holland cq. het Rijk en Amsterdam zijn zoals gezegd een uitwerking binnen de intentieverklaring zoals die op 29 november 2004 is getekend tussen het Rijk en de gemeenten Amsterdam, Velsen, Zaanstad en Haarlemmerliede en Spaarnwoude. De onderhandelingen tussen Rijkswaterstaat Noord-Holland en de vier gemeenten worden daarmee opgeschort. In het bestuurlijk overleg is nadrukkelijk afgesproken dat de intentieverklaring tussen de vier gemeenten en het Rijk van kracht blijft.

Wanneer in de onderhandelingen tussen het Rijk en Amsterdam geen overeenstemming bereikt wordt en er niet een voor alle betrokken partijen aanvaardbare overeenkomst tussen Amsterdam en de overige drie gemeenten ten aanzien van het dienstbetoon kan worden opgesteld, zal binnen de intentieverklaring d.d. 29 november 2004 bezien worden of anderszins tot een overdracht van de veerverbindingen gekomen kan worden. De Beleidsregel is nog steeds van kracht.

Reactie op intentieverklaring tussen het Rijk en de gemeente Amsterdam d.d. 22 december 2005

Wij hebben een afschrift ontvangen van de op 22 december jl. getekende intentieverklaring tussen het Rijk en de gemeente Amsterdam.

Op bladzijde 1 staat vermeld dat in de loop van 2005 in het veelvuldig gehouden overleg over de uitwerking van de overdracht van de veerverbindingen uiteindelijk vast is komen te staan dat de gemeenten Velsen, Zaanstad en Haarlemmerliede en Spaarnwoude niet bereid zijn gebleken om alle met de overdracht in kaart gebrachte lasten over te nemen. Deze zienswijze delen wij niet.

In de besprekingen op ambtelijk niveau is gebleken dat wanneer er sprake zou zijn van afkoop, er een groot verschil zit tussen wat de gemeenten Zaanstad, Velsen en Haarlemmerliede en Spaarnwoude als een redelijke en billijke vergoeding zien en wat Rijkswaterstaat Noord-Holland als een redelijke en billijke vergoeding ziet. Wanneer, conform Brokx-Nat, een vergoeding uitgekeerd zou worden in jaarschijven, is er sprake van een redelijke overeenstemming. Het is ons inziens dus niet vast komen te staan dat er geen overeenstemming te bereiken is ten aanzien van een overdracht van de veerverbindingen van het Rijk naar de vier gemeenten. Wij hebben er onder eerdergenoemde randvoorwaarden mee ingestemd dat Rijkswaterstaat Noord-Holland en Amsterdam met elkaar in onderhandeling treden, aangezien dit voor de overige gemeenten ook een interessante optie kan zijn. Mocht dit niet tot een voor alle partijen aanvaardbare oplossing leiden, dan kunnen de onderhandelingen tussen Rijkswaterstaat Noord-Holland en de vier gemeenten binnen de huidige intentieverklaring hervat worden.

Ten aanzien van de overdracht van de pontpleinen en alle bijbehorende rechten en verplichtingen zouden wij graag met u in overleg treden.

Uitwerking van de gemaakte afspraken

In het bestuurlijk overleg op 8 december jl. is afgesproken dat de overdracht van de ponten in februari in alle colleges behandeld wordt, zodat de nu nog zittende wethouders een besluit kunnen nemen. Uiteraard zal de overdracht vervolgens aan alle gemeenteraden moeten worden voorgelegd en uiteindelijk ook aan de Minister.

Concreet betekent dit dat in het op 2 februari a.s. geplande bestuurlijk overleg van de stuurgroep, er binnen de stuurgroep overeenstemming moet zijn over de overeenkomst over het dienstbetoon en de overdracht van eigendom, beheer en onderhoud van de pontpleinen. In het ambtelijk overleg dat donderdag 19 januari heeft plaatsgevonden is vanuit de overige drie gemeenten een concept-overeenkomst op hoofdlijnen met

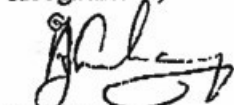
075 6552014

betrekking tot het dienstbetoon ingebracht. Om conform de op 8 december gemaakte afspraak nog voor 1 maart in de colleges een besluit te laten nemen over de overdracht van de pontveren, is het van belang dat uiterlijk donderdag 26 januari er een (ambteijke) reactie vanuit de zijde van Amsterdam en Rijkswaterstaat komt op de concept-overeenkomst. Wanneer dit niet gebeurt, is behandeling in de colleges voor 1 maart niet meer mogelijk.

Wij zien er vanuit onze gemeenten alle kansen toe voor 1 maart het tweede afgesproken spoor, waarvoor de vier gemeenten aan de lat staan, naar ieders tevredenheid af te ronden. Voor 1 maart zouden de twee afgesproken sporen bij elkaar kunnen komen en zou er overeenstemming kunnen zijn over een overdracht van de pontveren van het Rijk naar Amsterdam. Wij willen u er nadrukkelijk op wijzen dat het in een ieders belang is dat dit dossier naar ieders tevredenheid wordt afgerond. In de overeenkomst over het dienstbetoon kan vastgelegd worden dat de lopende bezwaren gezien de gemaakte afspraken worden ingetrokken. Ook zou in de overeenkomst opgenomen kunnen worden dat de Beleidsregel wordt ingetrokken.

Namens mevrouw M.G.J.E. Vos-Vester, wethouder van Openbare Werken, Verkeer en Openbaar Vervoer en Onderwijs, gemeente Velsen en mevrouw M.C Polderman-Bulterman, wethouder Openbare werken, verkeer en vervoer, onderwijs, milieu, automatisering, economische zaken, grondbedrijf en EZK, gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude,

Hoogachtend,



R. Linnekamp

Wethouder verkeer en vervoer gemeente Zaanstad

et. al.

Intentieverklaring inzake

1) Overdracht veerverbindingen Noordzeekanaal

2) Overdracht vaarweg Afgesloten IJ te Amsterdam

De minister van Verkeer en Waterstaat, handelend in de hoedanigheid als bestuursorgaan en als rechtsgeldig vertegenwoordiger van de Staat der Nederlanden, namens deze op grond van mandaat en volmacht rechtsgeldig vertegenwoordigd door de hoofdingenieur-directeur van Rijkswaterstaat Noord-Holland, de heer mr. ing. J.H. Dronkers, hierna te noemen "het Rijk"

en

de gemeente Amsterdam, in dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door de wethouder, de heer M. van der Horst, daartoe gemachtigd door de Burgemeester van Amsterdam op grond van artikel 171 tweede lid van de Gemeentewet, hierna te noemen "de Gemeente",

alsmede gezamenlijk verder te noemen: "Partijen"

Overwegende dat,

- Het Rijk en de Gemeente in 2005 uitgebreid met elkaar ambtelijk en bestuurlijk overleg hebben gevoerd over twee aangelegenheden die van groot belang zijn voor beide overheden, te weten:
 1. de veerverbindingen in het Noordzeekanaalgebied;
 2. de vaarweg afgesloten IJ.

INZAKE DE VEERVERBINDINGEN

- Het Rijk drie veerverbindingen instandhoudt over het Noordzeekanaal, te weten Velsen, Buitenhuizen en Zaandam, hierna te noemen "de veerverbindingen";
- Het Rijk als uitgangspunt hanteert dat belangen van regionale dan wel lokale betekenis, zoals de instandhouding van deze veerverbindingen niet meer door het Rijk dienen te worden behartigd en er derhalve naar streeft om de verantwoordelijkheid voor de instandhouding van de veerverbindingen over te dragen aan lagere overheden of particuliere ondernemingen;
- Hierop op 29 november 2004 een intentieverklaring (hierna te noemen: "Intentieverklaring 2004") is getekend tussen het Rijk, de gemeente Amsterdam, de gemeente Velsen, de gemeente Zaanstad en de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude, waarin is vastgelegd dat de betrokken gemeenten de intentie hadden om te trachten overeenstemming te bereiken over de overdracht van de veerverbindingen door het Rijk aan de genoemde gemeenten;
- In de loop van 2005 in het veelvuldig gehouden overleg over de uitwerking van de overdracht van de veerverbindingen uiteindelijk vast is komen te staan dat de gemeenten Velsen, Zaanstad en Haarlemmerliede en Spaarnwoude niet bereid zijn gebleken om alle met de overdracht in kaart gebrachte lasten over te nemen;
- Het Rijk en de Gemeente over de veerverbindingen in het kader van de Intentieverklaring 2004 met elkaar in overleg zijn getreden;



- Het Rijk en de Gemeente op basis van dit overleg hebben vastgesteld, dat de Gemeente in beginsel bereid is om de veerverbindingen in het Noordzeekanaal, de veerkantoren, outillage in de 3^e Rijksbinnenhaven en de pontpleinen over te nemen met alle bijbehorende rechten en verplichtingen, voortvloeiende uit door het Rijk in deze gesloten overeenkomsten, terwijl het Rijk bereid is deze overdracht te laten plaatsvinden op basis van een afkoopsom van € 220.000.000,- (zegge: tweehonderdentwintig miljoen euro);
- Het Rijk en de Gemeente deze afkoopsom hebben berekend op basis van een rentepercentage van 3,6%;

INZAKE DE VAARWEG AFGESLOTEN IJ

- Het Rijk verantwoordelijk is voor de hoofdverbindingssassen i.c. hoofdtransportassen (HTA) en de (doorgaande) hoofdvaarwegen die de mainports, de economische kerngebieden en het internationale achterland verbinden;
- Het huidige vaarwegbeleid in toenemende mate is gericht op het functioneren in samenhangende netwerken/corridors en beheer in één overheidshand;
- De vaarweg Afgesloten IJ een onderdeel vormt van de hoofdtransportas (HTA) Noordzeekanaalgebied – Noord/West-Europees achterland (hoofdtransportas Noordzeekanaal - Amsterdam-Rijnkanaal, hoofdvaarweg Amsterdam – Lemmer): deze HTA van groot belang is voor de havens van het Noordzeekanaalgebied;
- De eigendom en het beheer van het Afgesloten IJ en derhalve ook van deze HTA/ vaarweg uit historische oorsprong en tot heden in handen is bij de Gemeente, en in die zin in de Nota Mobiliteit wordt aangegeven als discontinuïteit;
- Het technische vaarwegbeheer (ook wel bakbeheer van de vaargeul HTA) expliciet is te onderscheiden van het nautisch vaarwegbeheer dat is ondergebracht bij het openbaar lichaam Centraal Nautisch Beheer welk geen onderdeel uitmaakt van deze overdracht;
- De feitelijke uitvoerder van het technisch vaarwegbeheer (en bij de uitvoering behorende vast te stellen kwaliteitseisen en – niveau) van het betreffende deel van de vaarweg in een volgende fase wordt bepaald;
- Door historische ontwikkelingen de vaarweg in het Afgesloten IJ lokaal veel dieper is dan nautisch noodzakelijk. De Gemeente geïnvesteerd heeft in deze overdiepte en die gebruikt als bergingsmogelijkheid voor baggerspecie, dat van essentieel belang is voor het op diepte kunnen houden van de vaarwegen en havenbekkens in Amsterdam;
- Het Rijk kwaliteitseisen over het technisch beheer, in de vorm van een Service Level Agreement (SLA) afsluit voor het Noordzeekanaal. Jaarlijks stuurt Het Rijk deze SLA ter kennisgeving aan de Gemeente Amsterdam alsmede de jaarrapportage over uitvoering van deze SLA;
- Het Rijk kwaliteitseisen over het technisch beheer, in de vorm van een Service Level Agreement (SLA) afsluit met de Gemeente Amsterdam voor het Afgesloten IJ.



- Een eventuele afkoopsom van het onderhoud wordt bepaald op basis van een rentepercentage van 3,6% en is geraamd op € 12.000.000,- (zegge: twaalf miljoen euro);
- De overdracht is gericht op de functie voor de scheepvaart en derhalve alleen het vaarwater betreft, waarbij de afmetingen (breedte, diepte en profiel) en de ligging (hartlijn) zodanig dienen te zijn dat wordt voldaan aan de huidige eisen voor het gebruik als hoofdvaarweg/HTA, rekening houdende met toekomstige ontwikkelingen;
- Een nadere toets moet aangeven met welke (vrijwaring)zones rekening dient te worden gehouden, m.n. voor het vervoer van gevaarlijke stoffen;
- De Gemeente belangstelling heeft voor de in Amsterdam gelegen zuidelijke oeverstroken van het Noordzeekanaal, inclusief de ingangen van de havenbekkens die in eigendom zijn van de Staat;
- In een volgende fase de precieze omvang (in m²) van deze gronden wordt bepaald. Afspraken worden gemaakt over (de kwaliteit van) het onderhoud van de oeververdediging. Uitgangspunt is dat dit onderhoud bij het Rijk blijft;
- Deze gronden direct aansluiten aan de uitgeefbare terreinen van de Gemeente en in het kader van intensief ruimtegebruik en beheer van deze terreinen eigendom in één overheidshand gewenst is;
- Het Rijk en de Gemeente de overdracht van de eigendom van de bovengenoemde oeverstroken willen laten plaatsvinden op basis van een afzonderlijke overdracht.

Spreekt op basis van deze overwegingen de volgende intentie uit:

1. Partijen beogen door middel van voor 1 maart 2006 af te ronden onderhandelingen met elkaar vast te stellen of en zo ja tegen welke voorwaarden (waaronder in het bijzonder de wijze van betaling van de hierna genoemde afkoopsom) en binnen welke termijn in 2006 de volgende overdrachten kunnen worden gerealiseerd:
 - De overdracht van de eigendom en het beheer en onderhoud met bijbehorende rechten en verplichtingen, waaronder overname van door het Rijk met derden gesloten overeenkomsten, door het Rijk aan de Gemeente van alle veerverbindingen in het Noordzeekanaal met de veerkantoren, de outillage in de 3^e Rijksbinnenhaven en van de pontpleinen.
 - De overdracht van het technisch vaarwegbeheer (ook wel het bakbeheer) van de vaargeul HTA alsmede de eigendom van de vaarweg Afgesloten W met bijbehorende rechten en verplichtingen door de Gemeente aan het Rijk;
 - De overdracht van de gronden langs het Noordzeekanaal, inclusief de gronden onder de haveningangen, van het Rijk naar de Gemeente, op basis van een afzonderlijke overdracht en zonodig een afkoopsom in verband met een mogelijke overdracht van beheer en onderhoud;
 - De afkoopsommen worden bepaald op basis van rentepercentage van 3,6%. Zij betekenen een financiële transactie van Het Rijk naar de Gemeente Amsterdam voor en som van minimaal 208 miljoen euro.



2. Partijen wensen de overdrachten aan elkaar gekoppeld te houden, zodat uiteindelijk over de overdrachten voor 1 maart 2006 een gezamenlijk onderhandelingsresultaat dient te worden bereikt.
3. Partijen beseffen dat indien en voor zover in de hiervoor genoemde onderhandelingen wordt gekomen tot een gezamenlijk voorstel voor de overdrachten, deze overdrachten vervolgens juridisch en anderszins gescheiden dienen te worden geformaliseerd in de loop van 2006. De definitieve overdrachtsovereenkomsten dienen door de Minister van Verkeer en Waterstaat en het College van B&W getekend en door de Tweede Kamer en de Gemeenteraad geaccordeerd te worden.

Aldus opgemaakt en in tweevoud ondertekend te Amsterdam op 22 december 2005

De Staat der Nederlanden
Namens deze.

De gemeente Amsterdam
Namens deze.

J.H. Dronkers


M. van der Horst



INTENTIEVERKLARING INZAKE OVERNAME VEERVERBINDINGEN NOORDZEEKANAAL

ONDERGETEKENDEN:

- I de Staat der Nederlanden, zetelend te Den Haag, vertegenwoordigd door de Minister van Verkeer en Waterstaat, te dezen vertegenwoordigd door de Hoofdingenieur-Directeur van de Directie Noord-Holland van het Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat, de heer mr. ing. J.H. Dronkers;

hierna te noemen "de Staat";

- II de gemeente Amsterdam, ingevolge artikel 171 lid 2 van de Gemeentewet te dezen vertegenwoordigd door de wethouder Verkeer en Vervoer, de heer M. van der Horst; de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude, ingevolge artikel 171 lid 2 van de Gemeentewet te dezen vertegenwoordigd door de wethouder Verkeer en Vervoer, mevrouw M.C. Polderman-Bulterman; de gemeente Velsen, ingevolge artikel 171 lid 2 van de Gemeentewet te dezen vertegenwoordigd door de wethouder Verkeer en Vervoer, de heer drs. A.P. Rutten; de gemeente Zaanstad, ingevolge artikel 171 lid 2 van de Gemeentewet te dezen vertegenwoordigd door de wethouder Verkeer en Vervoer, de heer R.J. Linnekamp;

ieder afzonderlijk partij bij deze intentieverklaring, hierna te noemen "de Gemeenten";

OVERWEGENDE DAT:

- A. de Staat drie veerverbindingen instandhoudt over het Noordzeekanaal, te weten te Velsen, Buitenhuisen en Zaandam, hierna te noemen "de veerverbindingen";
- B. de Staat als uitgangspunt hanteert dat belangen van regionale dan wel lokale betekenis, zoals de instandhouding van deze veerverbindingen, niet meer door de Staat dienen te worden behartigd en er derhalve naar streeft om de verantwoordelijkheid voor de instandhouding van de veerverbindingen over te dragen aan lagere overheden of particuliere ondernemingen;
- C. de Staat krachtens een op 14 juli 2003 gesloten overeenkomst met kenmerk NHA-74797, die als bijlage 1 bij deze intentieverklaring is opgenomen, de uitbesteding van de exploitatie van de veerverbindingen aan Naco Ferries B.V. heeft gecontinueerd;
- D. de Staat het dienstbetoon van de veerverbindingen heeft heroverwogen, hetgeen heeft geleid tot een voornemen tot aanpassing van het dienstbetoon, dat is vastgelegd in de op 6 november 2001 door de Minister van Verkeer en Waterstaat, hierna te noemen "de Minister", vastgestelde "Beleidsregel Dienstverlening Veren Noordzeekanaal", hierna te noemen "de Beleidsregel";

1

11/11 1 1

- E. de Gemeenten beogen dat in afwijking van de Beleidsregel de veerverbindingen tenminste instandgehouden worden op het niveau van het dienstbetoon zoals dat ten tijde van de ondertekening van deze intentieverklaring geldt en daartoe, tezamen met de gemeenten Beverwijk, Castricum en Heemskerk, hoger beroep hebben ingesteld tegen de Beleidsregel bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State;
- F. de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State de beslissing op bezwaar van de Minister van 17 april 2002, waarbij de bezwaren van de Gemeenten tegen de Beleidsregel niet-ontvankelijk zijn verklaard, bij uitspraak van 3 maart 2004 heeft vernietigd, zodat de Minister alsnog inhoudelijk op de bezwaren van de Gemeenten moet beslissen;
- G. de Minister en de Gemeenten overeen zijn gekomen om de behandeling van de bezwaren aan te houden, vooralsnog tot 1 april 2005;
- H. de Staat en de Gemeenten, in aanmerking genomen de bovenstaande overwegingen, de intentie hebben om de veerverbindingen in beheer, onderhoud en eigendom te brengen bij een door de Gemeenten op te richten rechtspersoon;

VERKLAREN:

1 Overleg over overdracht van de veerverbindingen

- 1.1 Partijen zullen met elkaar in overleg treden teneinde te trachten overeenstemming te bereiken over overdracht van de veerverbindingen door de Staat aan de Gemeenten.
- 1.2 Van overeenstemming is sprake indien schriftelijk vast komt te staan dat overdracht van de veerverbindingen onder voor alle partijen acceptabele voorwaarden kan plaatsvinden, de rechtsvorm waarin de veerverbindingen door de Gemeenten worden overgenomen daaronder begrepen, hetgeen ter vrije beoordeling is van iedere afzonderlijke partij.
- 1.3 Partijen zullen zich ervoor inspannen dat gedurende het in 1.1 genoemde overleg het als bijlage 2 bij deze intentieverklaring opgenomen tijdschema wordt gevolgd, opdat uiterlijk op 1 juli 2005 overeenstemming wordt bereikt als bedoeld in 1.2, dan wel uiterlijk op die datum schriftelijk vast komt te staan dat het bereiken van overeenstemming niet mogelijk is.
- 1.4 Indien partijen geen overeenstemming weten te bereiken, kunnen partijen generlei aanspraken van welke aard ook, daaronder begrepen financiële aanspraken, jegens elkaar doen gelden.

