

# DECISIO



## Position paper tweede pont Velsen

# DECISIO

## TITEL

Position paper tweede pont Velsen

## DATUM

10 mei 2023

## STATUS RAPPORT

Definitief

## OPDRACHTGEVER

Gemeente Velsen

## PROJECTTEAM DECISIO

Willem Goedhart

Martijn Lelieveld

## CONTACTGEGEVENS DECISIO | ECONOMISCH ONDERZOEK EN ADVIES

Valkenburgerstraat 212

1011 ND Amsterdam

T 020 - 67 00 562

E [info@decisio.nl](mailto:info@decisio.nl)

I [www.decisio.nl](http://www.decisio.nl)

## Inhoudsopgave

Samenvatting	5
1. Inleiding	13
1.1 Aanleiding	13
1.2 Context	13
2. Maatschappelijke en economische argumenten	17
2.1 Maatschappelijke argumenten	17
2.2 Maatschappelijke kosten-baten analyse	24
2.3 Conclusie op basis van maatschappelijke en economische argumenten	27
3. Beschouwingen omtrent de publiekrechtelijke rechtsplicht van de Staat	29
3.1 Historie publiekrechtelijke context Noordzeekanaal	29
3.2 Conclusie op basis van bestuurlijk juridische argumenten	33
<b>Bijlage 1</b> Argumenten met betrekking het vraagstuk van de publiekrechtelijke rechtsplicht van de Staat	34
<b>Bijlage 2</b> Maatschappelijke kosten-batenanalyse	43
1. Inleiding	1
1.1 Aanleiding onderzoek	1
1.2 Onderzoeksvraag	1
1.3 Aanpak	2
1.4 Leeswijzer	2
2. Probleemanalyse en uitgangspunten voor de MKBA	4
2.1 Probleemanalyse	4
2.2 Nulalternatief	5
2.3 Projectalternatief	6
2.4 Analyse vervoerwaarden	7
2.5 Overige uitgangspunten	8

3.	Resultaten MKBA	10
3.1	Financiële effecten	10
3.2	Bereikbaarheidseffecten	11
3.3	Externe effecten	15
4.	Overzichtstabel, conclusies en gevoeligheidsanalyses	17

## Samenvatting

### ***Urgent probleem in de IJmond; behoud inzet tweede pont bij Velsen***

In de IJmond speelt een urgent en belangrijk vraagstuk: het behoud van de tweede veerpont bij Velsen. Deze vervult een essentiële rol in de bereikbaarheid van de brede regio IJmond. Veel fietsers in deze regio en in groter verband Noord- en Zuid-Kennemerland zijn aangewezen op het veer Velsen, omdat de tunnels niet toegankelijk zijn voor langzaam verkeer. De veerpont is dan ook de enige en belangrijke schakel in het regionale fietsnetwerk.

Sinds 2015 vaart (weer) een tweede veerpont. Door deze extra pont kan er met een frequentie gevaren worden van elke 10 minuten in plaats van elke 20 minuten. Dit heeft ervoor gezorgd dat het aantal fietsers dat gebruik maakt van de pont flink is toegenomen, tot meer dan 5.000 fietsers per dag.

Door verschillende oorzaken dreigt de inzet van de tweede pont te verdwijnen, wat grote consequenties heeft. Niet alleen voor gebruikers van de pont, maar ook voor het zwaar belaste hoofdwegennet in de omgeving (met name Velsertunnel en Velsertraverse).

Het uit de vaart halen van de tweede pont zou volledig contrair zijn met het beleid van het Rijk en decentrale overheden om actieve mobiliteit te stimuleren. Met alle gevolgen voor de bereikbaarheid van de regio IJmond en de gezondheid van haar inwoners

### ***De veerdiensten over het Noordzeekanaal; sinds 2007 uitgevoerd door Amsterdam***

De huidige Noordzeekanaalvloot bestaat uit vijf elektrische ponten. De dienstverlening wordt uitgevoerd door het GVB, in opdracht van de gemeente Amsterdam, die het beheer, onderhoud en dienstverlening van de Noordzeekanaalveren in 2007 heeft overgenomen van het Rijk. Amsterdam heeft daartoe in 2009 de Overeenkomst Dienstverlening met de oevergemeenten langs het Noordzeekanaal gesloten.

Continu zijn er drie ponten in bedrijf (één bij zowel Velsen, Buitenhuisen als Zaanstad), met op alle plekken een tweetal veerstoepen aan weerszijden. Er ligt vaak één pont in het dok voor regulier onderhoud. De vijfde pont is eigenlijk een reserve pont. Deze moet ingezet kunnen worden als een van de reguliere ponten kampt met een onvoorzien mankement, terwijl er op dat moment ook een pont in het dok ligt. Door de (recente) elektrificatie van de vloot is het aantal steringen wel afgenomen, maar er moeten nog wel geregeld dokbeurten worden ingepland, ook vanwege de garantieperiode van de nieuwe elektrische veren. Momenteel wordt bij wijze van uitzondering het vijfde (in principe reserve-) veer ingezet als extra pont bij Velsen.

De gemeente Amsterdam heeft aangegeven dat het vanaf 14 juli 2023 niet langer mogelijk is om deze vijfde pont hiervoor in te zetten. Zij geeft aan dat de aanschaf van vijf veren nodig was om 30 jaar lang continu met 3 veren te kunnen varen en een betrouwbare dienstverlening voor de drie verbindingen te waarborgen. Het gedurende langere tijd, tegen een extra vergoeding, gebruik maken van het vijfde veer als tweede pont bij Velsen is voor programma veren van de gemeente Amsterdam problematisch, aangezien dit de betrouwbaarheid van de reguliere dienstverlening onder druk zet.

### ***Waarom is de inzet van een tweede pont bij Velsen nodig?***

Om in de regio de fiets als volwaardig alternatief voor de auto te kunnen inzetten is het van belang de vertraging die de pont sowieso veroorzaakt zoveel als mogelijk te beperken. In het openbaar vervoer wordt bij het spoorboekloos rijden een frequentie aangehouden van 10 minuten. Hierbij is het uitgangspunt dat je geen rekening meer hoeft te houden met vertrektijden. Eenzelfde frequentie is ook voor de pont van belang. Deze frequentie is alleen te behalen met de inzet van twee ponten.

De afgelopen jaren is de tweede veerpont bekostigd met onder andere een subsidie vanuit het regionale samenwerkingsprogramma luchtkwaliteit en bijdragen van Rijkswaterstaat doordat de tweede veerpont werd ingezet als bereikbaarheidsmaatregel tijdens de renovatie van de Velsertunnel en als compenserende maatregel tijdens de aanleg van de grote Zeesluis.

Voor de lange termijn is een nieuwe zesde, nog te bouwen elektrische veerpont nodig. Het contract voor elektrificatie van de GVB-Noordzeekanaalveren biedt hiervoor ruimte omdat de daarin opgenomen optie voor een zesde pont nog enkele jaren geldig is. Besluitvorming en bouwtijd gaan dan nog wel anderhalf tot twee jaar in beslag nemen. In hoeverre gedurende die overgangperiode er sprake kan zijn van inzet van de huidige reservepont bij Velsen is onderwerp van bespreking tussen Velsen en programma veren van de gemeente Amsterdam. Hierover is nog geen duidelijkheid en het is mogelijk dat voor deze overgangperiode naar een alternatief moet worden gezocht.

### ***Wie zijn er bestuurlijk betrokken?***

Voor een structurele oplossing, een nieuw te bouwen en de komende 30 jaar te exploiteren, elektrische pont, zijn de bestuurlijke partners in het IJmond-gebied en Zuid-Kennemerland betrokken; de gemeente Velsen en de overige gemeenten, de provincie Noord-Holland en de Metropoolregio Amsterdam. De gemeente Amsterdam heeft als huidige contractpartner op basis van de Overeenkomst Dienstverlening uit 2009 ook een specifieke rol. Daarnaast wordt ook gekeken naar het Rijk.

In deze position paper wordt betoogd dat, ondanks de ingezette decentralisatie en privatisering uit 2007, ook van het Rijk anno 2023 het nodige verwacht mag worden.

Deze position paper gaat nader in op de argumenten die hierbij van belang zijn.

Deze worden ingedeeld in twee categorieën:

- 1 Maatschappelijke en economische argumenten
- 2 Argumenten overwegend van bestuurlijk juridische aard.

De maatschappelijke en economische argumenten vloeien voort uit het toegenomen belang van actieve mobiliteit en de weerslag die dit vindt in het overheidsbeleid, en worden voor een belangrijk deel gestaafd door een maatschappelijke kosten-batenanalyse.

De bestuurlijk juridische argumenten hebben vooral betrekking op het vraagstuk van de publiekrechtelijke rechtsplicht van de Staat om adequate oeververbindingen over deze Rijksvaarwegverbinding in stand te houden.

Deze zijn tot stand gekomen in samenwerking met, en juridisch getoetst door, Pot Jonker Advocaten te Haarlem.

### ***Maatschappelijke argumenten: de situatie anno 2023 en het maatschappelijk belang van actieve mobiliteit***

De maatschappelijke waarde van de fiets staat anno 2023 niet meer ter discussie.

#### *Bereikbaarheid*

Minder auto's op de weg leidt tot een betere doorstroming van het autoverkeer, minder voertuigverliesuren door files en daarmee tot een positief effect voor de bereikbaarheid.

#### *Leefomgeving*

Door in te zetten op de transitie naar meer actieve vormen van mobiliteit creëren we meer ruimte voor wonen, voorzieningen en groen. Ook ontstaan gezonde (nieuwe) leefomgevingen met meer ruimtelijke kwaliteit. Schone lucht en een leefomgeving die uitnodigt tot actieve beweging zijn van vitaal belang om de gezondheid van mensen te bevorderen.

#### *Gezondheid*

Het stimuleren van de fiets speelt dan ook een prominente rol in het Nationaal Preventieakkoord. De fiets is het meest vitale vervoersmiddel van Nederland en het stimuleren van de fiets heeft veel positieve effecten op de gezondheid. De gezondheidseffecten bestaan uit een verhoogde arbeidsproductiviteit, minder zorgkosten, een verlaagde ziektelast (oftewel verhoogde kwaliteit van leven) en een verlengde levensduur.

#### *Klimaat*

Fietsen is een klimaatvriendelijke vorm van mobiliteit die helpt bij het verminderen van de uitstoot van schadelijke stoffen, waaronder CO<sub>2</sub>, fijnstof en stikstof. Het stimuleren van het gebruik van de fiets, ter vervanging van zowel korte als lange autoritten, is een belangrijke factor in het behalen van de klimaatdoelstellingen en de transitie naar schone en duurzame mobiliteit. Meer fietsen als alternatief voor onder andere de auto betekent ook minder gebruik van fossiele brandstoffen en draagt bij aan het verbeteren van de luchtkwaliteit.

### ***Het belang van actieve mobiliteit in het beleid....***

Niet voor niets dat zich dat steeds meer gaat vertalen in beleid, zowel op landelijk als regionaal niveau.

#### ***.....op regionaal niveau***

Al in 2017 maakten Rijk en decentrale overheden in het kader van het MIRT-onderzoek Noordwestkant Amsterdam (NowA) afspraken over de inzet van de tweede pont.

De provincie Noord-Holland heeft in het coalitieakkoord 2019-2023 expliciet het streven naar behoud van de tweede pont vastgelegd. Dit is vervolgens bevestigd in het Perspectief Mobiliteit en de Actieagenda Actieve mobiliteit van de provincie. Het Multimodaal Toekomstbeeld van de Metropoolregio Amsterdam 2040 vraagt aandacht voor goede fiets-(en daarmee samenhangend pont-)verbindingen. Tevens wil de MRA met de Green Deal Fiets 100.000 extra fietsers in 2025 binnen de regio realiseren.

Het Regionaal Toekomstbeeld Fiets van de provincies Noord- Holland en Flevoland, en de Vervoerregio Amsterdam noemt frequente en betrouwbare verbindingen over het Noordzeekanaal, vooral bij Velsen, een belangrijke randvoorwaarde voor een schaa sprong voor de fiets.

#### ***....en op Rijksniveau***

In de Kamerbrief over het Nationaal Toekomstbeeld Fiets en de Fietsambitie '22-'25 onderkent het Rijk de waarde van de fiets als oplossing voor maatschappelijke opgaven en spreekt de ambitie uit dat er begin 2025 100.000 mensen extra de fiets pakken naar het werk ten opzichte van begin 2022. Daarvoor worden campagnes gestart en wordt ingezet op samenwerking met werkgevers.

#### ***....en het Rijk komt ook met nieuwe regelgeving....***

Binnenkort komt er nieuwe regelgeving aan om het fietsen naar het werk niet alleen te stimuleren, maar ook via wetgeving meer en meer 'tot de norm te maken'. Het kabinet werkt aan de *Normerende Regeling Werkgebonden Personenmobiliteit*, die op 1 januari 2024 van kracht wordt. De regeling komt voort uit het Klimaatakkoord en heeft als doel de CO<sub>2</sub>- uitstoot van zakelijke mobiliteit, waaronder woon-werkverkeer, terug te dringen. Op grond van het besluit moeten werkgevers met meer dan 100 werknemers jaarlijks gegevens verstrekken over de werkgebonden personenmobiliteit van hun werknemers. Het ministerie van IenW monitort of de



afgesproken CO<sub>2</sub>-reductie wordt gehaald. Als dat niet het geval is, zal er vanaf 2026 een norm (emissiegrenswaarde) voor individuele werkgevers in de wetgeving worden opgenomen. Deze norm maximeert de CO<sub>2</sub>-emissie door werkgebonden personenmobiliteit van een werkgever en is een stok achter de deur om de reductiedoelstelling in 2030 te halen.

Het eventueel uit de vaart halen van een tweede pont bij Velsen zou de werkgevers in het IJmond gebied een belangrijk instrument om mee te werken aan deze nieuwe regelgeving ontnemen....en absoluut contrair zijn ten opzichte van het mobiliteitsbeleid anno 2023, zowel regionaal, provinciaal als landelijk.

### ***De inzet van een tweede pont is van belang voor....***

#### *Bereikbaarheid*

De inzet van de extra pont levert voor veel inwoners van de regio een kortere reistijd op, waardoor zij eerder op de fiets stappen dan in de auto. Het is minder druk op de weg, met minder verkeersopstoppingen en een verbetering van de bereikbaarheid van de IJmond.

#### *Gezondheid*

Met het laten varen van de extra pont krijgen we meer mensen op de fiets, die daardoor meer gaan bewegen, wat gezondheidswinst oplevert. Maar doordat er daardoor minder autokilometers worden gemaakt komt dat ook de luchtkwaliteit in de IJmond ten goede, en ook dat levert weer gezondheidswinst op.

#### *Klimaat*

In een recente rapportage gaf het RIVM aan wat er in Nederland nodig is om in 2030 aan de strengere Europese eisen voor schone lucht te voldoen. Daar werd de IJmond aangeduid als één van de gebieden in Nederland waar dringend extra maatregelen met betrekking tot luchtkwaliteit moeten worden genomen.