2 Looptijd

Deze intentieverklaring treedt inwerking onmiddellijk na ondertekening daarvan door alle partijen en eindigt van rechtswege op het moment dat overeenstemming wordt bereikt als bedoeld in 1.2, dan wel op het moment dat schriftelijk vast komt te staan dat het bereiken van overeenstemming niet mogelijk is.

3 Wijziging

Partijen zullen in overleg treden over wijziging van deze intentieverklaring indien andere dan de bij deze intentieverklaring betrokken partijen de wens te kennen hebben gegeven toe te willen treden.


4 Juridische status


Deze intentieverklaring bevat geen juridisch afdwingbare verplichtingen.


5 Bekendmaking


Een zakelijke weergave van deze intentieverklaring wordt door de Staat in de Staatscourant geplaatst.


Aldus opgemaakt en ondertekend te IJmuiden op 29 november 2004,


voor de Staat der Nederlanden
(Ministerie van Verkeer en Waterstaat),
dhr. mr. ing. J.H. Dronkers


voor de gemeente Amsterdam,
dhr. M. van der Horst


voor de gemeente
Haarlemmerliede en Spaarnwoude,
mevr. M.C. Polderman-Bulterman


voor de gemeente Velsen,
dhr. drs. A.P. Rutten


voor de gemeente Zaanstad,
dhr. R.J. Linnekamp

BIJLAGE 2: Tijdschema behorend bij de intentieverklaring inzake overname veerverbindingen Noordzeekanaal

STAP	OMSCHRIJVING	GESTART	GEREED ¹	opmerkingen
I	Initiatieffase			
	IA Bereidwilligheid Overdracht RWS en Overnemende partij	J	0	Tekenen intentieverklaring
	IA.1 Benoemen RWS projecttrekker	J	0	Na tekenen intentieverklaring. Projectleider; H. Slootweg.
II	Inventarisatiefase			
	IIA Beheersfuncties en beheers- en eigendomsgrenzen object.	J	2	
	IIB Objectgebonden waterstaatswerken	J	2	
	IIB.1 Objectgebonden vergunningen derden / erfpachten/ overeenkomsten/ contracten	J	J	Dienstkring heeft inventarisatie reeds uitgevoerd
	IIB.2 Gegevens Domeinen inventariseren/vaststellen	J	2	Resultaat inventarisatie door Domeinen
	IIB.3 Eventuele verontreiniging (Water)bodems	nvt	nvt	Waterbodem NZK blijft bij RWS
III	Onderhandelingsfase			
	IIIA Onderhoudssituatie	J	2	
	IIIB Roerende goederen	J	2	
	IIIC Objectgebonden personeel	J	J	De bediening en onderhoud van de ponten geregeld via de overeenkomst NHA 74797. Deze overeenkomst loopt tot juli 2013
	IIIA.1 Bepalen afkoopsom	J	2	
	IIIC.1 Personele procedure starten	nvt	nvt	Er is geen bedienend rijks personeel.
	IIID Inventariseren, vaststellen en beoordelen standpunten	N	3 / 4	Tijdens opstellen overdrachtsovereenkomst
	IIIE Opstellen Concept overeenkomst	N	5	Na vaststellen onderhoudssituatie en afkoopsom
	IIIF Overeenstemmen op Bestuurlijk niveau	N	5	Bestuurlijk overleg
IV	Realisatiefase			
	IVA Aanvraag machtiging tot ondertekening HK-U	N	6	
	IVA.1 Afstemmen Intern	N	5 / 6	
	IVA.2 Opstellen Definitieve Overeenkomst	N	7	
	IVB Ondertekenen Overeenkomst Beheer & Onderhoud	N	7	
	IVC Koninklijk Besluit	N	PM	Afhankelijk van tijdspad om te komen tot gemeenschappelijke regeling

¹ Vermeld is het aantal maanden na ondertekening van de intentieverklaring.

[Handwritten signature and initials]

	IVC.1 Overdracht Archieven	N	PM	Idem IVC
	IVC.2 Overdracht Materiële zaken	N	PM	Idem IVC

V.	Procedure Eigendomsoverdracht	N	PM	Idem IVC
VI.	Nazorg	N	PM	

Status Procedure Eigendomsoverdracht

STAP	OMSCHRIJVING	GESTART	GEREED	Vastgesteld/Vastgelegd
V.	Procedure Eigendomsoverdracht			
	VA Vaststellen 0-situatie waterbodems	NVT	NVT	
	VB. Vaststellen 0-situatie droge bodems	N	PM	
	VC Overzetten van beheersgrenzen op kadastrale kaarten	J	PM	
	VD.1 Inventariseren overhoeken	NVT	NVT	
	VD.2 Overtollig stellen overhoeken naar Domeinen	NVT	NVT	
	VE Opstellen en ondertekenen acte eigendomsoverdracht	N	PM	

Status Nazorg Overdracht

STAP	OMSCHRIJVING	GESTART	GEREED	Vastgesteld/Vastgelegd
VI.	Nazorg			
	VIA Regelingen overeenkomst beheer en onderhoud en eigendom betalen			
	VIB Resttaken			

Intentieverklaring inzake

- 1) Overdracht veerverbindingen Noordzeekanaal**
- 2) Overdracht vaarweg Afgesloten IJ te Amsterdam**

De minister van Verkeer en Waterstaat, handelend in de hoedanigheid als bestuursorgaan en als rechtsgeldig vertegenwoordiger van de Staat der Nederlanden, namens deze op grond van mandaat en volmacht rechtsgeldig vertegenwoordigd door de hoofdingenieur-directeur van Rijkswaterstaat Noord-Holland, de heer mr. ing J H Dronkers, hierna te noemen "het Rijk"

en

de gemeente Amsterdam, in dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door de wethouder, de heer M. van der Horst, daartoe gemachtigd door de Burgemeester van Amsterdam op grond van artikel 171 tweede lid van de Gemeentewet, hierna te noemen "de Gemeente",

alsmede gezamenlijk verder te noemen: "Partijen"

Overwegende dat,

- Het Rijk en de Gemeente in 2005 uitgebreid met elkaar ambtelijk en bestuurlijk overleg hebben gevoerd over twee aangelegenheden die van groot belang zijn voor beide overheden, te weten:
 1. de veerverbindingen in het Noordzeekanaalgebied;
 2. de vaarweg afgesloten IJ.

INZAKE DE VEERVERBINDINGEN

- Het Rijk drie veerverbindingen instandhoudt over het Noordzeekanaal, te weten Velsen, Buitenhuizen en Zaanham, hierna te noemen "de veerverbindingen";
- Het Rijk als uitgangspunt hanteert dat belangen van regionale dan wel lokale betekenis, zoals de instandhouding van deze veerverbindingen niet meer door het Rijk dienen te worden behartigd en er derhalve naar streeft om de verantwoordelijkheid voor de instandhouding van de veerverbindingen over te dragen aan lagere overheden of particuliere ondernemingen;
- Hierop op 29 november 2004 een intentieverklaring (hierna te noemen: "Intentieverklaring 2004") is getekend tussen het Rijk, de gemeente Amsterdam, de gemeente Velsen, de gemeente Zaanstad en de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude, waarin is vastgelegd dat de betrokken gemeenten de intentie hadden om te trachten overeenstemming te bereiken over de overdracht van de veerverbindingen door het Rijk aan de genoemde gemeenten;
- In de loop van 2005 in het veelvuldig gehouden overleg over de uitwerking van de overdracht van de veerverbindingen uiteindelijk vast is komen te staan dat de gemeenten Velsen, Zaanstad en Haarlemmerliede en Spaarnwoude niet bereid zijn gebleken om alle met de overdracht in kaart gebrachte lasten over te nemen;
- Het Rijk en de Gemeente over de veerverbindingen in het kader van de Intentieverklaring 2004 met elkaar in overleg zijn getreden;

- Het Rijk en de Gemeente op basis van dit overleg hebben vastgesteld, dat de Gemeente in beginsel bereid is om de veerverbindingen in het Noordzeekanaal, de veerkantoren, outillage in de 3^e Rijksbinnenhaven en de pontpleinen over te nemen met alle bijbehorende rechten en verplichtingen, voortvloeiende uit door het Rijk in deze gesloten overeenkomsten, terwijl het Rijk bereid is deze overdracht te laten plaatsvinden op basis van een afkoopsom van € 220.000.000,- (zegge: tweehonderdentwintig miljoen euro);
- Het Rijk en de Gemeente deze afkoopsom hebben berekend op basis van een rentepercentage van 3,6%;

INZAKE DE VAARWEG AFGESLOTEN IJ

- Het Rijk verantwoordelijk is voor de hoofdverbindingssassen i.c. hoofdtransportassen (HTA) en de (doorgaande) hoofdvaarwegen die de mainports, de economische kerngebieden en het internationale achterland verbinden;
- Het huidige vaarwegbeleid in toenemende mate is gericht op het functioneren in samenhangende netwerken/corridors en beheer in één overheidshand;
- De vaarweg Afgesloten IJ een onderdeel vormt van de hoofdtransportas (HTA) Noordzeekanaalgebied – Noord/West-Europees achterland (hoofdtransportas Noordzeekanaal - Amsterdam-Rijnkanaal, hoofdvaarweg Amsterdam – Lemmer): deze HTA van groot belang is voor de havens van het Noordzeekanaalgebied;
- De eigendom en het beheer van het Afgesloten IJ en derhalve ook van deze HTA/ vaarweg uit historische oorsprong en tot heden in handen is bij de Gemeente, en in die zin in de Nota Mobiliteit wordt aangegeven als discontinuïteit;
- Het technische vaarwegbeheer (ook wel bakbeheer van de vaargeul HTA) expliciet is te onderscheiden van het nautisch vaarwegbeheer dat is ondergebracht bij het openbaar lichaam Centraal Nautisch Beheer welk geen onderdeel uitmaakt van deze overdracht;
- De feitelijke uitvoerder van het technisch vaarwegbeheer (en bij de uitvoering behorende vast te stellen kwaliteitseisen en – niveau) van het betreffende deel van de vaarweg in een volgende fase wordt bepaald;
- Door historische ontwikkelingen de vaarweg in het Afgesloten IJ lokaal veel dieper is dan nautisch noodzakelijk. De Gemeente geïnvesteerd heeft in deze overdiepte en die gebruikt als bergingsmogelijkheid voor baggerspecie, dat van essentieel belang is voor het op diepte kunnen houden van de vaarwegen en havenbekkens in Amsterdam;
- Het Rijk kwaliteitseisen over het technisch beheer, in de vorm van een Service Level Agreement (SLA) afsluit voor het Noordzeekanaal. Jaarlijks stuurt Het Rijk deze SLA ter kennisgeving aan de Gemeente Amsterdam alsmede de jaarrapportage over uitvoering van deze SLA;
- Het Rijk kwaliteitseisen over het technisch beheer, in de vorm van een Service Level Agreement (SLA) afsluit met de Gemeente Amsterdam voor het Afgesloten IJ.

- Een eventuele afkoopsom van het onderhoud wordt bepaald op basis van een rentepercentage van 3,6% en is geraamd op € 12.000.000,- (zegge: twaalf miljoen euro);
- De overdracht is gericht op de functie voor de scheepvaart en derhalve alleen het vaarwater betreft, waarbij de afmetingen (breedte, diepte en profiel) en de ligging (hartlijn) zodanig dienen te zijn dat wordt voldaan aan de huidige eisen voor het gebruik als hoofdvaarweg/HTA, rekening houdende met toekomstige ontwikkelingen;
- Een nadere toets moet aangeven met welke (vrijwaring)zones rekening dient te worden gehouden, m.n. voor het vervoer van gevaarlijke stoffen;
- De Gemeente belangstelling heeft voor de in Amsterdam gelegen zuidelijke oeverstroken van het Noordzeekanaal, inclusief de ingangen van de havenbekkens die in eigendom zijn van de Staat;
- In een volgende fase de precieze omvang (in m²) van deze gronden wordt bepaald. Afspraken worden gemaakt over (de kwaliteit van) het onderhoud van de oeververdediging. Uitgangspunt is dat dit onderhoud bij het Rijk blijft;
- Deze gronden direct aansluiten aan de uitgeefbare terreinen van de Gemeente en in het kader van intensief ruimtegebruik en beheer van deze terreinen eigendom in één overheidshand gewenst is;
- Het Rijk en de Gemeente de overdracht van de eigendom van de bovengenoemde oeverstroken willen laten plaatsvinden op basis van een afzonderlijke overdracht.

Spreken op basis van deze overwegingen de volgende intentie uit:

- 1 Partijen beogen door middel van voor 1 maart 2006 af te ronden onderhandelingen met elkaar vast te stellen of en zo ja tegen welke voorwaarden (waaronder in het bijzonder de wijze van betaling van de hierna genoemde afkoopsom) en binnen welke termijn in 2006 de volgende overdrachten kunnen worden gerealiseerd:
 - De overdracht van de eigendom en het beheer en onderhoud met bijbehorende rechten en verplichtingen, waaronder overname van door het Rijk met derden gesloten overeenkomsten, door het Rijk aan de Gemeente van alle veerverbindingen in het Noordzeekanaal met de veerkantoren, de outillage in de 3^e Rijksbinnenhaven en van de pontpleinen.
 - De overdracht van het technisch vaarwegbeheer (ook wel het bakbeheer) van de vaargeul HTA alsmede de eigendom van de vaarweg Afsloten met bijbehorende rechten en verplichtingen door de Gemeente aan het Rijk;
 - De overdracht van de gronden langs het Noordzeekanaal, inclusief de gronden onder de haveningangen, van het Rijk naar de Gemeente, op basis van een afzonderlijke overdracht en zonodig een afkoopsom in verband met een mogelijke overdracht van beheer en onderhoud;
 - De afkoopsommen worden bepaald op basis van rentepercentage van 3,6%. Zij betekenen een financiële transactie van Het Rijk naar de Gemeente Amsterdam voor een som van minimaal 208 miljoen euro.

2. Partijen wensen de overdrachten aan elkaar gekoppeld te houden, zodat uiteindelijk over de overdrachten voor 1 maart 2006 een gezamenlijk onderhandelingsresultaat dient te worden bereikt
3. Partijen beseffen dat indien en voor zover in de hiervoor genoemde onderhandelingen wordt gekomen tot een gezamenlijk voorstel voor de overdrachten, deze overdrachten vervolgens juridisch en anderszins gescheiden dienen te worden geformaliseerd in de loop van 2006. De definitieve overdrachtsovereenkomsten dienen door de Minister van Verkeer en Waterstaat en het College van B&W getekend en door de Tweede Kamer en de Gemeenteraad geaccordeerd te worden

Aldus opgemaakt en in tweevoud ondertekend te Amsterdam op 22 december 2005

De Staat der Nederlanden
Namens deze,

De gemeente Amsterdam
Namens deze,

J H. Dronkers

M. van der Horst

MEMO

Aan : Hoofd-Ingenieur Directeur Rijkswaterstaat Noord-Holland, leden Stuurgroep
overname veerverbindingen

Van : [REDACTED] Gemeente Velsen)

CC. : leden ambtelijke werkgroep overname veerverbindingen

Datum : 27 januari 2006

Onderwerp : agenda bestuurlijk overleg donderdag 2 februari 2006 14:00 - 15:30, Stadhuis
gemeente Velsen, commissieruimte 2

Agenda

- Opening en mededelingen
- Vaststellen agenda
- Verslagen bestuurlijk overleg 8 december 2005 (zie bijlagen)
 - stuurgroep overleg (vooroverleg)
 - overleg stuurgroep met Rijkswaterstaat
- Overeenkomst dienstbetoon (zie bijlagen)
- Overdracht eigendom, beheer en onderhoud pontpleinen
- Vervolgafspraken
- Communicatie
- Rondvraag en sluiting

Bijlagen

- Concept-verslag stuurgroep overleg 8 december 2005 (vooroverleg)
- Concept-verslag overleg stuurgroep met Rijkswaterstaat 8 december 2005
- Memo concept-overeenkomst dienstbetoon
- Concept-overeenkomst op hoofdlijnen dienstbetoon zoals besproken in de juridische en brede ambtelijke werkgroep op 19 januari jl.
- Intentieverklaring gemeente Amsterdam en het Rijk inzake de overdracht van de veerverbindingen Noordzeekanaal en vaarweg Afgesloten IJ te Amsterdam d.d. 22 december 2005
- Persbericht Rijkswaterstaat d.d. 22 december 2005
- Brief Zaanstad, Haarlemmerliede en Spaarnwoude en Velsen d.d. 20 januari 2006

M E M O

Aan : Leden stuurgroep overname veerverbindingen, Rijkswaterstaat
Van : ██████████ (gemeente Velsen)
CC. : leden ambtelijke werkgroep overname veerverbindingen
Datum : 27 januari 2006
Onderwerp : Memo concept-overeenkomst dienstbetoon pontveren

Inleiding

Op 19 januari is in de juridische werkgroep overname veerverbindingen een concept-overeenkomst op hoofdlijnen voor het dienstbetoon besproken. Direct daarop aansluitend heeft een overleg van de brede ambtelijke werkgroep plaatsgevonden, waarin de concept-overeenkomst op hoofdlijnen ook onderwerp van gesprek is geweest.

De concept-overeenkomst op hoofdlijnen is opgesteld door Smithuijsen advocaten. Op deze wijze kon er op 19 januari een concept-overeenkomst op hoofdlijnen liggen, zodat, conform de bestuurlijke afspraken d.d. 8 december, er in februari binnen de colleges besluitvorming kan zijn over een overeenkomst voor het dienstbetoon. Het op 19 januari aangeleverde concept heeft het karakter van een discussiestuk.

In het ambtelijk overleg is afgesproken dat de vier gemeenten en Rijkswaterstaat uiterlijk 26 januari een ambtelijke reactie zouden geven op de concept-overeenkomst op hoofdlijnen voor het dienstbetoon. Deze deadline is in de brief d.d. 20 januari jl. vanuit Zaanstad, Haarlemmerliede en Spaarnwoude en Velsen ook gemeld aan de bestuurders. Deze deadline hangt samen met de uiterste datum van 1 maart, waarop bestuurlijk overeenstemming moet zijn tussen het Rijk en Amsterdam over de pontenoverdracht, en tussen Amsterdam/Rijk en de gemeenten over het dienstbetoon.

Ontvangen reacties

De gemeente Zaanstad heeft opmerkingen en/of vragen naar aanleiding van een aantal artikelen. De reactie op hoofdlijnen:

- Artikel 3: er zal gedefinieerd moeten worden bij welke wijziging in omstandigheden er overleg met de gemeenten zal plaatsvinden ten aanzien van wijzigingen in het dienstbetoon;
- Artikel 4: de overdracht van eigendom, beheer en onderhoud valt buiten deze overeenkomst. Wanneer de pontpleinen in eigendom, beheer en onderhoud worden overgedragen aan de betreffende gemeente/wegbeheerder, zou het beheer en onderhoud door Rijkswaterstaat aan de betreffende gemeente afgekocht kunnen worden en zullen de kosten voor beheer en onderhoud van de pontpleinen (behoudens het beheer van de opstallen) niet ten laste van de exploitatie van de ponten gebracht moeten worden.
- Artikel 5: Het is niet duidelijk waar dit artikel betrekking op heeft. Gaat het hier om wijzigingen in het dienstbetoon?
- Artikel 6: drie van de zes gemeenten zijn geen partij in deze overeenkomst. Hier kan dus niet gesteld worden dat zes gemeenten de lopende bezwaren zullen intrekken.