#### *Vervoer gevaarlijke stoffen*

De regio IJmond kent twee tunnels, een sluisroute en een veerpont. Door de Velser- en Wijkertunnel mag geen langzaam verkeer, dus geen agrarisch verkeer en geen gevaarlijke stoffen. Deze mag ook niet over de sluisroute. Deze vorm van transport vraagt om een aparte gecontroleerde overzet. Door de energietransitie, waaronder waterstof-economie, gaat de stroom aan gevaarlijke stoffen spectaculair stijgen de komende jaren. De inzet van een pont is daarin cruciaal. Het is de enige manier om aan de westkant van Amsterdam het Noordzeekanaal over te steken.

**Maatschappelijke kosten-baten analyse toont aan dat de maatschappelijke baten de investerings- en exploitatiekosten ruimschoots overstijgen en dat er sprake is van een no regret-maatregel.**

Uit een opgestelde maatschappelijke kosten-batenanalyse<sup>1</sup> blijkt dat de **incidentele en terugkerende kosten van circa 31,5 miljoen euro** (8,5 miljoen eenmalig voor een nieuwe elektrische pont en 850.000 euro jaarlijkse exploitatie- en onderhoudskosten) **tussen de 42 miljoen** (laag scenario met conservatieve uitgangspunten) **en 97 miljoen** (hoog, waarschijnlijk het meest realistische scenario) **aan maatschappelijke baten oplevert**. De baten bestaan voornamelijk uit reis- en wachttijdwinsten en minder congestie op het autonetwerk in de regio. Ook is sprake van verbetering in luchtkwaliteit, geluidsniveaus en gezondheidswinst. Dit alles omdat mensen in de gelegenheid worden gesteld om de overstap naar schone duurzame en gezonde mobiliteit te maken.

### **Conclusie op basis van maatschappelijke en economische argumenten**

Gezien de hierboven geschetste omstandigheden en het beleid van nu, is een structurele inzet van een tweede pont bij Velsen een harde noodzaak.

Zowel op korte termijn als structureel moet een oplossing worden gezocht om de tweede pont in de vaart te houden.

Voor de lange termijn is een nieuwe, nog te bouwen elektrische veerpont nodig. Het contract voor elektrificatie van de GVB Noordzeekanaalveren biedt hiervoor ruimte omdat de optie voor een zesde pont enkele jaren geldig is. Besluitvorming en bouwtijd gaan dan nog wel anderhalf tot twee jaar in beslag nemen. In hoeverre gedurende die overgangperiode er sprake kan zijn van inzet van de huidige reservepont bij Velsen is onderwerp van bespreking tussen Velsen en programma veren. Hierover is nog geen duidelijkheid en het is mogelijk dat voor deze overgangperiode naar een alternatief moet worden gezocht.

### ***Wat mag van de betrokken overheden worden verwacht?***

Voor de lange termijn oplossing, het bouwen en exploiteren van een nieuwe pont, kan en mag van alle betrokken overheden iets verwacht worden, zowel qua verantwoordelijkheid als financiën.

Het gaat dan om de gemeente Velsen, de provincie, de Metropoolregio Amsterdam en het Rijk. De betrokkenheid van de gemeente Amsterdam vloeit o.a. voort uit de in 2007 gesloten overeenkomst met de Staat inzake de overdracht in beheer en onderhoud alsmede eigendom van veerverbindingen over het Noordzeekanaal en de in 2009 met de oevergemeenten gesloten Overeenkomst Dienstverlening voor de Noordzeekanaalveren (uitgevoerd door het GVB). Deze laatste voorziet niet in het meefinancieren van een uitbreiding van de dienstverlening bij Velsen zoals hier

---

<sup>1</sup> Maatschappelijke kosten-batenanalyse tweede pont bij Velsen, geactualiseerd, 24 april 2023, Decisio

geschetst, via aanschaf en exploitatie van een tweede pont. Velsen en Amsterdam hebben hierover in 2022 juridisch advies<sup>2</sup> ingewonnen.

Wel kan er met Amsterdam bekeken worden of een inzet van de huidige reservepont bij Velsen op tijdelijke basis gecontinueerd kan worden, om de bouwtijd van een nieuwe pont te overbruggen.

Op basis van de geschetste maatschappelijke en economische argumenten mag een (ook financiële) betrokkenheid van de Rijksoverheid verwacht worden.

Belangrijke onderdelen van het Rijksbeleid kunnen zonder tweede veerpont bij Velsen niet waargemaakt worden.

### *Financiering*

De toekomst van de tweede pont bevindt zich in een belangrijke fase. Voor de zomer van 2023 moet er duidelijkheid zijn of de definitieve financiering van de tweede pont rond te krijgen is. Daartoe moeten alle betrokken partijen op korte termijn aan tafel komen om constructief tot een oplossing te komen, vooral met betrekking tot het financieringsvraagstuk.

**Het gaat in totaal om € 31,6 miljoen inclusief BTW, zowel voor aanschaf van een extra pont ( eenmalig € 8,6 miljoen) als voor exploitatie (In totaal € 23 miljoen, over 30 jaar contant gemaakte jaarlijkse onderhoud- en exploitatiekosten).**

Door vele partijen wordt de extra pont gezien als van essentieel belang.

Het uit de vaart halen van de tweede pont zou volledig indruisen tegen het beleid van het Rijk en decentrale overheden om actieve mobiliteit te stimuleren. Met een frequentieverlaging van een keer per 10 minuten naar een keer per 20 minuten zal een substantieel deel van de huidige gebruikers van de pont voortaan voor de auto kiezen, met alle negatieve gevolgen voor onder andere de luchtkwaliteit, bereikbaarheid en volksgezondheid van dien. Dit zijn juist zaken waar het in de regio IJmond al relatief slecht mee gesteld is.

Ook kan dit inhouden dat er versneld een besluit over capaciteit op de A22 (Velsertunnel) en A9 (Wijkertunnel) nodig is.

Bovendien zou een aanzienlijke groep fietsers en voetgangers die geen alternatief hebben worden geconfronteerd met veel langere wachttijden. Daarnaast wordt de bedrijven in de IJmond een instrument uit handen geslagen om mee te kunnen werken aan de CO2 reductie van werkgebonden personenmobiliteit.

De bijna 100 miljoen euro aan maatschappelijke baten die met het varen van een tweede pont bij Velsen de komende periode van 30 jaar gepaard gaan, overstijgen de bijna 32 miljoen aan kosten voor een tweede pont ruimschoots.

---

<sup>2</sup> Pot Jonker Advocaten Haarlem 'Gemeente Amsterdam en Velsen/Advies pontveren' 5 augustus 2022

## **Bestuurlijk Juridische argumenten**

Gezien de urgente noodzaak tot uitbreiding van de dienstverlening via inzet van een tweede pont, hebben Velsen en Amsterdam in 2022 juridisch advies ingewonnen met betrekking tot de vraag of de gemeente Amsterdam op grond van de Overeenkomst Dienstbetoon verplicht is op haar kosten een extra spitsveer in Velsen in te zetten. De uitkomst daarvan luidt dat dit niet het geval is. Daarmee is ook slechts naar de betreffende Overeenkomst Dienstbetoon gekeken, vanuit privaatrechtelijk perspectief en niet naar de mogelijk bredere publiekrechtelijke context.

Met betrekking tot de publiekrechtelijke context rijst de vraag of, onder de anno 2023 sterk gewijzigde en kennelijk in 2007 onvoorziene omstandigheden, een beroep kan worden gedaan (c.q. worden 'teruggevallen') op de publiekrechtelijke rechtsplicht van de Staat?

Ook daar is, in het kader van deze position paper, in overleg met de betrokken jurist naar gekeken. Het antwoord op die vraag luidt bevestigend.

Dit, ondanks dat de Staat in 2007 met Amsterdam de Overeenkomst inzake de overdracht in beheer en onderhoud alsmede eigendom van veerverbindingen over het Noordzeekanaal heeft gesloten. Met deze Overeenkomst Overdracht is de Staat niet bevrijd van haar verplichtingen jegens de oevergemeenten. Dat heeft twee redenen. De oevergemeenten waren daarbij geen partij. De tweede reden is dat op basis van jurisprudentie<sup>3</sup> moet worden aangenomen dat de Staat zich ook niet met een dergelijke overeenkomst van haar publiekrechtelijke beheerstaak en verantwoordelijkheden jegens oevergemeenten kan ontdoen.

Cruciaal daarin was het feit dat het Rijk destijds met de aanleg van respectievelijk het Noordzeekanaal en het Noord-Hollands Kanaal de publiekrechtelijke beheerstaak ten aanzien van de betreffende vaarweg op zich heeft genomen en er daarbij op toe dient te zien dat het kanaal, met inbegrip van de oeververbindingen (waaronder pontveren) naar zijn openbare bestemming gebruikt blijven.

Overeenkomsten met andere partijen (waaronder zowel private partijen als lagere overheden) waarbij beheerstaken of zelfs eigendommen worden overgedragen doen daar niet aan af.

Ook vanuit haar publiekrechtelijke verantwoordelijkheid, heeft de Rijksoverheid naar onze mening een verplichting om constructief mee te werken aan het vinden van een structurele (ook financiële) oplossing voor het continueren van de inzet van een tweede pont bij Velsen.

Die verantwoordelijkheid berust nog steeds bij de Staat.

---

<sup>3</sup> Zie o.a. <https://www.raadvanstate.nl/@16134/200301605-1/> en <https://www.raadvanstate.nl/@22289/200604275-1/>

## 1. Inleiding

### 1.1 Aanleiding

In de IJmond speelt een urgent en belangrijk vraagstuk: het behoud van een adequate oeververbinding, in de vorm van de tweede veerpont bij Velsen

#### *Urgent*

Sinds 2015 vaart (weer) een tweede veerpont. Deze vervult een essentiële rol in de bereikbaarheid van de brede regio IJmond. Door verschillende oorzaken (zie verderop) verdwijnt na 14 juli 2023 de inzet van de tweede pont, wat grote consequenties heeft. Niet alleen voor gebruikers van de pont, maar ook voor het zwaar belaste hoofdwegennet in de omgeving (met name Velsertunnel en Velsertraverse).

#### *Belangrijk*

Het uit de vaart halen van de tweede pont zou volledig contrair zijn ten opzichte van het beleid van het Rijk en decentrale overheden om actieve mobiliteit te stimuleren. Met alle gevolgen voor de bereikbaarheid van de regio IJmond en de gezondheid van haar inwoners. In het vervolg van deze position paper schetsen wij kort enkele achtergronden en gaan we nader in op nut en noodzaak.

#### *Doel van deze position paper*

De gemeente Velsen wil met deze position paper beargumenteren dat het vinden van een structurele oplossing van deze problematiek een zaak is van alle bestuurlijke partners in de regio. Dat betreft niet alleen Velsen en de overige IJmondgemeenten, maar ook de provincie Noord-Holland, de Vervoerregio Amsterdam/Metropoolregio Amsterdam, de gemeente Amsterdam en nadrukkelijk ook het Rijk (het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat). Dit om enerzijds ieders rol en positie helder te krijgen, en anderzijds een gezamenlijk vertrekpunt te creëren van waaruit op korte termijn de nodige vervolgstappen kunnen worden gezet. Deze moeten zo snel mogelijk leiden tot een structurele oplossing waarmee een tweede veerpont bij Velsen in de vaart gehouden kan worden.

### 1.2 Context

Noord-Holland en de IJmond worden doorsneden door het Noordzeekanaal. Veel fietsers tussen de noordelijke IJmond en de zuidelijke IJmond en in groter verband Noord- en Zuid-Kennemerland zijn aangewezen op het veer Velsen, omdat de

tunnels niet toegankelijk zijn voor langzaam verkeer. De veerpont is dan ook een belangrijke schakel in het regionale fietsnetwerk.

## ***De veerdiensten over het Noordzeekanaal, sinds 2007 uitgevoerd door Amsterdam***

De huidige GVB-Noordzeekanaalvloot bestaat uit vijf elektrische ponten. De dienstverlening wordt uitgevoerd door het GVB, in opdracht van de gemeente Amsterdam, die het beheer, onderhoud en dienstverlening van de Noordzeekanaalveren in 2007 heeft overgenomen van het Rijk. Amsterdam heeft daartoe in 2009 de Overeenkomst Dienstverlening met de oevergemeenten langs het Noordzeekanaal gesloten.

Continu zijn er drie ponten in bedrijf (één bij zowel Velsen, Buitenhuisen als Zaanstad), met op alle plekken een tweetal veerstoepen aan weerszijden. Er ligt vaak één pont in het dok voor regulier onderhoud. De vijfde pont is eigenlijk een reserve pont. Deze moet echter wel ingezet kunnen worden als een van de reguliere ponten kampt met een onvoorziën mankement, terwijl er op dat moment ook een pont in het dok ligt. Door de (recente) elektrificatie van de vloot is het aantal storingen wel afgenomen, maar er moeten nog wel geregeld dokbeurten worden ingepland, ook vanwege de garantieperiode van de nieuwe elektrische veren. Momenteel wordt bij wijze van uitzondering het vijfde (in principe reserve-) veer ingezet als extra pont bij Velsen.

De gemeente Amsterdam heeft aangegeven dat het vanaf 14 juli niet langer mogelijk is om deze vijfde pont hiervoor in te zetten. Zij geeft aan dat de aanschaf van vijf veren nodig was om 30 jaar lang continu met 3 veren te kunnen varen en een betrouwbare dienstverlening voor de drie verbindingen te waarborgen. Er moet dus een extra pont komen die kan worden ingezet als tweede pont bij Velsen. Het gedurende langere tijd, tegen een extra vergoeding, gebruik maken van het vijfde veer als tweede pont bij Velsen is voor programma veren van de gemeente Amsterdam problematisch, aangezien dit de betrouwbaarheid van de reguliere dienstverlening onder druk zet.

## ***Waarom is de inzet van een tweede pont bij Velsen nodig?***

Sinds 2015 vaart er bij Velsen een tweede pont. Door deze extra pont kan er met een frequentie gevaren worden van elke 10 minuten in plaats van elke 20 minuten. Deze extra pont heeft ervoor gezorgd dat het aantal fietsers dat gebruik maakt van de pont flink is toegenomen, tot zo'n 5.000 fietsers per dag. Hierdoor wordt het autoverkeer op de A22 (Velsertunnel) ontlast.

De afgelopen jaren is de tweede veerpont bekostigd met onder andere een subsidie vanuit het regionale samenwerkingsprogramma luchtkwaliteit en bijdragen van Rijkswaterstaat doordat de tweede veerpont werd ingezet als bereikbaarheidsmaatregel tijdens de renovatie van de Velsertunnel en als compenserende maatregel tijdens de aanleg van de grote Zeesluis.

### ***Oplossing voor zowel de korte als de lange termijn nodig***

Zowel op korte termijn als structureel moet een oplossing worden gezocht om de tweede pont in de vaart te houden. Dit komt mede doordat de oude diesilveren niet meer beschikbaar zijn: de gehele Noordzeekanaalvloot, die in opdracht van de gemeente Amsterdam wordt geëxploiteerd door het GVB, is vervangen door vijf nieuwe elektrische veren. Voor de lange termijn is een nieuwe zesde, nog te bouwen elektrische veerpont nodig. Het contract voor elektrificatie van de Noordzeekanaalveren biedt hiervoor ruimte omdat de optie voor een zesde pont enkele jaren geldig is. Besluitvorming en bouwtijd gaan dan nog wel anderhalf tot twee jaar in beslag nemen. In hoeverre gedurende die overgangperiode er sprake kan zijn van inzet van de huidige reservepont bij Velsen is onderwerp van bespreking tussen Velsen en programma veren. Hierover is nog geen duidelijkheid en het is mogelijk dat voor deze overgangperiode naar een alternatief moet worden gezocht.