Vanuit Velsen wordt opgemerkt dat in deze overeenkomst tevens vastgelegd moet worden dat indien Amsterdam een eenmalige afkoopsom van Rijkswaterstaat ontvangt, het voor risico van Amsterdam is het huidige dienstbetoon in stand te houden. Het kan nimmer zo zijn dat uit financiële overwegingen het dienstbetoon wordt teruggebracht, dan wel dat vanuit de gemeenten een bijdrage verlangd wordt om tekorten in de exploitatie te dekken.

Rijkswaterstaat heeft de volgende reactie gegeven:

'Rijkswaterstaat Noord-Holland wil naar huidig inzicht en op basis van interne afstemming tussen 19 januari en heden niet namens de Staat partij zijn bij een overeenkomst over de veerponten op het Noordzeekanaal op basis van de concept-hoofdpijnenovereenkomst. RWS NH is van oordeel dat uitgaande van de nu verwachte overname van alle rechten en verplichtingen door Amsterdam, slechts Amsterdam aan de ene zijde en Velsen, Zaanstad en Haarlemmerliede en Spaarnwoude aan de andere zijde te zijner tijd moeten beoordelen of zij met elkaar bilaterale of multilaterale overeenkomsten over het dienstbetoon van de veren op het Noordzeekanaal willen sluiten. Daarbij wil RWS NH gelet op de ervaring en kennis best "meekijken en faciliteren" maar alleen als van beide kanten dit als toegevoegde waarde wordt gezien. RWS NH blijft benadrukken dat de Beleidsregel 2001 volledig van kracht blijft totdat op grond van een definitieve overname moet worden geoordeeld dat deze Beleidsregel moet worden ingetrokken.'

Van de gemeente Amsterdam is geen reactie ontvangen.

Belangrijkste discussiepunten

Afgaande op de ontvangen reacties op de concept-overeenkomst op hoofdlijnen voor het dienstbetoon zijn de volgende aspecten de belangrijkste discussiepunten voor het bestuurlijk overleg op 2 februari:

- Partijen verbonden aan de overdracht;
- Wanneer is er sprake van gewijzigde omstandigheden en valt de aanbesteding van het exploitatiecontract in 2013 onder deze omstandigheden?



Smithuijzen Advocaten

T.a.v. [REDACTED]

Postbus 169

2000 AD HAARLEM

POSTBUS 465

1970 AL IJMUIDEN

Uw kenmerk

Ons kenmerk
U06.000046

Voor informatie

Bijlagen

Datum

16 januari 2006

Onderwerp: opdracht opstellen overeenkomst dienstbetoon pontveren

Geachte [REDACTED]

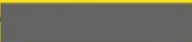
Hierbij dragen wij aan u op het opstellen van een overeenkomst op hoofdlijnen tussen de gemeenten Velsen, Zaanstad, Haarlemmerliede en Spaarnwoude enerzijds en Amsterdam anderzijds ten aanzien van het dienstbetoon van de pontveren in het geval de pontveren aan Amsterdam worden overgedragen. Een en ander conform uw prijsaanbieding d.d. 10 januari 2006 (ontvangen per e-mail), ten bedrage van € 8.000,- (zegge: achtduizend euro), inclusief B.T.W en voorschotten.

Conform afspraak zal ten behoeve van het overleg van de ambtelijke werkgroep pontveren op 19 januari a.s. een concept van de overeenkomst worden aangeleverd. Het streven is de eindversie van de overeenkomst op hoofdlijnen 26 januari a.s. op te leveren. Bij het opstellen van de overeenkomst op hoofdlijnen zullen de vragen meegenomen worden, zoals opgenomen in de offerte-uitvraag d.d. 23 december 2005.

In het bedrag van € 8.000,- is uw deelname aan het overleg van de ambtelijke werkgroep op 19 januari a.s. opgenomen. Mocht naar aanleiding van dit overleg blijken dat het opstellen van de overeenkomst op hoofdlijnen meer werk vergt dan nu voorzien, dan zal door u een offerte aangeleverd worden voor het verder uitwerken van de overeenkomst op hoofdlijnen.

Nadat bestuurlijke besluitvorming heeft plaatsgevonden over de overeenkomst op hoofdlijnen, zullen nadere afspraken gemaakt worden over het uitwerken van de overeenkomst tot een definitieve overeenkomst. Afhankelijk van de nog te verrichten werkzaamheden zullen wij u al dan niet offerte vragen voor het uitwerken van de overeenkomst op hoofdlijnen naar een definitieve overeenkomst. Deze werkzaamheden vallen buiten deze opdracht.



De uitvoering zal inhoudelijk onzerzijds worden begeleid door 

Voor vragen met betrekking tot de opdrachtverlening kunt u contact opnemen met 

De betaling zal geschieden na oplevering van het gevraagde eindproduct. Wij zullen zorgdragen voor de betaling en eventuele verrekening met de overige gemeentes en/of Rijkswaterstaat op ons nemen.

De rekening dient te worden gezonden naar: gemeente Velsen, afdeling Middelen en Ondersteuning, t.a.v. BORG., postbus 465, 1970 AL IJmuiden, onder vermelding van het machtigingsnummer 4343-7020602-128 en het verplichtingennummer 20060019.

Wij vertrouwen erop dat u de werkzaamheden naar tevredenheid zult verrichten.

Hoogachtend,

Burgemeester en wethouders van Velsen
namens dezen,



Geachte [REDACTED]

Uw aanvraag voor offerte van 23 december jl. heeft door de feestdagen enige vertraging opgelopen in de afhandeling [REDACTED] en ik heb er even over kunnen overleggen voordat hij op vakantie ging. Ik heb onze gedachten nu verder concreet trachten te maken en dit leidt tot de onderstaande offerte.

1. Wij begrijpen de aanvraag aldus dat hij uitgaat van de resterende samenwerkende gemeenten behalve Amsterdam, dus van Velsen, Zaanstad en Haarlemmerliede en Spaarnwoude. Het advies en de producten zullen uiteraard worden afgestemd op het gebruik dat in het overleg met Amsterdam en het rijk aan de orde zal moeten komen.
2. Er zal allereerst een prealabele vraag moeten worden behandeld nl. welke kracht aan de instemming van de gemeenten moet worden toegekend. Met andere woorden: in hoeverre kunnen het rijk en Amsterdam samen buiten de gemeenten om de zaak regelen en de gemeenten buiten spel zetten?
3. Bij de concrete vragen kunnen wij ons voldoende voorstellen om bruikbare adviezen te kunnen geven. Wel verwachten wij dat de vragen in een iets nadere volgorde zullen worden beantwoord dan die waarin zij zijn gesteld.
4. De overeenkomst(en) zullen door ons worden ontworpen in hoofdlijnen, zodat er een eerste besluitvorming over mogelijk is. Na het akkoord op hoofdlijnen vindt dan de uitwerking en afronding plaats. Dat laatste moet een vervolgoopdracht zijn.
5. De twee aangekondigde vervolgoopdrachten over de pontpleinen heb ik voorlopig buiten de offerte gelaten, want dat onderwerp krijgt pas contouren wanneer het duidelijk is, hoe de hoofdzaak wordt geregeld.
6. In onze offerte zit geen tijd voor toelichting op en/of overleg over het advies en de producten. Wij gaan ervan uit dat na de interne bespreking van onze inbreng de – eventuele – vervolgoopdrachten aan de orde komen en gedefinieerd worden. In het kader daarvan kan een overlegcomponent worden opgenomen.
7. Voor de aldus omschreven werkzaamheden kunnen wij een vaste prijs aanbieden van € 8.000,00 incl. verschotten en btw. Dit bedrag zal in rekening worden gebracht nadat het advies met de bijbehorende producten zijn uitgebracht. Het bedrag berust uiteraard op een inschatting van de werkzaamheden, maar die is voor ons risico dus heb ik hem niet opgenomen. In de calculatie is rekening gehouden met het spoedeisende karakter van de opdracht. Het bedrag van de offerte ligt aanmerkelijk onder dat van de offerte van vorig jaar inzake de vorm van de samenwerking, maar dat heeft te maken met het minder veeleisende karakter van de thans geformuleerde vragen.
8. Indien u dit op prijs stelt kunnen de stukken u in concept worden voorgelegd voor de einddatum, zodat u nog informeel kunt bezien of een en ander in de vorm waarin het wordt aangeboden, bruikbaar is. Wij moeten daarbij het voorbehoud maken dat er voor deze tussenfase nog tijd beschikbaar is. Indien het werk wat tegenvalt, kan het zijn dat deze tussenfase moet worden overgeslagen.
9. Wij richten de correspondentie aan u op uw kantooradres en stellen de declaratie ook op naam van de gemeente Velsen. Wij verwachten ook de betaling van Velsen zodat wij geen bemoeienis hebben met de onderlinge afrekening van de gemeenten.
10. Wij kunnen de datum van 26 januari 2006 halen, mits wij spoedig de opdracht ontvangen.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]



Overeenkomst op hoofdlijnen inzake de veerponten op het Noordzeekanaal.

1. Partijen.

Deze zijn:

- De gemeente Velsen.
- De gemeente Zaanstad.
- De gemeente Haarlemmerliede & Spaarnwoude.
- De Staat der Nederlanden, ten deze Rijkswaterstaat.
- De gemeente Amsterdam.

2. Considerans.

De considerans vermeldt in een korte samenvatting de achtergrond van het geschil dat tussen zes gemeenten (niet Amsterdam) en Rijkswaterstaat is gerezen over de dienstverlening op de veerponten te IJmuiden, Buitenhuizen en Hembrug, waarover nog een bezwaarschrift aanhangig is. Het doel van deze overeenkomst is, de positie van de drie eerstgenoemde gemeenten vast te leggen ten opzichte van Rijkswaterstaat en Amsterdam, in het licht van de voorgenomen overname van de veerponten door Amsterdam. Dit moet tevens leiden tot beëindiging van de bestuursrechtelijke procedure.

3. Artikel 1.

Hierin wordt verwezen naar de overname van de veerponten te IJmuiden Buitenhuizen en Hembrug door Amsterdam, op voorwaarden die in een afzonderlijke overeenkomst tussen Amsterdam en Rijkswaterstaat worden vastgelegd. Terzake van die overname wordt tussen alle partijen het volgende overeengekomen.

4. Artikel 2.

Dit artikel legt vast dat op het Rijk de publiekrechtelijke rechtsplicht rust om adequate oeververbindingen aan te leggen over het Noordzeekanaal en deze in stand te houden. Die rechtsplicht bestaat tegenover de gemeenten die direct dan wel indirect grenzen aan het Noordzeekanaal en tegenover de burgers, ondernemingen en andere belanghebbenden die in het gebied van het Noordzeekanaal zijn gevestigd. De bestaande tunnels behoren tot die oeververbindingen maar dekken niet volledig de behoefte. Er dient dus door het Rijk te worden zorggedragen voor aanvullende bovengrondse oeververbindingen. Deze

rechtsplicht van het Rijk blijft ook na de overdracht van de pontveren aan Amsterdam onverminderd voorbestaan.

De inhoud van de publiekrechtelijke rechtsplicht van het Rijk wordt omschreven als het treffen van bovengrondse voorzieningen waardoor voetgangers, fietsers, transport met gevaarlijke ladingen, weggebruikers met tunnelvrees, gehandicapten, omwonenden die om andere redenen niet van de tunnel kunnen of willen gebruikmaken, en soortgelijke verkeersdeelnemers, verzekerd zijn van een overgang naar de nadere oever op een veilige wijze en tegen redelijke kosten. Ook het inzetten van de veerboten voor brandbestrijding. De rechtsplicht duurt voort zolang het Noordzeekanaal een barrière vormt voor het verkeer tussen de beide kanaaloevers.

Partijen stellen vast, dat de bestaande dienstverlening op de genoemde pontveren een adequate voorziening is, gezien de actuele behoeften. In het bijzonder de gemeente Velsen, ziet daarbij af van het opnieuw inzetten van de tweede veerboot in IJmuiden Het thans geldende tarief wordt niet prohibitief geacht.

5. Artikel 3.

Het Rijk en de gemeente Amsterdam verplichten zich over en weer en jegens de drie andere gemeenten, dat zij het huidige niveau van dienstverlening op de drie pontveren in stand zullen houden en daarin geen enkele wijziging zullen aanbrengen zonder voorafgaande schriftelijk toestemming van de drie gemeenten. De drie gemeenten zullen zich bij die toestemming uitsluitend laten leiden door de omschrijving van de rechtsplicht van het Rijk zoals hiervoor is omschreven.

Tot de wijzigingen in de zin van deze bepaling wordt ook gerekend de verlenging, beëindiging dan wel vervanging van het exploitatiecontract met Connexion dat in 2013 afloopt.

Indien er tussen partijen geen overeenstemming kan worden bereikt over een voorgenomen wijziging van de dienstverlening, zal tussen partijen bindend worden vastgesteld, welke voorzieningen op dat moment en in de geldende omstandigheden vereist, resp. aanvaardbaar zijn gezien de inhoud van de rechtsplicht.

Het is gewenst dat er op deze plaats een nadere bepaling wordt opgenomen over de technische wijze van meting van de behoefte en de verkeerstechnische beoordeling van de oplossingen, steeds uitgaande van de geformuleerde rechtsplicht. Eventueel kan worden volstaan met de bepaling dat partijen in voorkomend geval een of meer deskundigen zullen benoemen om de voorgestelde wijzigingen te beoordelen, met een benoeming door de rechtbank indien zij er niet uitkomen.

6. Artikel 4.

Enkele aanvullende afspraken.

- Het Rijk en Amsterdam zullen de drie gemeenten informeren omtrent alle zaken die van belang zijn voor het niveau van dienstverlening op de veerponten zoals dit in deze overeenkomst is geregeld.
- De tariefstelling zal de veerponten niet minder toegankelijk mogen maken voor het brede publiek.
- De inzet van de veerboten voor brandbestrijding op en om het kanaal, in het bijzonder in Velsen en Zaanstad, wordt door het Rijk en Amsterdam onvoorwaardelijk toegezegd.
- Het gebruik van de pontpleinen bij de veerponten en de bestaande faciliteiten wordt door de betrokken partijen aan Amsterdam gegarandeerd. De betrokken gemeenten en het Rijk zullen telkens de nodige afspraken maken over het gebruik en het onderhoud, waarbij de kosten ten laste van de exploitatie van de ponten moeten worden gebracht.

7. Artikel 5.

In deze overeenkomst wordt niet vastgelegd, of de verplichtingen die Amsterdam op zich neemt jegens de drie gemeenten en de overige belanghebbenden, een publiekrechtelijk dan wel een privaatrechtelijk karakter hebben. Voor zoveel nodig is er sprake van een derdenbeding voor de overige belanghebbenden. In voorkomend geval zal deze vraag door de rechter beantwoord kunnen worden.

8. Artikel 6.

Omdat door deze overeenkomst het Rijk een geheel andere weg is ingeslagen dan in het besluit van 6 november 2001, zal het Rijk dit besluit na de ondertekening intrekken. De zes gemeenten die bezwaar hebben gemaakt, zullen dit bezwaar dan intrekken.

9. Artikel 7.

Voor geschillen kiezen partijen voor de bevoegde rechter. Voor een rechtskeuze bestaat geen aanleiding.

10. Artikel 8.

Het Rijk enerzijds en de drie gemeenten anderzijds geven elkaar over en weer kwijting voor alle vorderingen en aanspraken die kunnen voortvloeien uit de gevoerde procedures en geschillen inzake dit onderwerp.

11. Afsluiten, dateren en ondertekenen.

Gezien het belang van het onderwerp is een ondertekening op het hoogste niveau gewenst.

Opmerking:

De bovenstaande hoofdlijnen zijn niet steeds geformuleerd zoals in een overeenkomst past.

Wanneer partijen zich over deze hoofdlijnen hebben uitgesproken, kunnen deze hoofdlijnen zonodig worden aangepast waarna partijen een akkoord op hoofdlijnen kunnen constateren.

Daarna volgt de uitwerking van de tekst tot een volledige overeenkomst die door alle partijen nogmaals moet worden gezien en geaccordeerd alvorens er kan worden getekend.

Raadsvoorstel

Vergadering	Agendapunt	Commissie	Nummer
7-okt-04		Ruimte en Samenleving	

Onderwerp:

Intentieverklaring inzake overname veerverbindingen Noordzeekanaal.

Voorgesteld besluit

1. In te stemmen met de ondertekening van de Intentieverklaring inzake overname veerverbindingen Noordzeekanaal

Inleiding

De gemeenten Amsterdam, Haarlemmerliede en Spaarwoude, Zaanstad en Velsen zijn reeds geruime tijd in gesprek met Rijkswaterstaat over de mogelijke overname van de pontveren Velsen, Buitenhuizen en Zaandam (Hempont). Het gaat daarbij om de overname van het beheer, onderhoud, de exploitatie en het eigendom van de pontveren en aanleg- en inrichtingen bij een door de gemeenten op te richten rechtspersoon.

Momenteel is tussen alle partijen overeenstemming bereikt over de tekst van een door alle partijen te ondertekenen intentieverklaring, waarmee de officiële onderhandelingen kunnen worden gestart. Deze feestelijke ondertekening zal naar verwachting eind oktober/begin november plaatsvinden. De tekst is zo opgesteld dat er geen claims kunnen volgen indien de onderhandelingen niet tot overeenstemming leiden. De gemeentelijke positie is hierbij sterk verbeterd sinds het winnen van een procedure bij de Raad van State. Komen we niet tot overeenstemming, waarbij de financiën een belangrijke rol zullen spelen, dan zal Rijkswaterstaat de ponten behouden en zullen de gerechtelijke procedures (die nu tijdelijk zijn bevroren) worden voortgezet.

Omdat de mogelijke overdracht zowel financiële als juridische aspecten (gerechtelijke procedures, nieuwe organisatievorm, overeenkomst etc.) omvat zullen twee werkgroepen worden ingesteld.

Tot slot: Bij de intentieverklaring is tevens de huidige overeenkomst tussen NACO en RWS bijgevoegd. Indien overeenstemming wordt bereikt over een mogelijke overdracht dan zal de overnemende partij in deze overeenkomst in de plaats treden van Rijkswaterstaat. Tevens is een tijdschema bijgevoegd.

Argumenten

* De mogelijke overdracht past in het rijksbeleid dat belangen van regionale of lokale betekenis dienen te worden gedecentraliseerd. De mogelijke overname past ook binnen het kader van het gemeentelijke Lokale Verkeers en Vervoersplan;

* De gemeentelijke belangen bij het instandhouden en zelf exploiteren van de veren:

1. Voor het niet tunnel toegelaten verkeer;
2. Inzet bij calamiteiten;
3. Route gevaarlijke stoffen;
4. Voorkomen van vermindering dienstverlening (minder vaak varen, voetveren ipv autoveren etc.)
5. Verkeersveiligheid: Indien diverse voertuigen via de pont Buitenhuizen moeten rijden dan komt dit niet ten goede aan de verkeersveiligheid

Kanttekeningen

In de financiële werkgroep, welke de financiële onderhandelingen voorbereidt, worden alle risico's - voor zover thans te overzien - geïnventariseerd en gekapitaliseerd. Zijn risico's niet financieel te ondervangen dan zullen deze risico's "bij de staat worden gelaten". Het door RWS te betalen bedrag voor de overname, zou toereikend moeten zijn om de veerponten gedurende een periode van dertig jaar kostendekkend te exploiteren.

In de juridische werkgroep zal men zich buigen over de nieuwe organisatievorm, de overeenkomst en mogelijk voortgezette gerechtelijke procedures. Uitdrukkelijk wordt vermeld dat de Intentieverklaring bewust geen juridisch afdwingbare verplichtingen bevat. Op basis van de Intentieverklaring kan in alle vrijheid worden onderhandeld, zonder dat dit tot claims leidt indien één der partijen besluit af te haken. De intentieverklaring moet worden gezien als een officieel, maar vrijblijvend startschot.

Er loopt momenteel een procedure rond het dienstbetoon van de pontveren. Vooruitlopend op de decentralisatie van de pontveren heeft het Ministerie van Verkeer en Waterstaat het voornemen het dienstbetoon aan te passen, zoals is vastgelegd in de op 6 november 2001 door de Minister van Verkeer en Waterstaat vastgestelde 'Beleidsregel Dienstverlening Veren Noordzeekanaal'. Volgens deze Beleidsregel zou - voor wat betreft de gemeente Velsen - het tweede pontveer in Velsen komen te vervallen en zou het resterende autoveer vervangen worden door een fiets-/voetveer. De betrokken gemeenten vinden dat het dienstbetoon tenminste het niveau zou moeten hebben als ten tijde van het ondertekenen van de intentieverklaring. Samen met de gemeenten Beverwijk, Castricum en Heemskerk zijn de bezwaren kenbaar gemaakt aan de Minister. Op 17 april 2002 zijn de bezwaren niet-ontvankelijk verklaard. Hiertegen is men in beroep gegaan. Op 28 januari 2003 is het beroep ongegrond verklaard. Het hoger beroep is vervolgens op 3 maart 2004 gegrond verklaard. In de intentieverklaring is vastgelegd dat de Minister en de gemeenten zijn overeengekomen dat de behandeling van de bezwaren wordt aangehouden tot vooralsnog 1 oktober 2004 (na het ondertekenen van de intentieverklaring).

Aanpak/uitvoering

De (feestelijke) ondertekening van de intentieverklaring is - na akkoordverklaring door de betrokken gemeenteraden - eind oktober/begin november gepland. Hierna wordt het traject gevolgd zoals weergegeven in bijgevoegd tijdschema.

Communicatie

De betrokken gemeenten zullen gemeenschappelijk communiceren over het project. Het bureau Communicatie van de gemeente Velsen zal daarbij als centraal punt fungeren. Het is de bedoeling de ondertekening van de intentieverklaring feestelijk te laten plaatsvinden met de nodige publiciteit.

Beleidskader

De overname van de pontveren valt binnen het kader van het Lokale Verkeers en Vervoerplan.

Kosten, baten en dekking (begrotingspost)

In de financiële onderhandelingen wordt er vanuit de gemeenten op ingezet dat de door Rijkswaterstaat te vergoeden bedragen voldoende zijn om de veerverbindingen gedurende een periode van 30 jaar kostendekkend te kunnen exploiteren.

Burgemeester en wethouders van Velsen
De secretaris, De burgemeester,

Raadsbesluit

DE RAAD VAN DE GEMEENTE VELSEN

gezien

Het raadsvoorstel van burgemeester en wethouders van

B E S L U I T :

- in te stemmen met de intentieverklaring inzake overname veerverbindingen Noordzeekanaal.

Vastgesteld in de openbare vergadering

van

De griffier,

De voorzitter,

mr. J.P.E.M. Huijs

mr. P.A.G.Cammaert

130. Holloman

SMITHUIJSEN

archief Pontverca

s.o.p. Keping
Jan Hollan

ADVOCATEN

BOR



PER FALK COURIER

Gemeente Velsen

t.a.v. [redacted]

Hoofd voorbereiding afdeling beheer openbare ruimte en gebouwen

Postbus 465

1970 AL IJMUIDEN

Haarlem, 15 januari 2007

Tevens per e-mail: [redacted]

e-mail : [redacted]
 uw ref. : [redacted]
 onze ref. : R/ip/25.679
 inzake : Gemeente Velsen c.s./Rijkspont II – beleidsregel

Geachte [redacted]

Uw e-mail van 10 januari jl. met de bijlagen heb ik ontvangen. Er is aan de teksten niet veel veranderd maar door de combinatie van de verschillende stukken is het wel extra duidelijk geworden, hoe de zaak bij de verschillende partijen ligt.

Er kan geen twijfel over zijn dat het belang van de (thans drie) gemeenten niet volledig wordt beschermd door de overeenkomsten die Amsterdam met het Rijk zal gaan sluiten. Zonder oude discussies te herhalen, vat ik de positie in de volgende opmerkingen samen:

1. De gemeenten beroepen zich op de publiekrechtelijke verplichting van het Rijk om zorg te dragen voor adequate oeververbindingen, zolang het Noordzeekanaal voortbestaat. Dit is een bestuursrechtelijk argument.
2. Het Rijk voert aan dat de veerponten geen nationaal belang meer vormen en dat het daarom het Rijk vrijstaat om deze taak af te stoten. Dit is een staatsrechtelijk argument.
3. De gemeente zouden zich op grond van het bestuursrechtelijke argument kunnen verzetten tegen het overdragen van de veerponten aan Amsterdam.
4. De toezeggingen van Amsterdam zijn echter zo concreet en zijn gedurende een zo lange periode geldig dat niet gezegd kan worden dat het Rijk door de overdracht het voortbestaan van een adequate oeververbinding onmogelijk maakt.
5. Het is daarom voor de gemeenten vooral van belang, ten eerste dat op dit moment wordt vastgesteld dat de publiekrechtelijke rechtsplicht van het Rijk blijft

POSTBUS 169
 2000 AD HAARLEM
 GEDEEMPT OUDE GRACHT 65
 HAARLEM
 TELEFOON 023-531 93 87
 FAX 023-532 17 00
 advocaten@smithuijsen.nl
 www.smithuijsen.nl
 BANKREK.NR 67.09.63.089
 ten name van
 STICHTING DEREENGELDEN
 SMITHUIJSEN ADVOCATEN

bestaan, en niet eindigt met de overdracht van de veerverbindingen aan Amsterdam en ten tweede dat Amsterdam daarvan goed op de hoogte is en zich daartegen niet verzet.

6. Voor het eerste zal er een brief aan de Minister van Verkeer en Waterstaat moeten worden geschreven. Het tweede is in beginsel al in de concept overeenkomst inzake het dienstbetoon opgenomen maar kan versterkt worden doordat de thans aan de Minister te schrijven brief ter informatie aan de overeenkomst inzake het dienstbetoon wordt gehecht.
7. In de bijlage zend ik u een conceptbrief aan de Minister alsmede een tekstvoorstel voor de overeenkomst dienstbetoon.

Indien een en ander nog aanleiding geeft tot vragen of opmerkingen, ben ik vanmiddag en morgenochtend bereikbaar voor overleg.



Bijlagen

107200 -
Haarlem, 15 januari 2007

Geachte,

De ondergetekenden, de gemeenten Velsen, Haarlemmerliede en Spaarnwoude en Zaanstad, vragen uw aandacht voor het volgende.

Reeds een aantal jaren voert het Rijk een beleid dat erop is gericht, drie pontveren over het Noordzeekanaal te privatiseren, althans over te dragen aan een ander overheidslichaam. Dit beleid heeft thans geresulteerd in voorgenomen overeenkomsten met de gemeente Amsterdam, welke onder meer de overdracht van de pontveren te IJmuiden, Buitenhuisen en Hembrug aan de gemeente Amsterdam inhouden. Ons is te verstaan gegeven dat u dezer dagen over deze kwestie een besluit zult nemen, hetzij zelfstandig, hetzij in overleg met andere bewindpersonen. Deze stand van zaken is voor ons reden om enkele opmerkingen te maken en enkele verzoeken tot u te richten.

1. Uit de contacten die er tussen ons en uw departement zijn geweest, en ook uit de procedure die tussen u en ons - in samenwerking met nog drie andere IJmondgemeenten - is gevoerd, is u gebleken dat wij ons terecht op het standpunt hebben gesteld dat er sedert de besluiten over de aanleg van het Noordzeekanaal op het Rijk een publiekrechtelijke rechtsplicht rust tot de aanleg en instandhouding van adequate oeververbindingen over het kanaal ter compensatie van de doorsnijdingen die het kanaal heeft teweeggebracht. Deze rechtsplicht brengt een bestuursrechtelijke relatie mee tussen het Rijk en de gemeenten - trouwens ook met individuele belanghebbenden - en brengt concreet mee dat de veerverbindingen als noodzakelijke aanvullingen op andere oeververbindingen in stand moeten blijven in hun huidige omvang. In zijn uitspraak van 3 maart 2004 heeft de Afdeling Bestuursrecht van de Raad van State de gemeente in het gelijk gesteld. Sindsdien moet het Rijk opnieuw beslissen op het bezwaarschrift tegen de Beleidsregel dienstverlening veren Noordzeekanaal.

2. Het standpunt van het Rijk dat onder uw verantwoordelijkheid en die van uw voorganger is ingenomen, bevat uitsluitend een verwijzing naar het staatsrecht, waar wordt aangevoerd dat de pontveren geen nationaal belang meer vormen en het Rijk daarom deze taken mag privatiseren of overdragen aan andere overheidslichamen. Het Rijk kiest er thans voor, deze pontveren over te dragen aan Amsterdam evenwel zonder dat het Rijk aan Amsterdam verplichtingen oplegt of anderszins voorzieningen treft om te bereiken dat de handhaving van de pontveren verzekerd zal zijn zolang de publiekrechtelijke rechtsplicht van het Rijk dat voorschrijft.
3. Wij zijn van oordeel dat het Rijk op deze wijze de bestaande publiekrechtelijke rechtsplicht inzake de adequate oeververbindingen schendt en dat wij ons daarom mogen verzetten tegen de voorgenomen overdracht aan Amsterdam.
4. Dat verzet wordt primair gebaseerd op het negeren van de rechtsplicht door het Rijk. Daarnaast, dan wel in verband daarmee, is er de constatering dat de verplichtingen die Amsterdam jegens ons als oevergemeenten wil aangaan, een verlies van rechten inhouden, ten eerste omdat de toezeggingen een beperkte looptijd hebben van 30 jaar en ten tweede omdat zij kunnen worden aangetast indien de exploitatie Amsterdam financieel tegenvalt.
Bovendien zijn wij van mening dat de staatsrechtelijke bevoegdheid om deze taken over te dragen in dit geval niet bestaat. Bepalend is hier immers het criterium dat een bepaalde verkeersvoorziening niet meer een nationaal belang is. Daarbij is beslissend dat er een plicht rust op het Rijk - en op niemand anders - om die voorziening in stand te houden, welke plicht is aangegaan in verband met de aanleg van het kanaal welke aanleg een zaak was van de staat, hetgeen ertoe heeft geleid dat het kanaal nog steeds rijkseigendom is. De veerponten zijn daarom wel verkeersvoorzieningen van nationaal belang.
5. Wij hebben na ampele overweging besloten dat wij deze kwestie niet op de spits willen drijven en dat wij kunnen volstaan met deze aanzegging, mits u bereid bent, aan een tweetal verzoeken gevolg te geven. Deze verzoeken zijn:
 - A. Wilt aan ons bevestigen dat ondanks de overdracht van de pontveren aan Amsterdam, op het Rijk de publiekrechtelijke rechtsplicht blijft rusten om adequate oeververbindingen over het Noordzeekanaal aan te leggen en in stand te houden en dat dit betekent dat naar de stand van zaken van heden de pontveren te IJmuiden, Buitenhuisen en Hembrug dienen te blijven functioneren in ongewijzigde omvang en frequentie.
 - B. Wilt u ons berichten dat u een beslissing op bezwaar zult nemen inzake de Beleidsregel, waarin het nog immer aanhangige bezwaar gegrond wordt

verklaard en de Beleidsregel wordt herroepen, met een uitspraak omtrent de kosten.

Na ontvangst van uw mededelingen als hier bedoeld zullen wij de overeenkomst inzake het dienstbetoon met Amsterdam afronden en ondertekenen en afzien van daadwerkelijk verzet tegen de overdracht van de pontveren. Wat wij op grond van ontwikkelingen in de toekomst nog zullen moeten ondernemen, hangt van die ontwikkelingen en de toekomstige omstandigheden af.

Wij stellen de gemeente Amsterdam op de hoogte van deze brief.

Afsluiten.

Aanvulling op Overeenkomst Dienstbetoon Pontveren.

d.d. 15 januari 2007

auteur: [REDACTED] advocaat te Haarlem.

In de considerans onder 9 de tekst enigszins wijzigen als volgt:

9. Dat er tussen de Gemeenten en het Rijk verschil van mening bestaat over de vraag of en in hoeverre het Rijk een publiekrechtelijke verplichting heeft om de autoveren in stand te houden en of en in hoeverre die verplichting van het Rijk in de weg staat aan de overdracht van de veren aan Amsterdam.

In de bepalingen onder art 2.6. toevoegen een volzin als volgt:

- 2.6. Amsterdam heeft kennis genomen van de brief die de Gemeenten op (invullen datum en kenmerk brief) aan de Minister van Verkeer en Waterstaat hebben gezonden, welke brief als bijlage I aan deze overeenkomst is gehecht.
-

MINISTERIE VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Vastlegging ambtelijk onderhandelingsresultaat d. d. 12 juni 2006 betreffende de overdrachten van:

- 1) het beheer en onderhoud, alsmede de eigendom van de veerverbindingen over het Noordzeekanaal met bijbehorende aanlandingsinrichtingen, pontpleinen en outillage 3^e Rijksbinnenhaven
- 2) het beheer en onderhoud en zomogelijk de eigendom van de vaarweg Afgesloten IJ;
- 3) enige zuidelijke oeverstroken van het Noordzeekanaal

RIJKSWATERSTAAT
Noord-Holland

DE AMBTELIJKE ONDERHANDELINGSTEAMS VAN:

De Minister van Verkeer en Waterstaat, handelende als vertegenwoordiger van de Staat der Nederlanden, te deze vertegenwoordigd door de hoofdingenieur-directeur van de Rijkswaterstaat Noord-Holland te Haarlem, hierna te noemen "de Staat"

En

De gemeente Amsterdam te dezen vertegenwoordigd door de wethouder verkeer en vervoer , hierna te noemen "de Gemeente"

Overwegende dat:

Partijen op 22 december 2005 een intentieverklaring hebben getekend, waarin partijen de intentie hebben uitgesproken om door middel van voor 1 maart 2006 af te ronden onderhandelingen een gezamenlijk onderhandelingsresultaat te bereiken over niet alleen de overname van de Veerverbindingen door de Gemeente van het Rijk, maar ook de overname door het Rijk van de Gemeente van de vaarweg Afgesloten IJ en een mogelijke overname door de Gemeente van het Rijk van bepaalde zuidelijke oeverstroken van het Noordzeekanaal.

STELLEN HET VOLGENDE AMBTELIJK ONDERHANDELINGSRESULTAAT VAST:

1. Partijen hebben ambtelijk binnen het in de in de intentieverklaring van 22 december 2005 gestelde kader met elkaar een gezamenlijk onderhandelingsresultaat op hoofdlijnen kunnen bereiken over overdrachten van de Veerverbindingen, de vaarweg Afgesloten IJ en enige zuidelijke oeverstroken langs het Noordzeekanaal;

2. Partijen hebben dit gezamenlijk ambtelijk onderhandelingsresultaat per overdracht neergelegd in drie afzonderlijke bijlagen bij dit onderhandelingsresultaat, in welke bijlagen partijen overeenkomstig punt 1 van de intentieverklaring van 22 december 2005 hebben vastgesteld of en zo ja tegen welke voorwaarden overdracht zal kunnen plaatsvinden.
3. Voor de overdracht van de Veerverbindingen is de bereikte ambtelijke overeenstemming en de daarbij geldende voorwaarden zo veel mogelijk uitgewerkt in een concept - overeenkomst. Voor beide andere overdrachten hebben partijen zich moeten beperken tot vastlegging van de overeenstemming en de daarbij geldende voorwaarden op hoofdlijnen. Een en ander is vastgelegd in:
Bijlage 1: een concept -overeenkomst inzake de overdracht door het Rijk aan de Gemeente van de Veerverbindingen;
Bijlage 2: een overeenstemming op hoofdlijnen inzake de overdracht door de Gemeente aan het Rijk van de Vaarweg Afgesloten IJ;
Bijlage 3: een overeenstemming op hoofdlijnen inzake de overdracht door het Rijk aan de Gemeenten van enige zuidelijke oeverstroken van het Noordzeekanaal.
4. Ambtelijk stellen partijen vast dat aldus conform hetgeen is vastgelegd onder punt 3 van de intentieverklaring van 22 december 2005 sprake is van een gezamenlijk ambtelijk voorstel van partijen voor de drie aan de orde zijnde overdrachten, welke overdrachten per overdracht juridisch en anderszins gescheiden dienen te worden geformaliseerd door middel van:
 - ondertekening van de definitieve overdrachtsovereenkomsten;
 - het voor de in de bijlagen 1 en 2 bedoelde overdrachten op grond van de Waterstaatwet 1900 noodzakelijke Koninklijk Besluit(verder: KB).
5. Ambtelijk stellen partijen evenwel vast dat uit bijlage 2 inzake de overeenstemming op hoofdlijnen inzake de overdracht van het Afgesloten IJ nog een "hangpunt" blijkt, waarover bestuurlijk door beide partijen nog besluitvorming dient plaats te vinden voordat binnen de kolom van ieder der partijen formeel-juridisch toestemming kan worden gevraagd voor het verder formaliseren van deze overdracht.
6. Ambtelijk stellen partijen vast dat het in punt 5 genoemde bestuurlijk besluitvormend overleg tijdig in juni 2006 dient plaats te vinden, terwijl in de loop van juli 2006 de eveneens in punt 5 genoemde formeel-juridische toestemming van de bevoegde instanties binnen de kolom van ieder der partijen moet zijn verkregen, wil de in punt 7 genoemde time -table kunnen worden gerealiseerd.
7. Ambtelijk achten partijen het mogelijk de formalisering van de in punt 3 genoemde overdrachten nog in 2006 te laten plaatsvinden mits daarbij de volgende tijdsplanning kan aangehouden:
 - A.Ondertekening van de overeenkomst inzake de overdracht van de veerverbindingen uiterlijk 11 september 2006 en het slaan van het KB uiterlijk 9 november 2006;
 - B.Ondertekening van de overeenkomst inzake de overdracht van de vaarweg Afgesloten IJ uiterlijk 1 oktober 2006 en het slaan van het KB uiterlijk 1 december 2006;
 - C.Ondertekening van de overeenkomst inzake de overdracht van enige zuidelijke Oeverstroken van het Noordzeekanaal uiterlijk 11 november 2006.

Deze tijdsplanning baseren partijen zowel op grond van de nog te verrichten werkzaamheden aan de definitieve tekst van de op te stellen overeenkomsten en Koninklijke Besluiten als op grond van de binnen ieder van de partijen noodzakelijk te doorlopen procedures die vooraf moeten gaan aan ondertekening van de overeenkomsten.

8. Ambtelijk wordt vastgesteld, dat gegeven de ook in de intentieverklaring van 22 december 2005 bepaalde onderlinge samenhang van dit onderhandelingsresultaat, bij niet - ondertekening van een van de onder punt 7 genoemde overeenkomsten door een van de partijen de wederpartij het recht toekomt om te verklaren dat hij de overige opdrachten ook geen doorgang wenst te laten hebben, c.q. verlangt dat een reeds ondertekende overdrachtsovereenkomst alsnog ongedaan wordt gemaakt.
9. Ambtelijk wordt verder vastgesteld dat zowel aan de intentieverklaring van 22 december 2005 als aan dit ambtelijk onderhandelingsresultaat noch door partijen noch door derden rechten van welke juridische aard dan ook kunnen worden ontleend.

Haarlem/Amsterdam, 12 juni 2006.

...

BIJLAGEN BIJ DIT AMBTELIJK ONDERHANDELINGSRESULTAAT:

- 1. Concept –overeenkomst met bijbehorende bijlagen inzake de Veerverbindingen;**
- 2. Overeenstemming op hoofdlijnen inzake de vaarweg Afgesloten IJ;**
- 3. Overeenstemming op hoofdlijnen inzake enige zuidelijke oeverstroken van het Noordzeekanaal;**



MINISTERIE VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Nr. NHS 77374?

OVEREENKOMST
betreffende de overdracht in beheer
en onderhoud, alsmede de
eigendom van de veerverbindingen
over het Noordzeekanaal met
bijbehorende
aanlandingsinrichtingen,
pontpleinen en outillage 3°
Rijksbinnenhaven

RIJKSWATERSTAAT
Noord-Holland

Met 10 bijlagen waaronder 7 tekeningen met de nummers:
NHKA 2001-31012, NHKA 2001-31013, NHKA 2001-31014,
NHKA 2001-31015, NHKA 2001-31016, NHKA 2001-31017 en
NHKA 2005-31100.