De gemeente Velsen neemt nu in ieder geval voor de korte termijn tijdelijk een financiële rol voor het varen van de tweede veerpont en zoekt naar mogelijkheden om vanaf 14 juli 2023 de dienstverlening in ieder geval te kunnen continueren.

### ***Wie zijn er bestuurlijk betrokken?***

Voor een structurele oplossing, een nieuw te bouwen elektrische pont, zijn de bestuurlijke partners in het IJmond-gebied betrokken, de gemeente Velsen en de overige IJmondgemeenten, de provincie Noord-Holland en de Metropoolregio Amsterdam. De betrokkenheid van de gemeente Amsterdam vloeit o.a. voort uit de in 2007 gesloten overeenkomst met de Staat inzake de overdracht in beheer en onderhoud alsmede eigendom van veerverbindingen over het Noordzeekanaal en de in 2009 met de oevergemeenten gesloten Overeenkomst Dienstverlening voor de Noordzeekanaalveren (uitgevoerd door het GVB). Daarnaast wordt ook gekeken naar het Rijk. In deze position paper wordt betoogd dat, ondanks de ingezette decentralisatie en privatisering uit 2007, ook van het Rijk anno 2023 het nodige verwacht mag worden.

Deze position paper gaat nader in op de argumenten die hierbij van belang zijn. Deze worden ingedeeld in twee categorieën, die afzonderlijk op hoofdlijnen in de volgende twee hoofdstukken aan de orde komen.

- 1 Maatschappelijke en economische argumenten
- 2 Argumenten overwegend van bestuurlijk juridische aard.

De maatschappelijke en economische argumenten worden voor een belangrijk deel gestaafd door een maatschappelijke kosten-batenanalyse, die als bijlage 2 is toegevoegd.

De bestuurlijk juridische argumenten hebben vooral betrekking op het vraagstuk van de publiekrechtelijke rechtsplicht van de Staat om adequate oeververbindingen over deze Rijkswaagwegverbinding in stand te houden.

Hoofdstuk 3 en bijlage 1 gaat hier nader op in. Deze zijn tot stand gekomen in samenwerking met, en juridisch getoetst door, Pot Jonker Advocaten te Haarlem.



## 2. Maatschappelijke en economische argumenten

### 2.1 Maatschappelijke argumenten

#### *De situatie aan het begin van deze eeuw: faciliteren automobiliteit*

De huidige populariteit van de pont Velsen onder fietsers staat in schril contrast met de situatie aan het begin van deze eeuw, toen het ministerie de overeenkomst Dienstbetoon sloot met de gemeente Amsterdam. Daarbij werden dienstverlening en beheer van de ponten over het Noordzeekanaal aan Amsterdam overgedragen en het aantal ponten bij Velsen teruggebracht van twee naar één. Autoverkeer werd in die dagen gefaciliteerd (via de aanleg van beide IJmond tunnels, die niet toegankelijk zijn gemaakt voor langzaam verkeer/actieve mobiliteit) en de fiets speelde een ondergeschikte rol.

Illustratief hiervoor is het rapport van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid 'Mobiliteit in stedelijk Nederland'<sup>4</sup> waar de veranderingen in modal split in de periode 2005-2015 worden geschetst.

*“Een belangrijke signalering uit het onderzoek is dat onder inwoners van stedelijke gebieden in Nederland tussen de jaren 2005 en 2015 een verschuiving heeft plaatsgevonden naar het gebruik van meer duurzame vervoerwijzen. Dit blijkt uit de ontwikkeling van de modal split waarin het aandeel auto is afgenomen en de aandelen trein, fietsen en lopen zijn toegenomen. De modal shift is iets sterker in hoogstedelijke gebieden dan in laagstedelijke gebieden en geldt met name voor verplaatsingen van 1 tot en met 7 kilometer.”*

#### *De situatie anno 2023: maatschappelijk belang van actieve mobiliteit*

De maatschappelijke waarde van de fiets (zoals wij die nu onderkennen voor stedelijke bereikbaarheid, gezondheid, duurzaamheid, klimaat e.d.) was aan het begin van deze eeuw nog niet of nauwelijks aan de orde, maar staat anno 2023 niet meer ter discussie.

#### *Bereikbaarheid*

---

<sup>4</sup> <https://www.kimnet.nl/publicaties/rapporten/2019/06/04/mobiliteit-in-stedelijk-nederland>

Minder auto's op de weg leidt tot een betere doorstroming van het autoverkeer, minder voertuigverliesuren door files en daarmee tot een positief effect voor de bereikbaarheid.

## *Leefomgeving*

Door in te zetten op de transitie naar meer actieve vormen van mobiliteit creëren we meer ruimte voor wonen, voorzieningen en groen. Ook ontstaan gezonde (nieuwe) leefomgevingen met meer ruimtelijke kwaliteit. Schone lucht en een leefomgeving die uitnodigt tot actieve beweging zijn van vitaal belang om de gezondheid van mensen te bevorderen.

## *Gezondheid*

Het stimuleren van de fiets speelt dan ook een prominente rol in het Nationaal Preventieakkoord. De fiets is het meest vitale vervoersmiddel van Nederland en het stimuleren van de fiets heeft veel positieve effecten op de gezondheid. Door te reizen met de fiets, e-bike of te voet kan men met gemak aan de bewegingsnorm voldoen van 150 minuten matig intensieve activiteiten per week. De gezondheidseffecten bestaan uit een verhoogde arbeidsproductiviteit, minder zorgkosten, een verlaagde ziektelast (oftewel verhoogde kwaliteit van leven) en een verlengde levensduur. Hoewel de gezondheidsbaten sterk afhankelijk zijn van de doelgroep die gaat fietsen, kan het in potentie zelfs de bereikbaarheidsbaten en milieueffecten overstijgen.

## *Klimaat*

Fietsen is een klimaatvriendelijke vorm van mobiliteit die helpt bij het verminderen van de uitstoot van schadelijke stoffen, waaronder CO<sub>2</sub>, fijnstof en stikstof. Het stimuleren van het gebruik van de fiets, ter vervanging van zowel korte als lange autoritten, is een belangrijke factor in het behalen van de klimaatdoelstellingen en de transitie naar schone en duurzame mobiliteit. Meer fietsen als alternatief voor onder andere de auto betekent ook minder gebruik van fossiele brandstoffen en draagt bij aan het verbeteren van de luchtkwaliteit.

## ***Het belang van actieve mobiliteit in het beleid....***

Niet voor niets dat zich dat steeds meer gaat vertalen in beleid, zowel op landelijk als regionaal niveau.

***.....op provinciaal niveau***

*Al in 2017<sup>5</sup> spraken Rijk en decentrale overheden in het kader van het MIRT-onderzoek Noordwestkant Amsterdam (NowA) het volgende af: 'Het in de spits in de vaart houden van de 2e pont over het Noordzeekanaal in de IJmond, een cruciale schakel in het fietsnetwerk, is van groot belang om een volwaardig alternatief voor de auto te blijven bieden. Een structurele financiering van de exploitatiekosten van de 2e pont ontbreekt echter. Rijk en regio zorgen voor instandhouding van de 2e pont in 2018 en zoeken gezamenlijk (ook met de hier niet aanwezige partijen als de gemeente Amsterdam en de Vervoerregio Amsterdam) naar een structurele oplossing voor het exploitatietekort.'*

De provincie Noord-Holland heeft in het coalitieakkoord 2019-2023 'Duurzaam doorpakken'<sup>6</sup> expliciet het volgende vastgelegd:

*"De spitspont bij Velsen is een belangrijk onderdeel van het regionaal fietsnetwerk. Wij willen dat deze verbinding behouden blijft en spannen ons, in overleg met het Gemeentelijk Vervoersbedrijf, de regio en Rijkswaterstaat, in om dit te bewerkstelligen."*

Bron: <https://www.noord-holland.nl/Bestuur/Coalitieakkoord>

De provincie Noord-Holland heeft vervolgens het Perspectief Mobiliteit<sup>7</sup> vastgesteld (30 sept. 2021) en zet daarbij in op een mobiliteitstransitie: een verschuiving van gebruik van vervoerwijzen richting duurzame en ruimte-efficiënte vervoerwijzen (o.a. actieve mobiliteit zoals lopen en fiets) door in deze modaliteiten te investeren. De Actieagenda Actieve mobiliteit van de provincie<sup>8</sup> (23 mei 2022) stelt de ambitie van de provincie in 2027 op 75 procent actieve verplaatsingen op afstanden tot 7,5 kilometer en 25 procent op afstanden tussen 7,7 en 15 kilometer.

**....op regionaal niveau**

---

<sup>5</sup> Bestuurlijke afspraken naar aanleiding van het MIRT-onderzoek Noordwestkant Amsterdam (NowA) 20 okt. 2017

<sup>6</sup> <https://www.noord-holland.nl/Bestuur/Coalitieakkoord>

<sup>7</sup> [https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Verkeer\\_vervoer/Mobiliteit#:~:text=Het%20Perspectief%20Mobiliteit%20is%20een,%2C%20gezondheid%2C%20klimaatverandering%20en%20energietransitie.](https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Verkeer_vervoer/Mobiliteit#:~:text=Het%20Perspectief%20Mobiliteit%20is%20een,%2C%20gezondheid%2C%20klimaatverandering%20en%20energietransitie.)

<sup>8</sup> [https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Verkeer\\_vervoer/Fiets/Beleid/Actieagenda\\_Actieve\\_Mobiliteit\\_2022\\_2027](https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Verkeer_vervoer/Fiets/Beleid/Actieagenda_Actieve_Mobiliteit_2022_2027)

In het Multimodaal Toekomstbeeld van de Metropoolregio Amsterdam 2040<sup>9</sup> (4 nov. 2022) lezen we dat voor het behalen van de doelen rond goede en gezonde leefkwaliteit en duurzaamheid het cruciaal is om te investeren in het fietsnetwerk en -gebruik. Fietsen is immers naast lopen de meest ruimte-efficiënte en duurzame vorm van mobiliteit.

*“Aandachtspunten bij het doorfietsnetwerk en lopen zijn kruisingen van grote waterwegen, ook in relatie tot vervoer over water, ofwel door nieuwe bruggen (bijvoorbeeld over het IJ in Amsterdam) als ook door pont- of veerverbindingen.”*

Tevens wil de MRA met de Green Deal Fiets<sup>10</sup> 100.000 extra fietsers in 2025 binnen de regio realiseren.

Het Regionaal Toekomstbeeld Fiets<sup>11</sup> van de provincies Noord- Holland en Flevoland, en de Vervoerregio Amsterdam, uit september 2021, noemt frequente en betrouwbare verbindingen over het Noordzeekanaal, vooral bij Velsen, een belangrijke randvoorwaarde voor een schaa sprong voor de fiets.

#### **....en op Rijksniveau**

En ook het Rijk onderkent de waarde van de fiets als oplossing voor maatschappelijke opgaven.

In de Kamerbrief over het Nationaal Toekomstbeeld Fiets en de Fietsambitie '22-'25<sup>12</sup> (18 juli 2022) stelde de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat het volgende:

*“...Fietsen is goed voor de gezondheid, in een land waar steeds meer mensen te dik zijn. Fietsen is goed voor de schone lucht, het klimaat en tegen de stikstof, in een land waar we steeds meer tegen milieugrenzen aanlopen. En fietsen scheelt files op de weg en drukte in het openbaar vervoer, nu de files steeds meer terugkeren na corona....*

---

<sup>9</sup>

<https://www.samenbouwenaanbereikbaarheid.nl/programmaliijnen/multimodaaltoekomstbeeld>

<sup>10</sup> <https://amsterdameconomicboard.com/initiatief/green-deal-fiets/>

<sup>11</sup> [https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Verkeer\\_vervoer/Fiets/Beleid/Regionaal\\_Toekomstbeeld\\_Fiets.pdf](https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Verkeer_vervoer/Fiets/Beleid/Regionaal_Toekomstbeeld_Fiets.pdf)

<sup>12</sup> <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2022/07/18/nationaal-toekomstbeeld-fiets-en-fietsambitie-22-25>

*...Ik wil dat de komende jaren voor veel meer mensen de fiets een onderdeel wordt van hun woon-werkverkeer. De ambitie is dat er begin 2025 100.000 mensen extra de fiets pakken naar het werk ten opzichte van begin 2022. Daarvoor zet ik in op samenwerking met werkgevers. Zij zijn de afgelopen jaren al aan de slag om de voordelen van de fiets te benutten. Fietsen naar het werk is goedkoper voor medewerkers, scheelt drukte in de spits en levert gezondheidsvoordeel op. Uit onderzoek blijkt dat regelmatig fietsen naar het werk de fitheid verhoogt en in veel gevallen genoeg is om te voldoen aan de beweegrichtlijnen van de Gezondheidsraad. Fietsen naar het werk zorgt daarmee direct voor lager ziekteverzuim op de werkvloer....”*

Op 8 maart 2023 publiceerde het ministerie de resultaten van het Landelijk Reizigersonderzoek 2022 <sup>13</sup>, waaruit bleek dat het aantal fietsritten naar het werk in 2022 met ruim 2 miljoen per werkweek is gestegen. Uit het onderzoek blijkt dat mensen kiezen voor de fiets vanwege het gemak en het effect op de gezondheid. Voor korte ritten kiezen mensen steeds vaker de fiets. Vier op de tien ritten tot 7,5 kilometer wordt inmiddels met de fiets afgelegd, en dat is meer dan in vorige jaren. En ook op de wat langere afstanden tot 15 km gaat inmiddels 25% op de fiets.

### **En het Rijk komt ook met nieuwe regelgeving....**

Binnenkort komt er nieuwe regelgeving aan om het fietsen naar het werk niet alleen te stimuleren, maar ook via wetgeving meer en meer 'tot de norm te maken'.

Het kabinet werkt, als uitvloeisel van het Klimaatakkoord, aan de *Normerende Regeling Werkgebonden Personenmobiliteit*<sup>14</sup>, die op 1 januari 2024 van kracht wordt. De regeling komt voort uit het Klimaatakkoord en heeft als doel de CO<sub>2</sub>-uitstoot van zakelijke mobiliteit, waaronder woon-werkverkeer, terug te dringen. Daarvoor is een eis geformuleerd: deze zou tussen 2022 en 2030 1 megaton (1.000 miljoen kg) omlaag moeten. Om die reductie te behalen komt er een normerende regeling voor werkgevers met meer dan honderd werknemers. Deze regeling wil werkgevers bewust maken van hun verantwoordelijkheid en de mogelijkheden om zelf de CO<sub>2</sub>-uitstoot terug te brengen. Daarbij mag elke werkgever zelf bepalen hoe dat wordt aangepakt. Het stimuleren van medewerkers om op de fiets naar het werk te komen is er één van. Op grond van het besluit

---

<sup>13</sup> <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2023/03/01/landelijk-reizigersonderzoek-2022>

<sup>14</sup> <https://magazines.rijksoverheid.nl/ienw/werkenaanduurzamemobiliteit/2022/09/nieuwe-regelgeving>

moeten werkgevers met meer dan 100 werknemers jaarlijks gegevens verstrekken over de werkgebonden personenmobiliteit van hun werknemers. Het gaat om gegevens over het aantal gereisde kilometers, de gebruikte vervoermiddelen en brandstof. Het ministerie van IenW monitort of de afgesproken CO<sub>2</sub>-reductie wordt gehaald. Als dat niet het geval is, zal er vanaf 2026 een norm (emissiegrenswaarde) voor individuele werkgevers in de wetgeving worden opgenomen. Deze norm maximeert de CO<sub>2</sub>-emissie door werkgebonden personenmobiliteit van een werkgever en is een stok achter de deur om de reductiedoelstelling in 2030 te halen.