DE ONDERGETEKENDEN:

De Minister van Verkeer en Waterstaat, handelende als vertegenwoordiger van de Staat der Nederlanden, te deze vertegenwoordigd door de **Directeur –Generaal Rijkswaterstaat**,, daartoe gemachtigd bij besluit van, hierna te noemen "de Staat"

en

De gemeente Amsterdam te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door, burgemeester en handelende ter uitvoering van het besluit van burgemeester en wethouders van, hierna te noemen "de Gemeente"

Overwegende dat:

1. het beheer en onderhoud en de eigendom van de veerverbindingen over het Noordzeekanaal, bestaande uit veerponten, aanlandingsinrichtingen en pontpleinen in de gemeenten Velsen, Haarlemmerliede en Spaarnwoude, Zaanstad en Amsterdam, alsmede de, ten behoeve van de veren in gebruik zijnde, outillage in de 3° Rijksbinnenhaven te Velsen, hierna aan te duiden als "de Veerverbindingen", op dit moment bij het Rijk berusten;
2. het Rijk evenwel conform de besluiten van kabinet en de Tweede Kamer op grond van de Grote Efficiency Operatie(GEO) het beheer en onderhoud van de Veerverbindingen niet meer beschouwt als een rijkstaak omdat deze verbindingen sedert het begin van de jaren negentig van de vorige eeuw niet meer worden gerekend tot de hoofdinfrastructuur van Nederland;

3. de Veerverbindingen derhalve naar huidig inzicht door het Rijk worden beschouwd als waterstaatswerken die niet van nationaal belang zijn, zodat deze op grond van artikel 1 van de Waterstaatswet 1900 door het Rijk aan anderen kunnen worden overgedragen;
4. het in het kader van het streven naar decentralisatie van het beheer van natte waterstaatswerken daarom door het Rijk sedertdien wenselijk wordt geoordeeld om tot overdracht in beheer en onderhoud en de eigendom van de Veerverbindingen aan lagere overheden of particuliere ondernemingen over te gaan;
5. de exploitatie van de veerverbindingen voor het Rijk sinds 1 januari 1995 wordt uitgevoerd door Naco Ferry's BV, hierna: Naco, op grond van exploitatieovereenkomsten van respectievelijk 18 oktober 1994 en 14 juli 2003, welke laatste overeenkomst op 30 juni 2013 eindigt;
6. het Rijk in de Beleidsregel Dienstverlening Veren Noordzeekanaal van 6 november 2001 nog uitging van een voorgenomen overdracht van de Veerverbindingen aan Naco;
7. het Rijk overigens in de Beleidsregel op grond van de bezuinigingsdoelstelling van de GEO het besluit heeft genomen om het dienstbetoon van de Veerverbindingen reeds vooruitlopende op de voorgenomen overdracht af te stemmen op een doelmatig en efficiënt beheer van deze verbindingen met als doel de dienstverlening te laten aansluiten op daadwerkelijk gebruik en de behoefte van de gebruikers;
8. de gemeenten Haarlemmerliede en Spaarnwoude, Velsen en Zaanstad zich tegen deze Beleidsregel in rechte hebben verzet omdat zij beogen in afwijking van de Beleidsregel het bestaande niveau van het dienstbetoon te handhaven;
9. de Staat en de gemeenten Amsterdam, Haarlemmerliede en Spaarnwoude, Velsen en Zaanstad vervolgens op 29 november 2004 met elkaar een intentieverklaring hebben getekend, waarin partijen de intentie hebben vastgelegd om de Veerverbindingen bij een door de desbetreffende gemeenten op te richten rechtspersoon onder te brengen;
10. door de Staat eind 2005 is geconcludeerd dat in ambtelijk overleg in 2005 is komen vast te staan dat de gemeenten niet bereid waren gezamenlijk alle rechten en verplichtingen van de Staat inzake de Veerverbindingen over te nemen tegen een door de Staat redelijk en billijk geachte vergoeding;
11. de Gemeente vervolgens eind 2005 wel bereid is gebleken tot overname van het beheer en onderhoud en eigendom van de Veerverbindingen omdat dit zowel past bij de reeds door de Gemeente in beheer en onderhoud en eigendom zijnde veerverbindingen over het IJ in Amsterdam als bij de zorg die de Gemeente reeds uitoefent voor het nautisch beheer op het Noordzeekanaal onder de gemeenschappelijke regeling Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied;
12. partijen vervolgens aan de overige deelnemende gemeenten aan de intentieverklaring van 29 november 2004 op 8 december 2005 hebben doen weten dat zij wilden komen tot een intentieverklaring over een overdracht van de Veerverbindingen door het Rijk aan de Gemeente;

13. partijen hierop op 22 december 2005 een intentieverklaring hebben getekend, waarin partijen de intentie hebben uitgesproken om door middel van voor 1 maart 2006 af te ronden onderhandelingen een gezamenlijk onderhandelingsresultaat te bereiken over niet alleen de overname van de Veerverbindingen door de Gemeente van het Rijk, maar ook de overname door het Rijk van de Gemeente van de vaarweg Afgesloten IJ en een mogelijke overname door de Gemeente van het Rijk van bepaalde zuidelijke oeverstroken van het Noordzeekanaal;
14. partijen vaststellen dat zij binnen de gestelde termijn met elkaar een onderhandelingsresultaat hebben bereikt over de Veerverbindingen;
15. partijen daarbij hebben vastgesteld dat de Gemeente bereid is te treden in alle rechten en plichten van de Staat ten aanzien van de huidige exploitatieovereenkomst met Naco behoudens en voorzover dit in deze Overeenkomst is uitgezonderd;
16. partijen verder hebben vastgesteld dat de Gemeente bereid is alle bestaande overige overeenkomsten voor zover deze zien op de Veerverbindingen van de Staat over te nemen;
17. partijen in deze concept-overeenkomst hun basisovereenstemming inzake de overdracht in beheer en onderhoud en de eigendom van de Veerverbindingen vastleggen.

Verwijderd: -

zijn het volgende overeengekomen:

ARTIKEL 1 Omschrijving van de over te dragen werken

1. De Veerverbindingen zijn aangegeven op de bij deze overeenkomst behorende en daarvan als bijlage 1 deel uitmakende tekeningen met tekeningnr's.: NHKA 2001-31012, NHKA 2001-31013, NHKA 2001-31014, NHKA 2001-31015, NHKA 2001-31016, NHKA 2001-31017 en NHKA 2005-31100.
2. Tot de Veerverbindingen behoren:
 - a. 5 autoponten: Rijkspontveren 4, 6, 7, 8 en 9, die zijn beschreven in de meetbrieven van de vaartuigen, uitgegeven door de Scheepvaartinspectie. Deel uitmakend van deze overeenkomst als bijlage 2
 - b. 6 dubbel uitgevoerde aanleginrichtingen;
 - c. 6 pontpleinen
 - d. 3 veerkantoren;
 - e. outillage t.b.v. de veerverbindingen in de 3^e rijksbinnenhaven.
3. De bovengenoemde werken zijn nader beschreven in bijlage 12

ARTIKEL 2 De staat van beheer en onderhoud van de over te dragen werken

De staat van beheer en onderhoud van de verschillende tot de Veerverbindingen behorende werken is door de Staat weergegeven in de tot bijlage 8 behorende onderhoudsplannen.

ARTIKEL 3 Bereidheid over en weer tot het nemen van alle acties die voor de overdracht noodzakelijk zijn

1. De Staat verbindt zich om zo spoedig mogelijk de nodige initiatieven te nemen om het beheer en onderhoud en de eigendom van de Veerverbindingen aan de Gemeente over te dragen volgens de daarvoor geldende wettelijke regels.
2. De Gemeente verbindt zich om medewerking te verlenen aan een formele regeling, waarbij het beheer en onderhoud en de eigendom van de Veerverbindingen wordt overgedragen in de zin van artikel 1 van de Waterstaatswet 1900.
3. De Gemeente verbindt zich om tijdig initiatieven te nemen, dan wel de benodigde medewerking te verlenen aan het stand brengen, respectievelijk wijzigen van de regelgeving van de Gemeente, voor zover dat met het oog op de overdracht noodzakelijk is.

ARTIKEL 4 Datum overgang van verantwoordelijkheid voor Beheer en onderhoud

De Gemeente is, met ingang van de datum van inwerkingtreding van het Koninklijk Besluit, waarmee de Veerverbindingen in beheer en onderhoud worden overgedragen, verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud van de Veerverbindingen.

ARTIKEL 5 Datum overgang overname rechten en verplichtingen bestaande overeenkomsten

Met ingang van de datum van inwerkingtreding van het in artikel 4 bedoelde Koninklijk Besluit treedt de Gemeente in alle rechten en plichten van de Staat die uitsluitend ten aanzien van de Veerverbindingen voortvloeien uit de navolgende overeenkomsten van:

- a. 13 januari 1866, tussen gemeente Velsen en de directie der Amsterdamse Kanaalmaatschappij (bijlage 3);
- b. 31 mei 1866, tussen het polderbestuur van Buitenhuisen en de directie der Amsterdamse Kanaalmaatschappij (bijlage 4);
- c. 2 maart 1867 tussen gemeente Zaandam en de directie der Amsterdamse Kanaalmaatschappij (bijlage 5);
- d. 2 september 1968, nr. NH 1946, tussen Rijkswaterstaat en de gemeente Velsen (bijlage 6);
- e. 14 juli 2003, nr. NHA 74797, tussen de Staat der Nederlanden en Naco Ferries B.V. (bijlage 7).

Verwijderd: voor

ARTIKEL 6 Fixed Price vergoeding voor beheer en onderhoud

1. De Staat betaalt aan de Gemeente eenmalig een vergoeding van € 220.000.000 (tweehonderwtwintig miljoen euro) voor beheer en onderhoud van de Veerverbindingen, zoals is vastgelegd in bijlage 8.
2. Het in lid 1 genoemde bedrag heeft het karakter van een fixed price, terwijl in dit bedrag € 550.000 (vijfhonderdduizend euro) aan frictiekosten is opgenomen.
3. Partijen menen dat over de in lid 1 genoemde vergoeding geen omzetbelasting is verschuldigd. Indien de Gemeente gehouden mocht worden over de in lid 1, genoemde vergoeding omzetbelasting in rekening te brengen, dan zal de in lid 1 genoemde vergoeding, voor zover van toepassing met terugwerkende kracht, met het bedrag van deze omzetbelasting worden verhoogd. *(N.B.: deze opvatting van partijen dat geen BTW verschuldigd is, is gebaseerd op intern fiscaal advies. Gegeven het belang van dit punt, kan wellicht worden overwogen om voor ondertekening van de overeenkomst fiscaal advies in te winnen)*

ARTIKEL 7 Grondslag van de fixed price vergoeding

1. De in artikel 6 genoemde vergoeding is uitsluitend bestemd voor behoorlijk beheer en onderhoud uitgaande van de publieke functie van de Veerverbindingen op het moment van overdracht zoals omschreven in bijlage 10 van deze overeenkomst.
2. De Staat heeft bij het vaststellen van de hoogte van de in artikel 6, lid 1, genoemde vergoeding nadrukkelijk een raming gemaakt van de door de Gemeente Amsterdam na de overname te leveren reguliere dienstverlening. Deze raming is weergegeven in de in bijlage 8 opgenomen financiële onderbouwing.
3. De in lid 2 bedoelde raming is door de Staat gemaakt op grond van de eind 2005 feitelijk bestaande reguliere dienstverlening.
4. Indien de Gemeente binnen een periode van 30 jaar na de datum van overdracht van het beheer en onderhoud van oordeel is dat de in het derde lid bedoelde dienstverlening dient te worden verminderd, dient de Gemeente overeenkomstig het Besluit bijdragen waterstaatswerken tijdig in overleg te treden met de Staat opdat door beide partijen kan worden vastgesteld of en zo ja met welk bedrag een gedeeltelijke terugbetaling door de Gemeente aan de Staat bij doorvoering van de voorgenomen vermindering dient plaats te vinden.

Verwijderd: blijft het vierde lid buiten toepassing en

ARTIKEL 8 Betalingsmomenten van de fixed pricevergoeding

Partijen gaan er van uit dat de Staat de in artikel 6 genoemde vergoeding in een aantal jaarlijkse termijnen zal betaald, waarvan een eerste termijn binnen veertien dagen na de datum van inwerkingtreding van het Koninklijk Besluit aan de Gemeente betaald zal worden.

Het aantal van de termijnen en de daarbij behorende bedragen is nog voorwerp van overleg tussen partijen, zodat er nog geen concept - tekst voor dit artikel is geformuleerd.

ARTIKEL 9 Privaatrechtelijke gevolgen

1. Vanaf de inwerkingtreding van het in artikel 4 bedoelde Koninklijk Besluit vrijwaart de Gemeente de Staat voor alle aanspraken van derden tot vergoeding van schade die

met de uitvoering van het beheer en onderhoud en de eigendom van de Veerverbindingen cum annexis in enigerlei verband staan.

2. Voor de inwerkingtreding van het in artikel 4 bedoelde Koninklijk Besluit vrijwaart de Staat de Gemeente voor alle aanspraken van derden tot vergoeding van schade die met de uitvoering van het beheer en onderhoud en de eigendom van de Veerverbindingen cum annexis in enigerlei verband staan.

ARTIKEL 10 Bodemverontreiniging

1. Onder droge bodem wordt in dit artikel verstaan: alle grond (de droge oevers) gelegen binnen de beheersgrenzen van de waterstaatswerken.
2. Voor de eigendomsoverdracht zal door het Rijk en op diens kosten een rapport worden opgesteld waarin de kwaliteit van de droge bodems wordt beschreven. Deze beschrijving vormt de nul -situatie op het moment van de eigendomsoverdracht en is voor beide partijen bindend. De wijze waarop dit rapport tot stand komt is aangegeven in bijlage 11.
3. Het Rijk vergoedt op basis van een door haar goedgekeurd saneringsplan voor een periode van 30 jaar na overdracht van het beheer en onderhoud aan de Gemeente de kosten die voortvloeien uit de sanering van de verontreinigde bodems en het zondig nemen van andere maatregelen, indien en voor zover de Gemeente als beheerder en/of eigenaar op grond van de Wet bodembescherming verplicht is de kosten daarvan te dragen.
4. Wanneer geen definitieve stortplaatsen beschikbaar zijn en het bevoegde gezag vast stelt dat uitstel van het saneren niet meer mogelijk is, worden bovendien door het Rijk de kosten vergoed voor het éénmalig tijdelijk opslaan - al dan niet na bewerking - van de verontreinigde grond op tijdelijke stortplaatsen en voor het - na de realisatie van definitieve stortplaatsen - overbrengen van de betreffende verontreinigde grond van deze tijdelijke naar definitieve stortplaatsen.
5. De in lid 3 en lid 4 bedoelde garantie strekt enkel tot vergoeding van kosten met betrekking tot de in lid 2 bedoelde nul -situatie beschreven verontreiniging, met dien verstande dat de in de Wet bodembescherming bedoelde urgentie, uitgaande van de publieke functie van het waterstaatswerk zoals omschreven in bijlage 10, binnen de in het vorige lid genoemde periode van 30 jaar bepaald wordt; voor de uitvoering van de sanering of het nemen van maatregelen wordt zondig daarenboven een periode van maximaal 4 jaar toegestaan.
6. Het Rijk betaalt de in lid 3 bedoelde vergoeding uit, uiterlijk de laatste dag van de maand, volgende op de maand waarin de Gemeente de rekening met de gemaakte kosten bij het Rijk indient.
7. De in lid 3 en 4 bedoelde garantie van het Rijk komt te vervallen indien de Gemeente één of meer verplichtingen in of krachtens dit artikel niet nakomt.

Verwijderd: De Gemeente alvorens op grond van deze overeenkomst het Rijk aan te spreken, de in lid 3 en lid 4 bedoelde kosten, voor zover deze te harer laste zijn gekomen, geheel of deels trachten te verhalen op de veroorzaker(s) van de verontreiniging of derden overeenkomstig de ten tijde van de sanering vigerende regelgeving op gebied van de bodem en het Burgerlijk Wetboek.

Met opmaak:
opsommingstekens en nummering

ARTIKEL 11 Rechten en verplichtingen

1. De Gemeente respecteert de op de datum van overdracht bestaande rechten van derden, zoals deze voortvloeien uit de in de bijlagen 3, 4, 5, 6, 7 en 13 opgesomde overeenkomsten en verleende vergunningen/toestemmingen/ontheffingen.
2. Voor de datum van overdracht draagt de Staat alle beschikbare administratieve bescheiden, die voor een goede uitoefening van de beheers - en onderhoudstaak benodigd zijn, over aan de Gemeente.
3. Deze overeenkomst wordt beheerst door Nederlands recht.

ARTIKEL 12 Eigendomsoverdracht

1. De Staat zal bevorderen dat de binnen de beheersgrenzen gelegen eigendom van de in artikel 1 genoemde over te dragen werken, voor zover eigendom van de Staat, aan de Gemeente worden overgedragen:
 - Om niet voor zover het betreft de tot deze werken behorende onroerende zaken;
 - Tegen taxatiewaarde voor zover het betreft de tot deze werken behorende roerende zaken.
2. De Gemeente komt het recht toe om na bekendwording van de in lid 1 genoemde taxatiewaarde van de roerende zaken, af te zien van eigendomsverkrijging van een of meer van deze roerende zaken en te kiezen voor het aangaan van een huurovereenkomst ten aanzien van deze roerende zaken.
3. Voor het hebben, behouden en instandhouden van werken van de Gemeente, zoals met een kruisarcering is aangegeven op de tekeningen in bijlage 1 zal ten behoeve van de Gemeente een recht van opstal worden gevestigd
4. De eigendomsoverdracht vindt plaats op voet van de als bijlage 9 bij deze overeenkomst gevoegde ontwerpakte.
5. Partijen verbinden zich om binnen drie maanden na de datum van inwerkingtreding van het koninklijk besluit als bedoeld in artikel 4, de nodige initiatieven te nemen, c.q. medewerking te verlenen met het oog op de eigendomsoverdracht van de binnen de beheersgrenzen gelegen werken behorende bij de veerverbindingen bij notariële akte.
6. Voor de werken van het Rijk aanwezig op en in de over te dragen eigendom, zoals aangegeven op de tekeningen in bijlage 1, wordt een eeuwig durend recht van erfpacht om niet verleend.

Verwijderd: het Rijk

Verwijderd: aanwezig op en in de over te dragen eigendom,

Verwijderd: Staat

Verwijderd: Veerverbindingen

Verwijderd: die in beheer en onderhoud worden overgedragen in, op of boven de kanaalbodem

ARTIKEL 13 Geschillen

1. Elk geschil betreffende de totstandkoming, de uitleg of de uitvoering van deze overeenkomst of van nadere overeenkomsten, die daaruit mochten voortvloeien, alsmede elk ander geschil terzake van of in verband met deze overeenkomst, hetzij juridisch, hetzij feitelijk, geen uitgezonderd, zal door de meest gerede partij ter beslechting worden voorgelegd aan de bevoegde burgerlijke rechter te 's-Gravenhage.
2. Een geschil is aanwezig indien één der partijen zulks stelt.
3. Indien één der partijen stelt dat er sprake is van een geschil als bedoeld in het eerste lid dient deze de andere partij onverwijld hiervan schriftelijk in kennis te stellen. Partijen

zullen zich dan eerst inspannen om het geschil eventueel middels een bemiddelaar in der minne te regelen.

ARTIKEL 14 Inwerkingtreding overeenkomst

Deze overeenkomst treedt in werking op de datum van ondertekening van deze Overeenkomst.

Aldus opgemaakt en ondertekend,

te op 2006.

...