Het eventueel uit de vaart halen van een tweede pont bij Velsen zou de werkgevers in het IJmond gebied een belangrijk instrument om mee te werken aan deze nieuwe regelgeving ontnemen....

### ***Het belang van het behouden van de inzet van een tweede pont bij Velsen***

#### *Cruciale schakel*

De IJmond wordt doorsneden door het Noordzeekanaal. De tunnels zijn niet toegankelijk voor fietsers, de route over de sluisen vormt een grote omweg, dus praktisch alle fietsers tussen de noordelijke IJmond en de zuidelijke IJmond en in groter verband Noord- en Zuid-Kennemerland zijn aangewezen op het veer Velsen. De veerpont is dan ook de enige en cruciale schakel in het netwerk van doorfietsroutes van de metropoolregio Amsterdam.

#### *Minimale wachttijd*

Om in de regio de fiets als volwaardig alternatief voor de auto te kunnen inzetten is het van belang de vertraging die de pont sowieso veroorzaakt zoveel als mogelijk te beperken.

Als we alle hierboven geschetste hedendaagse ontwikkelingen in ogenschouw nemen, kan het contrast met 2004, toen de minister besloot tot het uit de vaart nemen van het tweede veer bij Velsen, bijna niet groter zijn!

Met betrekking tot het gebruik van het ene overblijvende veer, stelde een rechter<sup>15</sup> destijds...

*“...dat het merendeel van de gebruikers door de week bestaat uit scholieren en werk- en zakelijk verkeer, uit personen dus waarvan de meesten als onderdeel van een vaste dagelijkse route meermalen per week van de verbinding gebruik zullen maken en zich dus kunnen en zullen instellen op de vaartijden...”*

---

<sup>15</sup> <https://www.omgevingsweb.nl/jurisprudentie/eclinlrbhaa2002ad9217/>

Echter, in de periode 2004-2023 is het aantal fietsers dat gebruik maakt van de pont meer dan verdubbeld, naar meer dan 5000 per dag!

Werd in 2004 nog gesproken over forensen 'die zich kunnen instellen op de vaartijden', anno 2023 spreekt men bij (in files) wachtende forensen over reis- en wachttijdverliezen die bij grote aantallen oplopen tot grote bedragen in euro's.

### *Vermijden maatschappelijke kosten*

Het niet beschikbaar zijn van een tweede pont creëert maatschappelijke kosten, voor een groot deel veroorzaakt door de extra wachttijden (die over een periode van 30 jaar kunnen oplopen tot bijna 100 miljoen euro; zie hiervoor ook de opgestelde MKBA<sup>16</sup>, bijgevoegd als bijlage 2). Het heeft ook effect op de intentie om de fiets te gebruiken in plaats van de auto. Vooral voor de wat langere fietsafstanden zorgt oponthoud onderweg voor te veel onzekerheid in de aankomsttijd bij de pont. Belangrijk is dat je niet te lang hoeft te wachten voor de frequentie of capaciteit van de pont, anders is de fiets als modaliteit niet meer aantrekkelijk.

### *Frequentie van 10 in plaats van 20 minuten.*

In het openbaar vervoer wordt bij het spoorboekloos rijden<sup>17</sup> een frequentie aangehouden van 10 minuten. Hierbij is het uitgangspunt dat je geen rekening meer hoeft te houden met vertrektijden. Eenzelfde frequentie is ook voor de pont van belang. Deze frequentie is alleen te behalen met de inzet van twee ponten. Bijkomend psychologisch voordeel bij de inzet van twee ponten is dat wanneer je de pont net mist, je de volgende pont al ziet aankomen. Met één pont is er slechts een frequentie van 1 x per 20 minuten mogelijk. Een frequentie van 20 minuten is voor fietsers een te groot risico op grote vertraging. Er is dan geen sprake meer van een doorfietsroute en er zal als gevolg daarvan dan weer meer voor de auto worden gekozen.

### *Bereikbaarheid*

De inzet van de tweede veerpont levert voor veel inwoners van de regio een kortere reistijd op, waardoor zij eerder op de fiets stappen dan in de auto. Het is minder druk op de weg, met minder verkeersopstoppingen en een verbetering van de bereikbaarheid van de IJmond en de rijksweg A22.

### *Gezondheid*

---

<sup>16</sup> Maatschappelijke kosten-batenanalyse tweede pont bij Velsen, geactualiseerd, 24 april 2023, Decisio

<sup>17</sup> <https://www.treinreiziger.nl/tag/spoorboekloos-rijden/>

Met het laten varen van de extra pont krijgen we nog meer mensen op de fiets, die daardoor meer gaan bewegen, wat gezondheidswinst oplevert. Maar doordat er daardoor minder autokilometers worden gemaakt komt dat ook de luchtkwaliteit in de IJmond ten goede, en ook dat levert weer gezondheidswinst op.

## *Klimaat*

In een recente rapportage (april 2023) gaf het RIVM<sup>18</sup> aan wat er in Nederland nodig is om in 2030 aan de strengere Europese eisen voor schone lucht te voldoen. Daar werd de IJmond aangeduid als één van de gebieden in Nederland waar dringend extra maatregelen met betrekking tot luchtkwaliteit moeten worden genomen.

## *Gevaarlijke stoffen*

De regio IJmond kent door het Noordzeekanaal twee tunnels, een sluisroute en een veerpont. Door de Velsler- en Wijkertunnel mag geen langzaam verkeer, dus geen agrarisch verkeer en geen gevaarlijke stoffen. Deze mag ook niet over de sluisroute. Deze vorm van transport vraagt om een aparte gecontroleerde overzet. Door de energietransitie, waaronder de inzet op de waterstof-economie, gaat de stroom aan gevaarlijke stoffen (waaronder waterstof) spectaculair stijgen de komende jaren. De inzet van een tweede veerpont in capaciteit is daarin cruciaal. Het is de enige manier om aan de westkant van Amsterdam het Noordzeekanaal over te steken.

## 2.2 Maatschappelijke kosten-baten analyse

Uit een door Decisio opgestelde maatschappelijke kosten-batenanalyse<sup>19</sup> (bijgevoegd als bijlage 2) blijkt dat de **incidentele en terugkerende kosten van circa 31,5 miljoen euro** (8,5 miljoen eenmalig voor een nieuwe elektrische pont en 850.000 euro jaarlijkse exploitatie- en onderhoudskosten) **tussen de 42 miljoen** (laag scenario met conservatieve uitgangspunten) **en 97 miljoen** (hoog scenario) **aan maatschappelijke baten oplevert**. De baten bestaan voornamelijk uit reis- en wachttijdwinsten en minder congestie op het autonetwerk in de regio. Ook is sprake van verbetering in luchtkwaliteit, geluidsniveaus en gezondheidswinst. Dit alles

<sup>18</sup>

<https://www.rijksoverheid.nl/binaries/rijksoverheid/documenten/rapporten/2023/04/11/bijlage-rapport-gevolgen-luchtkwaliteitsrichtlijn-voor-nederland/bijlage-rapport-gevolgen-luchtkwaliteitsrichtlijn-voor-nederland.pdf>

<sup>19</sup> Maatschappelijke kosten-batenanalyse tweede pont bij Velsen, geactualiseerd, 24 april 2023, Decisio



omdat mensen in de gelegenheid worden gesteld om de overstap naar schone duurzame en gezonde mobiliteit te maken.