Bijlage 1

Tekening nummers NHKA 2001-31012	Pontveer Buitenhuisen Noord
Tekening nummers NHKA 2001-31013	Pontveer Buitenhuisen Zuid
Tekening nummers NHKA 2001-31014	Pontveer Velsen Zuid
Tekening nummers NHKA 2001-31015	Pontveer Velsen Noord
Tekening nummers NHKA 2001-31016	Pontveer Zaandam Noord
Tekening nummers NHKA 2001-31017	Pontveer Amsterdam Zuid
Tekening nummers NHKA 2005-31100	Outillage 3 ^e Rijksbinnenhaven

Bijlage 2

Afschriften van de meetbrieven van de Rijksponten nr. 4, 6, 7, 8 en 9

Bijlage 3

Afschrift van de overeenkomst van 13 januari 1866

Bijlage 4

Afschrift van de overeenkomst van 31 mei 1866

Bijlage 5

Afschrift van de overeenkomst van 2 maart 1867

Bijlage 6

Afschrift van de overeenkomstnummer NH 1946 van 2 september 1968

Bijlage 7

Afschrift van de overeenkomstnummer NH 74797 van 14 juli 2003

Bijlage 8

Financiële onderbouwing d.d. 20 december 2005:
Onderhoudsplannen door DHV

Bijlage 9

Ontwerpakte eigendomsoverdracht

Bijlage 10

Beschrijving publieke functie van de veerverbindingen:
de veerverbindingen langs het Noordzeekanaal zijn openbare voorzieningen voor het dagelijks overzetten van alle verkeer volgens 24 uursdiensten. De veerverbindingen zijn onderdeel van de routes voor gevaarlijke stoffen

Bijlage 11

Opzet rapportage betreffende de nul - situatie voor de droge bodemkwaliteit

Nulsituatie verontreiniging droge bodems

De nulsituatie met betrekking tot de verontreiniging van tot de waterstaatswerken behorende droge bodems ten tijde van de overdracht, wordt weergegeven in een rapport dat partijen in 2006 laten opstellen. Per locatie geeft dit rapport de gehalten van een aantal verontreinigende stoffen en de bodemkwaliteit getoetst aan het normeringssysteem van de Wet Bodembescherming.

Het rapport zal als volgt worden opgesteld:

- Rijkswaterstaat en de Gemeente stellen beide een lijst op van locaties behorend tot of direct grenzend aan het waterstaatswerk welke in aanmerking komen voor onderzoek.
- In overleg wordt hiervan één lijst samengesteld waarbij onderscheid gemaakt zal worden tussen locaties waarbij geen verontreiniging wordt verondersteld en verdachte locaties.
- Partijen laten door een deskundig bureau een aanbeveling opstellen voor de wijze van uitvoering van:
 - a. een verkennend bodemonderzoek voor de verdachte locaties waarbij geen verontreiniging wordt verondersteld met als richtlijn de NEN 5740 en
 - b. een oriënterend bodemonderzoek voor de verdachte locaties met als richtlijn het VROM -protocol voor het Oriënterend Onderzoek (1993)
- De uit het onderzoek beschikbaar komende gegevens worden met reeds bestaand materiaal samengevoegd in een overkoepelende rapportage die de nulsituatie met betrekking tot deze overdracht weergeeft.

Bijlage 12

Lijst met over te dragen werken(objecten)

1. Volgens tekening nummer NHKA 2001-31012:

Twee aanleginrichtingen te Buitenhuizen noord in de gemeente Zaanstad, bestaande uit : een betonnen landhoofd voorzien van twee elektrisch beweegbare stalen bruggen, hekwerken, slagbomen : twee pontfuike, elk bestaande uit remmingwerken, een stalen stootscherm en een bodembescherming. De eigendom van de ondergrond blijft bij het Rijk. Recht van opstal wordt gevestigd.

Het betreft een gedeelte van het kadastrale perceel:

Assendelft G127 ter grootte van ongeveerha

Veerkantoor, Pontplein Buitenhuizen-noord, in de gemeente Zaanstad, incl. rijwielstalling en parkeerplaatsen en hekwerk.

Het betreft een gedeelte van de kadastrale percelen:

Assendelft G129 ter grootte van ongeveerha;

Assendelft G127 ter grootte van ongeveerha.

2. Volgens tekening nummer NHKA 2001-31013:

Twee aanleginrichtingen te Buitenhuizen zuid in de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude, bestaande uit : een betonnen landhoofd voorzien van twee elektrisch beweegbare stalen bruggen, hekwerken, slagbomen: twee pontfuike, elk bestaande uit remmingwerken, een stalen stootscherm en een bodembescherming. De eigendom van de ondergrond blijft bij het Rijk. Recht van opstal wordt gevestigd.

Het betreft een gedeelte van het kadastrale perceel:

Haarlemmerliede en Spaarnwoude L 2904 ter grootte van ongeveerha.

Pontplein Buitenhuizen-zuid in de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude,. Het betreft een gedeelte van het kadastrale perceel:

Haarlemmerliede en Spaarnwoude L 2904 ter grootte van ongeveerha.

3. Volgens tekening nummer NHKA 2001-31014:

Twee aanleginrichtingen te Velsen-zuid in de gemeente Velsen, bestaande uit : een betonnen landhoofd voorzien van twee elektrisch beweegbare stalen bruggen, hekwerken, slagbomen : twee pontfuike, elk bestaande uit remmingwerken, een stalen stootscherm en een bodembescherming. De eigendom van de ondergrond blijft bij het Rijk. Recht van opstal wordt gevestigd.

Het betreft een gedeelte van het kadastrale perceel:

IJmuiden M 9580 ter grootte van ongeveerha.

Pontplein Velsen-zuid, in de gemeente Velsen.

Het betreft een gedeelte van het kadastrale perceel:

Velsen H 8166 ter grootte van ongeveerha

4. Volgens tekening nummer NHKA 2001-31015:

Twee aanleginrichtingen te Velsen-noord in de gemeente Velsen, bestaande uit : een betonnen landhoofd voorzien van twee elektrisch beweegbare stalen bruggen, hekwerken, slagbomen : twee pontfuiken, elk bestaande uit remmingwerken, een stalen stootscherm en een bodembescherming. De eigendom van de ondergrond blijft bij het Rijk. Recht van opstal wordt gevestigd.

Het betreft een gedeelte van het kadastrale perceel:

Ijmuiden K 652 ter grootte van ongeveerha

Veerkantoor, Pontplein Velsen-noord, in de gemeente Velsen, incl. rijwielstalling en parkeerplaatsen.

Het betreft een gedeelte van de kadastrale percelen:

Ijmuiden K562 ter grootte van ongeveerha;

Ijmuiden K652 ter grootte van ongeveerha;

Velsen B 4129 ter grootte van ongeveerha;

Velsen H 7374 ter grootte van ongeveerha.

5. Volgens tekening nummer NHKA 2001-31016:

Twee aanleginrichtingen (Hemveer) te Zaandam in de gemeente Zaanstad, bestaande uit : een betonnen landhoofd voorzien van twee elektrisch beweegbare stalen bruggen, hekwerken, slagbomen: twee pontfuiken, elk bestaande uit remmingwerken, een stalen stootscherm en een bodembescherming. De eigendom van de ondergrond blijft bij het Rijk. Recht van opstal wordt gevestigd.

Het betreft een gedeelte van de kadastrale percelen:

Zaandam K10780 ter grootte van ongeveerha;

Zaandam K9013 ter grootte van ongeveerha;

Zaandam K11412 ter grootte van ongeveerha.

Pontplein Zaandam, in de gemeente Zaanstad.

Het betreft een gedeelte van de kadastrale percelen:

Zaandam K10780 ter grootte van ongeveerha;

Zaandam K9013 ter grootte van ongeveer ha;

Zaandam K11412 ter grootte van ongeveerha.

6. Volgens tekening nummer NHKA 2001-31017:

Twee aanleginrichtingen (Hemveer) te Amsterdam in de gemeente Amsterdam, bestaande uit : een betonnen landhoofd voorzien van twee elektrisch beweegbare stalen bruggen, hekwerken, slagbomen: twee pontfuiken, elk bestaande uit remmingwerken, een stalen stootscherm en een bodembescherming. De eigendom van de ondergrond blijft bij het Rijk. Recht van opstal wordt gevestigd.

Het betreft een gedeelte van de kadastrale percelen:

Amsterdam AI 264 ter grootte van ongeveerha;

Amsterdam AI 616 ter grootte van ongeveer ha;

Pontplein Amsterdam, in de gemeente Amsterdam.

Het betreft een gedeelte van de kadastrale percelen:

Amsterdam AI 264 ter grootte van ongeveerha;

Amsterdam AI 354 ter grootte van ongeveerha;

Amsterdam AI 405 ter grootte van ongeveerha.

Amsterdam AI 616 ter grootte van ongeveerha;

7. Volgens tekening nummer NHKA 2005-31100:

Kantoor magazijn en werkplaatsen aan de 3^e Rijksbinnenhaven te Velsen-noord, in de gemeente Velsen, incl. parkeerplaatsen, kade en hekwerk. Het betreft een gedeelte van de kadastrale percelen:

Ijmuiden K699 ter grootte van ongeveerha;

Afmeer voorzieningen in de 3^e Rijksbinnenhaven en het gebruik van een gedeelte water in de 3^e Rijksbinnenhaven. De eigendom van de ondergrond blijft bij het Rijk. Recht van opstal wordt gevestigd.

Het betreft een gedeelte van het kadastrale perceel:

Ijmuiden K 699 ter grootte van ongeveerha

8. . Rijkspont nr. 4, bouwjaar 1933, lengte 35,9 m, waterverplaatsing 195,23 m3, voortstuwing 313 kW, geschikt voor 300 passagiers.

9. Rijkspont nr. 6, bouwjaar 1933, lengte 35,9 m, waterverplaatsing 195,23 m3, voortstuwing 313 kW, geschikt voor 300 passagiers.

10. Rijkspont nr. 7, bouwjaar 1935, lengte 36,52 m, waterverplaatsing 189,212 m3, voortstuwing 313 kW, geschikt voor 300 passagiers.

11. Rijkspont nr. 8, bouwjaar 1935, lengte 37,85 m, waterverplaatsing 187,534 m3, voortstuwing 313 kW, geschikt voor 300 passagiers.

12. Rijkspont nr. 9, bouwjaar 1935, lengte 37,85 m, waterverplaatsing 187,534 m3, voortstuwing 313 kW, geschikt voor 300 passagiers.

Bijlage 13

Lijst van vergunningen/ontheffingen- nog op te stellen



**Ambtelijke overeenstemming op hoofdlijnen over de vaarweg Afgesloten IJ
(conceptversie 12 juni 2006)**

Op basis van de intentieverklaring van 22 december 2005 hebben ambtelijke vertegenwoordigers van Rijkswaterstaat Noord-Holland namens de Staat (verder: het Rijk) en ambtelijke vertegenwoordigers van Haven Amsterdam namens de gemeente Amsterdam (verder: de Gemeente) op basis van gevoerd overleg overeenstemming op hoofdlijnen bereikt over de mogelijke overdracht van de vaarweg Afgesloten IJ aan het Rijk en de daarbij geldende voorwaarden. Deze hoofdlijnen kunnen vervolgens als kader gelden voor verdere onderhandelingen tussen partijen over een definitieve overeenkomst over de aan de orde zijnde overdracht, indien en voor zover partijen daartoe aanbeveling doen in het overkoepelend gezamenlijk ambtelijk onderhandelingsresultaat over niet alleen deze overdracht maar ook de andere twee overdrachten (Veerverbindingen en zuidelijke oeverstroken).

De per 12 juni 2006 bereikte ambtelijke overeenstemming op hoofdlijnen luidt als volgt.

1. Overgedragen wordt de eigendom en het technisch vaarwegbeheer van het in vier profielen vastgelegde Hoofdtransportas (HTA)-gedeelte van het vaarwater van de vaarweg

- De ambtelijke vertegenwoordigers van beide partijen hebben allereerst gekeken naar hetgeen in de Intentieverklaring van 22 december 2005 is opgenomen. Zij hebben daarbij vastgesteld dat in de tekst van deze verklaring veelvuldig de begrippen vaarweg, vaarwater, vaargeul en Hoofdtransportas (HTA) worden gebruikt.
- De ambtelijke vertegenwoordigers hebben daarom getracht te analyseren wat partijen in de Intentieverklaring van 22 december 2005 beogen over te dragen.
- De ambtelijke vertegenwoordigers hebben niet alleen duidelijkheid willen brengen ten aanzien van wat overgedragen kan worden maar hebben tevens vastgesteld dat ook overdracht van beheer aan de orde is, zodat zij het voor de verdere besluitvorming gewenst achten om over het beheersbegrip duidelijkheid te verkrijgen.
- Daarom hebben zij in een bijlage bij deze overeenstemming op hoofdlijnen weergegeven wat naar hun oordeel bij de aan de orde zijnde overdracht onder de begrippen vaarweg, vaarwater, vaargeul en HTA en beheer moet worden verstaan (bijlage 2).
- Daarbij hebben zij in aanmerking genomen hetgeen is geregeld in de Richtlijnen Vaarwegen RVW 2005 van 10 februari 2006.
- Op grond hiervan komen de ambtelijke vertegenwoordigers tot de conclusie dat de Intentieverklaring beoogt over te dragen het tot de HTA Noordzeekanaalgebied - Noord/West-Europees achterland behorende deel van het vaarwater van de vaarweg Afgesloten IJ.
- Het eigendom van dit HTA -deel van het vaarwater van de vaarweg Afgesloten IJ, wordt met bijbehorende rechten en verplichtingen om niet overgedragen door de Gemeente aan het Rijk. Wat precies overgedragen wordt is vastgelegd in de hieronder beschreven profielen en daarbij behorende tekeningen. Deze tekeningen zijn opgenomen als bijlage 1a en bijlage 1b bij deze overeenstemming op hoofdlijnen.
- Onder verwijzing naar deze bijlage en gegeven de inhoud van de intentieverklaring van 22 december 2005, waarin wordt gesteld dat het nautisch beheer niet zal worden overgedragen, zal het technisch vaarwegbeheer met bijbehorende rechten en verplichtingen worden overgedragen door de Gemeente aan het Rijk.

- De kosten van de uitvoering van het over te dragen technisch vaarwegbeheer van het Afgesloten IJ zijn op basis van een schatting gekwantificeerd op 2 fte op jaarbasis. Op basis van deze schatting zijn de ambtelijke vertegenwoordigers van het Rijk van oordeel dat de Gemeente voor de overdracht van dit technisch vaarwegbeheer aan het Rijk een afkoopsom dient te betalen van 6,94 miljoen Euro. De ambtelijke vertegenwoordigers van de Gemeente zijn echter van oordeel dat deze wens voorbijgaat aan het feit, dat Haven Amsterdam als uitvoerder van de Gemeente door de overdracht van het technisch vaarwegbeheer van het HTA -gedeelte geen enkele vermindering van de werkbelasting zal ondervinden, zodat de Gemeente geen kostenbesparing zal kunnen verwezenlijken. De ambtelijke vertegenwoordigers bevelen aan om bij het gezamenlijk ambtelijk onderhandelingsresultaat over de drie aan de orde zijnde overdrachten dit verschil van inzicht te beslissen door te bepalen of voor deze overdracht al dan niet een bedrag gesaldeerd moet worden bij de bepaling van de totale nettosom die het Rijk op grond van de drie uit te voeren overdrachten verschuldigd zal zijn aan de Gemeente.
- Blijkens bijlage 2 is het volgens de Waterstaatswet 1900 mogelijk om bij overdracht van beheer een uitzondering te maken voor het onderhoud. De Gemeente wenst gebruik te maken van deze uitzonderingsmogelijkheid. Dit houdt in dat het onderhoud bij de Gemeente blijft en dat de Gemeente dan ook als onderhoudsplichtige verantwoordelijk blijft voor het op eigen kosten verrichten van het feitelijk onderhoud van het overgedragen HTA -deel van het vaarwater van de vaarweg (zowel het feitelijk onderhouden van de vier profielen als het feitelijk onderhouden van vaarwegmarkering, vaarwegverlichting en vaarwegbebording).
- Het Rijk ziet er in zijn rol als vaarwegbeheerder op toe dat het vereiste onderhoud aan het overgedragen vaarwater ook daadwerkelijk door de Gemeente wordt verricht en kan bij gebreke van het vereiste onderhoud maatregelen treffen om het onderhoud alsnog te realiseren.

2. De vier vaargeulprofielen van het in eigendom en technisch vaarweg beheer over te dragen HTA -deel van het vaarwater van de vaarweg

- Er zijn vier profielen van het over te dragen HTA -deel te onderscheiden (zie bijlage 1). Binnen elk profiel is er een onderscheid tussen de vaargeul voor de zeevaart en de rest van de HTA. Voor alle profielen geldt dat buiten de vaargeul voor de zeevaart de garantiediepte NAP – 5,5 m bedraagt, met uitzondering van een enkele locatie aan de noordzijde waar de aanwezige oeverconstructie een dergelijke diepte niet toestaat. De ligging hiervan, de vaargeul en de uitzonderingen op de algemene garantiediepte zijn op de bijgevoegde tekening in bijlage 1b weergegeven.

1. Profiel A-A, in gebied van huidige westelijke beheergrens tot 300 meter oostelijk van de invaart Mercuriushaven

Huidige onderhoudsdiepte: NAP – 15,50 m

Overdiepte: aanwezig tot maximaal NAP – 21 m*

*De overdiepte kan door de Gemeente (Haven Amsterdam) gebruikt worden als baggerstortlocatie, zonder hierbij meerkosten te betalen aan Domeinen. Het gebied waarin de overdiepte aanwezig is, loopt door tot ca. km 22.4 en ligt daarmee deels in het gebied van profiel B-B.

De maximale diepgang van schepen voor dit HTA -gedeelte bedraagt, bij een gemiddeld kanaalpeil van NAP – 0,4 m, 14,1 m.

2. Profiel B-B, in gedeelte 300 meter oostelijk van invaart Mercuriushaven tot en met het Stenen Hoofd.

Technisch maximale diepte NAP – 12,10 m

Huidige onderhoudsdiepte NAP – 10,50 m

De binnen dit profiel aanwezige overdiepte kan op dezelfde wijze worden gebruikt als de in profiel A -A beschreven overdiepte.

De maximale diepgang van schepen voor dit HTA -gedeelte bedraagt bij de huidige onderhoudsdiepte en bij een gemiddeld kanaalpeil van NAP – 0,4 m, 9,1 m.

3. **Profiel C-C, in gedeelte vanaf het Stenen Hoofd tot en met oostelijke begrenzing oostelijke zwaaiplaats.**

Technisch maximale diepte NAP – 12,10 m (over maximaal 95 m breedte ter plaatse van de IJ - tunnel en de toekomstige tunnel NoordZuidlijn)

Huidige onderhoudsdiepte NAP – 10,50 m

Het verschil tussen de technisch maximale diepte en de huidige onderhoudsdiepte is door Haven Amsterdam te gebruiken voor het verruimen/verbeteren van de zeevaartgeul ten behoeve van het ontvangen van cruiseschepen (bij toename diepgang van deze schepen). Haven Amsterdam kan de reservering, buiten de huidige ligging van de zwaaiplaatsen, gebruiken voor toekomstige uitbreiding van de cruisevaart.

De maximale diepgang van schepen voor dit HTA -gedeelte bedraagt, bij een gemiddeld kanaalpeil van NAP – 0,4 m, 9,1 m.

Binnen dit vaargeulgedeelte liggen 2 zwaaiplaatsen t.b.v. zeevaart. Diepte van deze zwaaiplaatsen is NAP – 10,5 meter (met een reservering naar NAP – 12,1 meter).

De horizontale afmetingen van beide zwaaiplaatsen zijn afhankelijk van de scheepslengte van de schepen die de Passenger Terminal aan doen. De maximale lengte van de schepen die tot op heden de Passenger Terminal hebben aangedaan is 310 meter. Echter, er is een tendens dat cruiseschepen langer worden. Mocht dat zich voordoen dan heeft Haven Amsterdam, via de reservering, de flexibiliteit de zwaaiplaatsen te verbreden. De schaalvergroting kan ook tot gevolg hebben dat de zeevaartgeul binnen het profiel van de HTA moet worden verbreed, hetgeen volgens de onderhandelaars kan geschieden binnen de definitie van baggeronderhoudswerk.

4. **Profiel D-D, in gedeelte vanaf oostelijke begrenzing zwaaiplaats tot invaart Entreporthaven.**

Huidige onderhoudsdiepte NAP - 7.50 m

Overdiepte geen*

Reservering: geen**

* Overdiepte kan ontstaan wanneer de vestigingen van Roders en/ of Oranjewerf worden verplaatst.

** Het realiseren van een grotere of minder grote diepte beneden de garantiediepte van NAP – 5,5 m wordt door onderhandelaars gezien als een vrijheid van Haven Amsterdam.

De maximale diepgang van schepen voor dit HTA -gedeelte bedraagt, bij een gemiddeld kanaalpeil van NAP – 0,4 m en de huidige onderhoudsdiepte 6,6 m.

3. Vergunningen

- De Gemeente heeft het recht tot het hebben en houden van kunstwerken in eigendom van de Gemeente in, op, onder of over de vaarweg, zoals deze aanwezig zijn op het moment van overdracht (zoals bijvoorbeeld: IJ -tunnel, de in aanleg zijnde tunnel Noord – Zuidlijn, Stenen Hoofd, aanvaarbescherming Silodam) of waarvoor de vergunningsprocedure tot realisatie op het moment van overdracht reeds formeel een aanvang heeft genomen. Hiervoor wordt door het Rijk zo mogelijk een zgn. 'parapluvergunning' afgegeven.
- De Gemeente zal RWS NH als vertegenwoordiger van het Rijk vanaf het moment van ondertekening van het ambtelijk gezamenlijk onderhandelingsresultaat informeren

omtrent alle in behandeling zijnde vergunningenprocedures en de verdere afwikkeling van deze procedures met RWS NH afstemmen.

- In ieder geval dient de gemeente vanaf de datum van overdracht voor het hebben en houden van nieuwe kunstwerken per kunstwerk een vergunning aan te vragen bij het Rijk.

4. Onderhoud

- Het Rijk sluit met de Gemeente (Haven Amsterdam) voor een bepaalde periode (b.v. 5 of 10 jaar) een overeenkomst af met kwaliteitseisen over het onderhoud van het Afgesloten IJ. In deze overeenkomst zullen partijen vastleggen dat bij gebreke van opzegging door een der partijen deze overeenkomst stilzwijgend verlengd wordt voor dezelfde periode (5 of 10 jaar).
- De eerste onderhoudsovereenkomst treedt gelijktijdig in werking met de definitieve overdrachtsovereenkomst en wordt als bijlage bij deze overeenkomst worden gevoegd.
- In de overeenkomst zal worden geregeld op welke wijze en over welke jaarlijkse periode (kalenderjaar of andere periode van 12 maanden) de Gemeente aan het Rijk zal rapporteren.
- Bij de voorgenomen overdracht is de huidige onderhoudssituatie bepalend voor de tussen het Rijk en de Gemeente te sluiten onderhoudsovereenkomst. Toekomstige wijzigingen in de kwaliteitseisen en de inrichting van de vaarweg kunnen, indien daartoe aanleiding is, leiden tot aanpassing van het onderhoudsbudget.
- De huidige vaarwegmarkering is weergegeven in bijlage 3.

5. Tenslotte

Partijen realiseren zich dat deze overeenstemming op hoofdlijnen nog dient te worden omgezet in een door partijen op te stellen definitieve overeenkomst.

In deze definitieve overeenkomst zal naast de in deze hoofdlijnen genoemde onderwerpen tevens moeten worden voorzien in andere aangelegenheden zoals bijvoorbeeld:

- Een adequate en ondubbelzinnige regeling van de verantwoordelijkheden van beide partijen ten aanzien van de aanwezige bodemverontreiniging ten tijde van de formele overdracht.
- Het vastleggen van een mogelijkheid tot wijziging van de overeenkomst op basis van een te houden evaluatie en/of in geval van onvoorzienbare omstandigheden die op grond van redelijkheid en billijkheid wijziging van de overeenkomst rechtvaardigen. Tevens moet worden overwogen om in de overeenkomst ruimte te bieden voor alternatieve geschillenbeslechting.

BIJLAGE 1a en 1b: TEKENINGEN MET DE OVER TE DRAGEN VIER PROFIELEN VAN HET HTA-GEDEELTE VAN HET VAARWATER VAN DE VAARWEG AFGESLOTEN IJ

BIJLAGE 2 BEGRIPSBEPALING

Bij deze overdracht zijn diverse begrippen aan de orde.

Van belang is dat zeer recent door de minister van Verkeer en Waterstaat bij besluit van 10 februari 2006 de Richtlijnen Vaarwegen RVW 2005 zijn vastgesteld. Deze richtlijnen zijn gepubliceerd in de Staatscourant van 14 februari 2006 (Stscr.2006.32). In deze richtlijnen worden de volgende definities gegeven:

Hoofdtransportas= de hoofdvaarweg die grote zeehavens met het internationale achterland verbindt;

Hoofdvaarweg= vaarweg waarover meer dan 5 miljoen ton goederen of 25.000 TEU per jaar worden vervoerd;

Vaarweg= elk voor het openbaar verkeer met schepen openstaand water (zie ook artikel 1.01 onder v van het Bpr);

Vaarwater= het gedeelte van een vaarweg dat feitelijk door de scheepvaart kan worden gebruikt, dus voldoende diepte heeft (zie ook artikel 1.01 onder w van het Bpr);

Vaargeul= zie vaarwater, in de regel bedoelt men met vaargeul een relatief smal gebaggerd en/of betond vaarwater

Er bestaat geen eenduidige wettelijke definitie van het begrip beheer. Omdat hierdoor over de betekenis van de term beheer nogal eens – soms hardnekkige – misverstanden bestaan, heeft Rijkswaterstaat in 2003 in een intern document over infrastructuurbeheer van rijkswaterstaatswerken getracht over de term beheer die duidelijkheid te verschaffen die nodig is voor het juist hanteren hiervan.

Rijkswaterstaat is daarbij uitgegaan van de Memorie van Toelichting (MvT) bij een van de oudste wetten op het terrein van de waterstaatswetgeving, te weten de Waterstaatswet 1900. Deze MvT geeft aan dat beheer moet worden uitgelegd als de algehele publiekrechtelijke zorg voor een waterstaatswerk, dus ook in beginsel de zorg voor het onderhouden van een werk.

Dezelfde Waterstaatswet spreekt echter in de wetstekst uitdrukkelijk van beheer en onderhoud omdat het onder bepaalde omstandigheden mogelijk moet zijn om wel het beheer over te dragen en niet het onderhoud en omgekeerd.

Kortom: hoofdregel is dat onder de publiekrechtelijke zorg voor het beheer ook het onderhoud valt, uitzondering is dat dit onderhoud hier niet onder valt. (Er kan dus worden gekozen voor onderbrenging van het onderhoud bij een ander dan de beheerder).

Verder is in 2003 door Rijkswaterstaat nog eens op een rijtje gezet, dat in de waterstaatspraktijk meerdere begrippen beheer worden gehanteerd die zien op verschillende vormen van beheer.

Deze verschillende vormen van beheer zijn volgens Rijkswaterstaat:

- 1. infrastructuurbeheer: het beheer dat zich richt op de zorg voor de waterstaatsinfrastructuur;**
- 2. scheepvaartbeheer (ook wel: nautisch beheer): het beheer dat zich richt op de zorg voor de vlotte en veilige afwikkeling van het scheepvaartverkeer;**
- 3. waterhuishoudkundig beheer: het beheer dat zich richt op de zorg voor waterhuishoudkundige belangen (hieronder vallen aanduidingen als waterhuishoudkundig beheer maar ook waterbeheer, waterkwantiteitsbeheer, waterkwaliteitsbeheer, grondwaterbeheer en oppervlaktewaterbeheer);**
- 4. waterkeringsbeheer: het beheer dat zich richt op voorkomen of beperken van overstromingsgevaar door waterkeringen.**

(N.B.: het CNB heeft een ruimere uitleg van nautisch beheer omdat het CNB daartoe ook rekent de milieuverantwoorde afwikkeling van het scheepvaartverkeer).

Het infrastructuurbeheer van het Afgesloten IJ is gegeven het voorgaande derhalve de publiekrechtelijke zorg en verantwoordelijkheid die op het betreffende bestuursorgaan rust om te realiseren dat deze vaarweg in overeenstemming met zijn infra-structurele bestemming kan worden en wordt gebruikt. Dit beheer kan ook worden aangeduid met de term technisch vaarwegbeheer of bakbeheer.

Het scheepvaartbeheer (nautisch beheer) van het Afgesloten IJ is de publiekrechtelijke zorg en verantwoordelijkheid die op een bestuursorgaan rust om te realiseren dat op deze vaarweg een vlotte, veilige en milieuverantwoorde afwikkeling van het scheepvaartverkeer plaatsvindt.

Het technisch vaarwegbeheer (bakbeheer) is derhalve expliciet te onderscheiden van het nautisch vaarwegbeheer.

Huidige situatie ten aanzien van het scheepvaartverkeer en technisch beheer op het Afgesloten IJ is dat Haven Amsterdam namens de Gemeente het technisch vaarwegbeheer uitoefent terwijl de Gemeente het nautisch beheer heeft overgedragen aan het openbaar lichaam Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied (CNB). Feitelijk worden de taken van het CNB uitgevoerd door de nautische sector van Haven Amsterdam.

BIJLAGE 3: DE HUIDIGE VAARWEGMARKERING OP HET AFGESLOTEN IJ

De huidige vaarwegmarkering op het Afgesloten IJ betreft:

Op het Afgesloten IJ tussen de westelijke grens nabij de invaart Mercuriushaven (km 20,6) en de oostelijke grens bij de invaart van het Amsterdam Rijn Kanaal (ARK) is er sprake van de volgende vaarwegmarkering:

1. Markering van de diepwatervaargeul voor zeeschepen.
2. Markering van de hoofdvaarweg tussen de oostelijke zwaaiplaats en de invaart ARK.
3. Markering vaarweg ten behoeve van de pleziervaart (van maart t/m november) tussen de oostelijke zwaaiplaats en de invaart Oranje sluizen.
4. Diverse haven en vaarwegmarkering lichten (ongeveer 20 stuks).
5. Contourverlichting Stenen Hoofd + Contourverlichting Kop Java Eiland.
6. Markering aanvaarbescherming Silodam.
7. Markering aanvaarbescherming Kop Westerdok.
8. Diverse borden t.b.v. gebruik van de vaarweg zoals VHF en Snelheid.

Objecten:

Vrije Ankerplaats	Zuid Oost/Noord Oost
	Noord West/Zuid West
Scheidingspaal	+ Aanstraal verlicht VHF bord
Lichtopstand	S4
Lichtboei	Y11
	Y 13
	Y 15
	Y 17
	Y 19
	Y 21
Akzo Ton	Stomp geen licht
Afgesloten IJ (oost)	Meerboei 18
	Meerboei 20
Lichtboei	Y 10
	Y 12
	Y 14
	Y 16
Afgesloten IJ(west)	Boei 1
	Boei 6
Lichtboei	Y 2
	Y 4
	Y 6
	Y 8



Overeenstemming op hoofdlijnen over eigendomsoverdracht van in de gemeente Amsterdam gelegen percelen grond langs de zuidoever van het Noordzeekanaal

Op basis van de intentieverklaring van 22 december 2005 hebben vertegenwoordigers van Rijkswaterstaat Noord-Holland namens de Staat (verder: het Rijk) en vertegenwoordigers van de Haven Amsterdam namens de gemeente Amsterdam (verder: de Gemeente) op basis van gevoerd overleg overeenstemming op hoofdlijnen bereikt over de mogelijke overdracht van enige in de Gemeente gelegen zuidelijke oeverstroken en de daarbij geldende voorwaarden.

De per 12 juni 2006 bereikte overeenstemming op hoofdlijnen en de gestelde voorwaarden luidt als volgt.

1. Overdracht van eigendom van enige percelen grond langs de zuidoever door het Rijk aan de Gemeente

- De eigendom van de door partijen in beginsel vastgestelde percelen grond langs het Noordzeekanaal, wordt overgedragen door het Rijk aan de Gemeente. Van deze eigendomsoverdracht wordt uitgezonderd de oeverstrook vanaf de waterlijn tot aan de lijn gevormd door de hectometerpalen van het Noordzeekanaal, dit ten behoeve van het houden en onderhouden van een oeverbescherming door het Rijk (de precieze grenzen van de over te dragen percelen grond zullen worden weergegeven op de bij de nog op te stellen overeenkomst als bijlage te voegen tekening).
- De eigendomsoverdracht heeft geen gevolgen voor het uitoefenen van de bevoegdheden van het Rijk uit hoofde van de Wet beheer rijkswaterstaatswerken (verder: Wbr).
- Het Rijk krijgt het recht tot het hebben, onderhouden, vervangen en verwijderen van kilometerpalen, kanaalverlichting, stroomkabels en andere zaken op en in de over te dragen percelen grond.
- De Gemeente kan de overgedragen grond uitgeven in huur en/of erfpacht, waarbij in de erfpachtovereenkomst zal dienen te worden opgenomen welke rechten en verplichtingen rusten op de huurder en/of erfpachter op grond van de overdrachtsovereenkomst met het Rijk.
- De Gemeente kan het feitelijk beheer en onderhoud van de overgedragen grond opdragen aan een derde.

2. Beheer en onderhoud van resterende grondstrook van het Rijk

- Het Rijk is verzekerd van toegang ten behoeve van het beheer en onderhoud van bovengenoemde objecten en het beheer en onderhoud van de resterende grondstrook van het Rijk. Het Rijk kan de feitelijke uitvoering van het beheer en onderhoud van deze grondstrook opdragen aan derden.

3. Vergunning

- De Gemeente is gehouden aan alle wettelijke verplichtingen en vergunningen die betrekking hebben op de overgedragen percelen (bv. Wbr).

4. Tenslotte

Partijen realiseren zich dat deze overeenstemming op hoofdlijnen en de daarbij gestelde voorwaarden nog dienen te worden omgezet in een door partijen op te stellen overeenkomst





OVEREENKOMST DIENSTBEToon PONTVEREN

Ondergetekenden:

De gemeenten Velsen, Zaanstad, Haarlemmerliede en Spaarnwoude, verder te noemen "de Gemeenten"

en

De gemeente Amsterdam, verder te noemen "Amsterdam"

gezamenlijk te noemen: "partijen"

Overwegende:

1. dat het beheer, onderhoud en eigendom van de veerverbindingen over het Noordzeekanaal, bestaande uit veerponten, aanlandingsinrichtingen en pontpleinen in de gemeenten Velsen, Haarlemmerliede en Spaarnwoude, Zaanstad en Amsterdam bij het Rijk berusten.
2. dat het Rijk het beheer, onderhoud en eigendom van de veerverbindingen niet langer tot zijn taak acht te behoren en dat partijen op 29 november 2004 een intentieverklaring hebben getekend om te komen tot overeenstemming over de overdracht aan partijen van de veerverbindingen.
3. dat deze onderhandelingen zijn opgeschort in afwachting van de mogelijke overdracht van de veerverbindingen aan Amsterdam.
4. dat voorwaarde voor deze opschorting was dat partijen een overeenkomst zouden sluiten over het dienstbetoon van de veerverbindingen, omdat de Gemeenten belang hebben bij een ongewijzigde instandhouding en voortzetting van het huidige adequate niveau van dienstbetoon.
5. dat de exploitatie van de veerverbindingen thans wordt uitgevoerd door Naco en dat het Rijk met Naco op 14 juli 2003 een exploitatieovereenkomst heeft gesloten met een looptijd tot 1 juli 2013.
6. dat het Rijk daarnaast meerdere overeenkomsten heeft gesloten met diverse partijen, die betrekking hebben op voornoemde veerverbindingen. Deze overeenkomsten zijn opgenomen in bijlage 1.



7. dat de Gemeenten kennis hebben genomen van de overdrachts-
overeenkomst tussen Rijk en Amsterdam.
8. dat Amsterdam met de overdracht van de veerverbindingen de verplich-
tingen uit die overeenkomsten voorzover en uitsluitend betrekking
hebbende op de veerverbindingen van het Rijk, heeft overgenomen.
9. dat tussen de Gemeenten en het Rijk verschil van mening bestaat over de
vraag of en in hoeverre het Rijk een publiekrechtelijke verplichting heeft om
de autoveren in stand te houden.
10. dat de Gemeenten –wanneer Amsterdam het dienstbetoon vermindert– zich
op deze publiekrechtelijke verplichting van het Rijk, om een adequate oever-
verbinding in stand te houden, wenselijk te kunnen beroepen.

Komen het volgende overeen:

Artikel 1 Voorwerp van de overeenkomst

- 1.1 Amsterdam zal drie autoveerverbindingen op de huidige drie locaties in
stand houden ten behoeve van onder andere gemotoriseerd verkeer,
langzaam verkeer en voetgangers. Een en ander zoals op de bij deze
overeenkomst gevoegde kaarten in bijlage 2 is aangegeven.

Artikel 2 Dienstbetoon

- 2.1 Amsterdam handhaaft het huidige niveau van dienstbetoon gedurende
minstens dertig jaar na inwerkingtreding van de overeenkomst. Het huidige
dienstbetoon betreft het eenmaal per kwartier varen in de spitsperiodes en
het eenmaal per 20 minuten varen buiten de spitsperiodes gedurende 24 uur
per dag. De spitsperiodes zijn de periode tussen 7.00 en 9.00 en de periode
tussen 15.00 en 17.00.
- 2.2 Na dertig jaar kunnen partijen evalueren of er sprake is van gewijzigde
omstandigheden, die rechtvaardigen dat het huidige niveau van
dienstbetoon wordt aangepast.
- 2.3 Kleine, niet ingrijpende wijzigingen van de vertrektijd waarbij de frequentie
niet verminderd wordt en aanpassingen van de spitsperiode –waarbij altijd



een aaneengesloten spitsperiode van twee uur gehandhaafd blijft- zijn mogelijk, waarbij rekening gehouden zal worden met schooltijden, dienstregelingen aansluitend op de veerverbindingen alsmede andere gerechtvaardigde belangen van gebruikers van de veerverbindingen.

- 2.4 Andere wijzigingen van het dienstbetoon zijn slechts mogelijk na voorafgaand overleg en toestemming van de Gemeenten. De toestemming van de Gemeenten zal niet op onredelijke gronden worden geweigerd.
- 2.5 Indien sprake is van onvoorziene omstandigheden als bedoeld in artikel 6:258 van het Burgerlijk Wetboek is Amsterdam gerechtigd het dienstbetoon aan te passen. Als onvoorziene omstandigheid wordt in ieder geval beschouwd de toename van kosten welke het gevolg is van het zich verwezenlijken van risico's waarmee bij de berekening van de financiële bijdrage van het Rijk verbonden aan het overnemen van de veren geen of onvoldoende rekening mee is gehouden.
- 2.6 Indien sprake is van aanpassing c.q. wijziging van het dienstbetoon op grond van onvoorziene omstandigheden op een niveau dat voor de Gemeenten onacceptabel is, dan zegt Amsterdam reeds nu toe dat zij zich niet zal verzetten tegen een eventuele (aanvullende) publiekrechtelijke taakuitoefening met betrekking tot de instandhouding van een adequate oeververbinding door het Rijk op voorwaarde dat Amsterdam daarvan geen financieel nadeel ondervindt.
- 2.7 De Gemeenten zijn gerechtigd dienstbetoon boven het huidige niveau te laten uitvoeren door Amsterdam tegen vergoeding van de kostprijs.

Artikel 3 Tariefstelling

- 3.1 Het overzetten van voetgangers, langzaam verkeer en agrarische voertuigen geschiedt kosteloos.
- 3.2 Het tarief voor overig verkeer wordt gehandhaafd op het huidige tarief, zoals overeengekomen in de tussen het Rijk en Naco gesloten Algemene Vervoersovereenkomst tot tenminste het einde van de exploitatieovereenkomst met Naco. Daarna kan het tarief aangepast worden tot maximaal een tarief, dat gebaseerd is op de omrijkosten die het overig verkeer moet maken indien de veerverbinding niet beschikbaar was.



- 3.3 Het tarief voor overig verkeer kan aangepast worden in het geval er tolheffing voor de tunnels of wegen wordt ingevoerd, per het moment dat deze tolheffing ingaat, tot maximaal een tarief dat gebaseerd is op de omrijkosten, vermeerderd met de bij het gebruik van de tunnel verschuldigde tolheffing, die het overig verkeer moet maken indien de veerverbinding niet beschikbaar was.
- 3.4 De tarieven kunnen ieder jaar worden geïndexeerd op basis van de iboi (indexering bruto overheids investerings), zoals jaarlijks vastgesteld door de Minister van Verkeer en waterstaat.

Artikel 4 Informatie-uitwisseling

- 4.1 Partijen informeren elkaar over zaken die voor beide partijen van belang zijn in relatie tot het niveau van de dienstverlening
- 4.2 Onder deze informatieplicht wordt in ieder geval verstaan voorgenomen kleine wijzigingen van de spitsperiode en de (eventueel nog nader te specificeren) vertrektijden;
- 4.3 Partijen zijn verplicht om alle zaken het dienstbetoon betreffende zo spoedig mogelijk doch minimaal vier weken voorafgaand aan een wijziging c.q. besluit inzake het dienstbetoon aan de wederpartij toe te zenden;

Artikel 5 Brandbestrijding

- 5.1 Amsterdam garandeert de inzet van de veerponten voor brandbestrijding op en om het kanaal, in het bijzonder in Velsen en Zaanstad, op de wijze zoals overeengekomen in de tussen het Rijk en de Gemeenten gesloten overeenkomsten.
- 5.2 Tijdelijke wijziging van het dienstbetoon ten gevolge van de inzet van een veerpont ten behoeve van brandbestrijding wordt door de Gemeenten geaccepteerd.
- 5.3 Amsterdam spant zich in gedurende de brandbestrijding een reservepont in te zetten om het dienstbetoon zoveel mogelijk te waarborgen.



Artikel 6 Overdracht pontpleinen

6.1 De overdracht van de pontpleinen door Amsterdam aan de Gemeenten wordt in separate overeenkomsten geregeld.

Uitgangspunten hierbij zijn:

- De pontpleinen gaan over van Amsterdam naar de Gemeenten. Voor financiële afhandeling gelden de afspraken zoals overeen gekomen met Rijkswaterstaat inzake deze overdracht.
- De grond onder de veergebouwen, inclusief een ruime overmaat in verband met de toekomstvastheid, komt of blijft in eigendom van de gemeente Amsterdam.
- Aan de exploitatie gerelateerde andere objecten blijven in eigendom bij Amsterdam, waarbij de ondergrond overgaat naar de Gemeenten en waartegenover een eeuwigdurend kosteloos recht van opstal door de desbetreffende gemeente zal worden verstrekt.
- De Gemeenten garanderen hun medewerking bij toekomstige wijzigingen inzake de noodzakelijke voorzieningen of wijzigingen hierop, met betrekking tot de exploitatie van de veerverbindingen.

Artikel 7 Reclame

7.1 Amsterdam mag reclame-uitingen in of aan deabri's op de pontpleinen aan laten brengen met inachtneming van de regels die hiervoor gelden binnen de Gemeenten.

Artikel 8 Overdracht verplichtingen

8.1 In het geval Amsterdam de veerverbindingen aan een derde overdraagt, is Amsterdam gehouden de rechten en verplichtingen uit deze overeenkomst via een kettingbeding over te dragen aan deze derde.

Artikel 9 Geschillen

9.1 Geschillen tussen partijen worden zo mogelijk in onderling overleg opgelost.

9.2 Indien dat niet mogelijk is wordt het geschil voorgelegd aan een door partijen gezamenlijk aan te wijzen onafhankelijke deskundige c.q. mediator om te trachten tot beslechting van het geschil te komen.



9.3 Indien mediation niet slaagt wordt het geschil voorgelegd aan de arrondissementsrechtbank te Amsterdam.

Artikel 10 Inwerkingtreding

10.1 Deze overeenkomst treedt in werking op het moment dat de overdrachtsovereenkomst tussen Amsterdam en het Rijk in werking treedt.

Aldus overeengekomen en in viervoud ondertekend

Namens de Burgemeester en Wethouders van de
Gemeente Velsen

Datum:.....
Handtekening

.....
Naam en Functie

Namens de Burgemeester en Wethouders van de
Gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude

Datum:.....
Handtekening

.....
Naam en Functie

Namens de Burgemeester en Wethouders van de
Gemeente Zaanstad

Datum:.....
Handtekening

.....
Naam en Functie

Namens de Burgemeester en Wethouders van de
Gemeente Amsterdam

Datum:.....
Handtekening

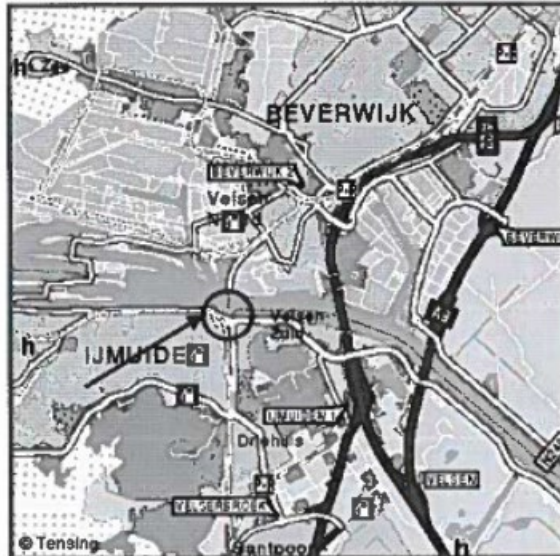
.....
Naam en Functie



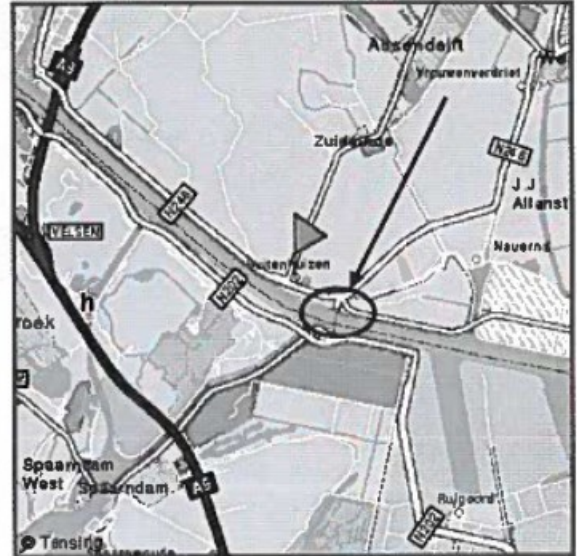
Bijlage 1 - Opgave toepasselijke contracten



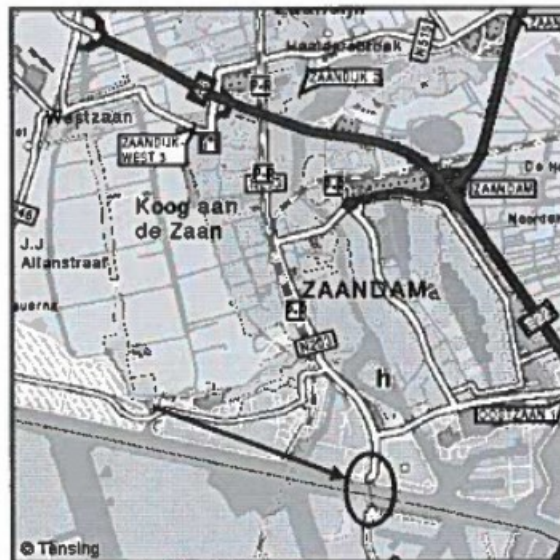
Bijlage 2 – Situatieschetsen locaties van de veerverbindingen



Veer Velsen - IJmuiden




Veer Buitenhuisen Noord - Buitenhuisen Zuid



Veer Zaanstad - Amsterdam

VERSLAG


Aan : Leden stuurgroep en ambtelijke werkgroep pontveren, HID Rijkswaterstaat
Noord-Holland

Van :  (gemeente Velsen)

CC. : -

Onderwerp : Verslag overleg stuurgroep pontveren en Rijkswaterstaat Noord-Holland
8 december 2005, 10:30-12:00 te Haarlem (Rijkswaterstaat)

Aanwezig : De heer R.J. Linnekamp (Wethouder gemeente Zaanstad)
De heer M. van der Horst (Wethouder gemeente Amsterdam)
Mevrouw M.G.J.E. Vos-Vester (Wethouder gemeente Velsen)
Mevrouw M.C. Polderman – Bulterman (Wethouder gemeente Haarlemmerliede
en Spaarnwoude)
De heer J.H. Dronkers (HID Rijkswaterstaat Noord-Holland)

Ambtelijk : 

1. Opening en Mededelingen

De heer Linnekamp opent de vergadering. Er zijn verder geen mededelingen.

De heer Dronkers wil graag toelichten wat de stand van zaken is. Er hebben geen formele gesprekken plaatsgevonden tussen Rijkswaterstaat en de gemeente Amsterdam. Wel is uit de ambtelijke overleggen gebleken dat er een groot verschil is tussen wat de gemeenten als een redelijke en billijke vergoeding zien en wat Rijkswaterstaat als een redelijke en billijke vergoeding ziet, met name wanneer gesproken wordt over een afkoop. Het financiële gat is veel kleiner wanneer de ponten overgenomen zouden worden door alleen de gemeente Amsterdam. Als er een basis zou zijn om als Rijkswaterstaat met Amsterdam in onderhandeling te kunnen treden, zou dat mooi zijn. Hij geeft aan dat hij begrepen heeft dat hierover zojuist een vooroverleg van de stuurgroep heeft plaatsgevonden.

De heer Dronkers geeft aan dat de huidige intentieverklaring nog steeds van kracht is.

2. Terugkoppeling overleg stuurgroep

De heer Linnekamp meldt terug wat de uitkomsten zijn van het zojuist gehouden stuurgroepoverleg, dat direct aan dit overleg is vooraf gegaan. In dat overleg hebben de vier gemeenten afgesproken dat, onder de randvoorwaarde dat de vier gemeenten een overeenkomst sluiten over het dienstbetoon, waarin wordt opgenomen dat het huidige dienstbetoon uitgangspunt is en dat bij gewijzigde omstandigheden in overleg bezien zal worden of het dienstbetoon aangepast moet worden, de overige drie gemeenten ermee instemmen dat Rijkswaterstaat en de gemeente Amsterdam met elkaar in onderhandeling treden.

3. Koers voor overdracht

Met de toezegging door de heer van der Horst ten aanzien van de overeenkomst over het dienstbetoon en de inhoud daarvan, geven de overige drie gemeenten Amsterdam en Rijkswaterstaat de ruimte om met elkaar in onderhandeling te treden. De heer Linnekamp wijst erop dat de drie gemeenten binnen de eigen gemeente goed moeten kunnen aangeven dat wanneer er geen drastische wijzigingen in de omstandigheden zijn, het huidige dienstbetoon wordt gehandhaafd.

De heer Dronkers geeft aan dat de huidige intentieverklaring (d.d. 29 november 2004) wordt opgeschort hangende de onderhandelingen tussen Rijkswaterstaat en Amsterdam. Rijkswaterstaat en Amsterdam vragen om een time-out. Mochten de onderhandelingen tussen Amsterdam en Rijkswaterstaat op niets uitlopen, dan wordt weer teruggegrepen naar de intentieverklaring.

Mevrouw Polderman geeft aan dit te drastisch te vinden, gezien de voorgeschiedenis. Alle partijen spannen zich in om er gezamenlijk uit te komen. Binnen de intentieverklaring zou het een conclusie kunnen zijn dat een overdracht van de pontveren naar Amsterdam een voor alle partijen aanvaardbare oplossing is. Voor de overige drie gemeenten geldt dat het vastleggen van de afspraken met betrekking tot het dienstbetoon, randvoorwaarde is voor de overige drie gemeenten om in te stemmen met een overdracht van de pontveren naar Amsterdam. Mevrouw Polderman dringt erop aan dat de intentieverklaring d.d. 29 november 2004 van kracht blijft.

De heer Dronkers geeft aan dat het gaat om een uitwerking binnen de bestaande intentieverklaring.

_____verifieert dat er nu sprake is van twee parallelle sporen:

- Amsterdam en Rijkswaterstaat treden met elkaar in onderhandeling;
- De vier gemeenten formuleren gezamenlijk een overeenkomst met betrekking tot het dienstbetoon, waarbij het huidige dienstbetoon het uitgangspunt is en bij gewijzigde omstandigheden in overleg bezien zal worden of het dienstbetoon moet worden aangepast.

Deze beide sporen zullen voor overdracht van de pontveren weer bij elkaar moeten komen en zijn een nadere uitwerking binnen de intentieverklaring d.d. 29 november 2004.

Deze samenvatting wordt beaamd.

De heer van der Horst geeft aan dat e.e.a. op korte termijn afgerond kan worden. Hij geeft daarbij aan dat de doorlooptijd voor behandeling in de gemeenteraden te lang is om nog voor de verkiezingen de overdracht van de pontveren in de gemeenteraden te laten behandelen.

Afgesproken wordt dat de overdracht van ponten in februari in de colleges behandeld zal worden, zodat de nu zittende portefeuillehouders hierover nog kunnen beslissen.

In januari zal een bestuurlijk overleg plaatsvinden om beide sporen bij elkaar te brengen om zo vervolgens de overdracht van de pontveren in februari in de colleges te kunnen behandelen, zodat er vóór 1 maart overeenstemming is bereikt.

Er zal ambtelijk een tijdsschema gemaakt worden.

4. Communicatie

Mevrouw Vos geeft aan dat de gemeenteraad van Velsen al diverse keren om informatie heeft gevraagd.

De heer van der Horst stelt voor een brief op te stellen om de betrokken gemeenteraden te informeren.

5. Rondvraag en sluiting

De heer Dronkers geeft aan dat het opstellen van een overeenkomst tussen de vier gemeenten over het dienstbetoon, past binnen de huidige intentieverklaring. Het lijkt aannemelijk dat Amsterdam en Rijkswaterstaat overeenstemming zullen bereiken in de financiële onderhandelingen. Hiermee lijkt een overdracht van de pontveren naar Amsterdam in combinatie met een overeenkomst over het dienstbetoon, een goede oplossing. De stuurgroep besluit beide sporen binnen deze optie nu verder uit te werken.


De heer Linnekamp sluit de vergadering.

2



VERSLAG


Aan : Leden stuurgroep en ambtelijke werkgroep Pontveren

Van : 

CC. : -

Onderwerp : Verslag vooroverleg stuurgroep 8 december 2005, 09:30-10:30 te Haarlem
(Rijkswaterstaat)

Aanwezig : De heer R.J. Linnekamp (Wethouder gemeente Zaanstad)
De heer M. van der Horst (Wethouder gemeente Amsterdam)
Mevrouw M.G.J.E. Vos-Vester (Wethouder gemeente Velsen)
Mevrouw M.C. Polderman – Bulterman (Wethouder gemeente Haarlemmerliede
en Spaarnwoude)

Ambtelijk : 

1. Opening en Mededelingen

De heer Linnekamp opent de vergadering. Er zijn verder geen mededelingen.

De heer Linnekamp memoreert de brief die uit zijn naam per fax naar de heer van der Horst is gestuurd. In de brief wordt aangegeven dat na een lange periode van onderzoek en overleg, de onderhandelingen over de overdracht van de pontveren in een beslissend stadium zijn gekomen. De overige drie gemeenten hebben, informeel, kennis genomen van gesprekken tussen de gemeente Amsterdam en Rijkswaterstaat over een overname van de pontveren door alleen de gemeente Amsterdam. De overige drie gemeenten staan hier in beginsel positief tegenover, mits de vier gemeenten onderling afspraken maken over het dienstbetoon. Het handhaven van het huidige niveau van dienstverlening is immers altijd de inzet geweest in de gerechtelijke procedure en de gesprekken, voortvloeiende uit de intentieverklaring d.d. 29 november 2004.

In de brief wordt voorgesteld, voorafgaand aan het bestuurlijk overleg met Rijkswaterstaat Noord-Holland, een stuurgroepoverleg te hebben om een gezamenlijk standpunt richting Rijkswaterstaat te bepalen. De drie overige gemeenten zijn in principe bereid mee te werken aan een overname van de pontveren door de gemeente Amsterdam, onder de voorwaarde dat de vier gemeenten een overeenkomst opstellen waarin afspraken met betrekking tot het dienstbetoon worden vastgelegd. Indien een dergelijke overeenkomst voor de gemeente Amsterdam niet bespreekbaar is, wordt voorgesteld met de vier gemeenten gezamenlijk tot overeenstemming met Rijkswaterstaat te komen. Waar het gaat om een afkoopsom lijken de verschillen onoverbrugbaar, echter als een vergoeding op basis van jaarschijven wordt afgesproken, is overeenstemming veel dichterbij.

2. Afspraken met betrekking tot het dienstbetoon

De heer van der Horst geeft aan dat hij zeker tot 2013 geen veranderingen in het dienstbetoon ziet, gezien het lopende contract met NACO. In 2013 zal er een aanbesteding plaatsvinden en is er gezien diverse ontwikkelingen in de regio (2° Coentunnel, Westelijke Randweg, ZSM-maatregelen) op dat moment mogelijk zelfs een intensivering van het dienstbetoon gewenst.

De heer Linnekamp wijst op de concessie die gesloten is ten tijde van het graven van het Noordzeekanaal. Hierin is vastgelegd dat er een oeververbinding moet zijn. Hij geeft aan dat een garantie van het huidige dienstbetoon tot 2013 te kort is. Er moet een goede basis liggen voor de komende jaren. Als vier gemeenten zijn wij gezamenlijk het Rijk tegemoet getreden met behoud van het huidige dienstbetoon als inzet. Een uiteindelijke overdracht zal ook verdedigd moeten kunnen worden naar de diverse Gemeenteraden. Dit onderschrijft de heer van der Horst. Hij geeft aan dat de vergoeding die de gemeente Amsterdam van het Rijk zal ontvangen -indien het tot een overdracht van de pontveren naar de gemeente Amsterdam komt - voldoende is om toch zeker het huidige dienstbetoon in stand te houden. Wanneer in 2013 de pontveren aanbesteed worden, is dit een natuurlijk moment om de exploitatie efficiënt op te pakken. Een voorbeeld is het afsluiten van een prestatie-contract. De drie overige gemeenten zullen bij de aanbesteding betrokken worden.

Met speciale tarieven en/of abonnementen zou het gebruik van de ponten voor transporten van gevaarlijke stoffen aantrekkelijk gemaakt kunnen worden. Mevrouw Vos wijst in deze op het vele vrachtverkeer van en naar Corus.

De heer van der Horst geeft aan dat hij het niet wenselijk acht nu een vaste termijn af te spreken waarop een herijking van het huidige dienstbetoon zal plaatsvinden: past het huidige dienstbetoon nog bij de dan geldende omstandigheden? Er moet enige flexibiliteit zijn om ijkmomenten te hebben. Er kan nu 30 jaar afgesproken worden, maar er kunnen zich daarvoor of daarna wijzigingen in omstandigheden voordoen, die een aanpassing in het dienstbetoon wenselijk maken (uitbreiding dan wel vermindering). De heer Linnekamp geeft aan dat de aanbesteding in 2013 te vroeg is als ijkmoment. Over zo'n relatief korte periode is nog niet te overzien wat de verkeerskundige effecten zijn van belangrijke regionale ontwikkelingen en of het dienstbetoon als gevolg daarvan moet worden aangepast.

Besloten wordt dat het huidige dienstbetoon uitgangspunt is en dat bij gewijzigde omstandigheden in overleg bepaald zal worden of het dienstbetoon moet worden aangepast.

E.e.a. zal nog nader uitgewerkt moeten worden in een overeenkomst.

3. Sluiting

De heer Linnekamp rond dit overleg af, waarna het overleg met Rijkswaterstaat begint.