### **Maatschappelijke baten overstijgen investerings- en exploitatiekosten ruimschoots**

Het in de vaart brengen van een tweede elektrische pont brengt eenmalige investeringskosten en terugkerende kosten voor onderhoud en exploitatie met zich mee. Hiertegenover staan maatschappelijke baten: dankzij de tweede veerpont is het aantrekkelijk(er) om te fietsen, waardoor meer reizigers voor de fiets kiezen in plaats van andere vervoerswijzen. Het gevolg hiervan is onder andere een verlichting van de druk op het autonetwerk in de omgeving en minder uitstoot van schadelijke stoffen. Met een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) is inzichtelijk gemaakt hoe kosten en baten zich tot elkaar verhouden. Dit door alle effecten uit te drukken in dezelfde eenheid (euro's) en toekomstige effecten uit te drukken in een actuele waarde ('contant te maken'). Dit is gedaan over een periode van 30 jaar, de levensduur van een nieuw te bouwen pont.

**De belangrijkste conclusie uit de MKBA is dat er sprake is van een no regret-maatregel.** Ook bij een scenario met conservatieve aannames over de veronderstelde effecten en waardering daarvan.

De overzichtstabel van de MKBA is hieronder weergegeven. In de MKBA zijn twee scenario's doorgerekend. In scenario 'laag' zijn de meest conservatieve uitgangspunten gehanteerd: een lager aantal extra fietsritten bij een tweede pont, een lagere reistijdwinst voor de fietsers en lagere waardering van baten uit externe effecten zoals luchtkwaliteit, geluid en gezondheid. Het hoge scenario gaat juist uit van hogere waarderingen en effecten. Het lage scenario is met name doorgerekend om te laten zien zelfs bij 'voorzichtige' uitgangspunten het saldo van kosten en baten positief is. Het hoge scenario doet waarschijnlijk meer recht aan de realiteit. Zo is de aanname daarin dat zonder tweede pont 1.500 fietsers per etmaal voor een andere vervoerswijze zouden kiezen. Op een totaal van 5.000 fietsers nu, lijkt dit zeker aannemelijk.

Eindtabel MKBA (contante waarden, \*1 mln euro)

	Scenario laag	Scenario hoog
<b>Kosten</b>		
Investeringskosten	-8,6	-8,6
Onderhoud en exploitatie	-23,0	-23,0
<b>Totaal kosten</b>	<b>-31,6</b>	<b>-31,6</b>
<b>Baten</b>		
Reis- en wachttijd	36,9	68,3
Betrouwbaarheid	+PM	+PM
Congestie	0,8	14,2
Imago fiets / fietsstimulering	+PM	+PM
Comfort	+PM	+PM
Luchtkwaliteit	0,3	1,1
Geluid	0,1	1,4
Veiligheid	-2,0	-3,2
Gezondheid	3,9	11,8
<b>Totaal baten</b>	<b>40,0</b>	<b>93,5</b>
<b>Saldo kosten en baten</b>	<b>8,4</b>	<b>61,9</b>
<b>Baten/kosten-verhouding</b>	<b>1,3</b>	<b>3,0</b>

De investeringskosten zijn gebaseerd op opgave van de gemeente Amsterdam / GVB, waarbij opgemerkt dient te worden dat dit een inschatting is op basis van het contract voor de reeds aanschafte elektrische veren. Afhankelijk van verschillende factoren kunnen deze kosten veranderen, waarbij in ieder geval duidelijk lijkt dat hoe langer opdrachtverlening voor de bouw nog duurt, hoe hoger de kosten uit kunnen vallen. Ook voor de kosten voor onderhoud en exploitatie gelden nog veel onzekerheden, maar deze zijn bepaald op de actuele beschikbare informatie hierover bij het GVB. De voornaamste baten ontstaan door de besparing van reistijd. Deze treden op doordat fietsers minder lang hoeven te wachten. Over de gemiddelde wachttijden zijn aannames gedaan, net als over het aantal fietsers dat in de situatie zonder en met tweede pont gebruik maakt van de pont. Om tot deze aannames te komen zijn verschillende analyses uitgevoerd. Om de waarde in euro's van bespaarde wachttijd te bepalen, zijn de verwachte tijdwinsten vermenigvuldigd met de hiervoor gangbare kengetallen. Een groot deel van de overige maatschappelijke baten ontstaat doordat als gevolg van de tweede pont en dus de kortere wachttijden, meer reizigers voor de fiets zullen kiezen in plaats van de auto of het openbaar vervoer. De vermindering van het aantal autokilometers en toename van het aantal fietskilometers leidt tot minder congestie op het autonetwerk, minder uitstoot van vervuilende stoffen en geluid en positieve gezondheidseffecten door meer beweging. Omdat fietsen per kilometer gemiddeld onveiliger is dan autorijden, is er ook een negatief verkeersveiligheidseffect. Tot slot is er een aantal positieve effecten die wel aan de orde zijn, maar niet in euro's uitgedrukt zijn. Dit betreft de verhoogde reistijdbetrouwbaarheid voor fietsers, de bijdrage die tweede pont levert aan het fietsstimuleringsbeleid in de regio en de comfortbaten voor passagiers.

## 2.3 Conclusie op basis van maatschappelijke en economische argumenten

Gezien de hierboven geschetste omstandigheden en het beleid van nu, is een structurele inzet van een tweede pont bij Velsen een harde noodzaak. Zowel op korte termijn als structureel moet een oplossing worden gezocht om de tweede pont in de vaart te houden.

Voor de lange termijn is een nieuwe, nog te bouwen elektrische veerpont nodig. Het contract voor elektrificatie van de GVB Noordzeekanaalveren biedt hiervoor ruimte omdat de optie voor een zesde pont enkele jaren geldig is. Besluitvorming en bouwtijd gaan dan nog wel anderhalf tot twee jaar in beslag nemen. In hoeverre gedurende die overgangperiode er sprake kan zijn van inzet van de huidige reservepont bij Velsen is onderwerp van bespreking tussen Velsen en programma veren. Hierover is nog geen duidelijkheid en het is mogelijk dat voor deze overgangperiode naar een alternatief moet worden gezocht.

*Wat mag van de betrokken overheden worden verwacht?*

Voor de lange termijn oplossing, het bouwen en exploiteren van een nieuwe pont, kan en mag van alle betrokken overheden iets verwacht worden, zowel qua verantwoordelijkheid als financiën.

Voor wat betreft de financiering gaat het dan in eerste instantie om de gemeente Velsen, de provincie, de Metropoolregio Amsterdam en het Rijk. De betrokkenheid van de gemeente Amsterdam vloeit o.a. voort uit de in 2007 gesloten overeenkomst met de Staat inzake de overdracht in beheer en onderhoud alsmede eigendom van veerverbindingen over het Noordzeekanaal en de in 2009 met de oevergemeenten gesloten Overeenkomst Dienstverlening voor de Noordzeekanaalveren (uitgevoerd door het GVB). Deze laatste voorziet niet in het meefinancieren van een uitbreiding van de dienstverlening bij Velsen zoals hier geschetst, via aanschaf en exploitatie van een tweede pont. Velsen en Amsterdam hebben hierover in 2022 juridisch advies<sup>20</sup> ingewonnen. Lees hierover meer in hoofdstuk 3 van deze position paper.

Wel kan er met Amsterdam bekeken worden of een inzet van de huidige reservepont bij Velsen op tijdelijke basis gecontinueerd kan worden, om de bouwtijd van een nieuwe pont te overbruggen.

Op basis van de geschetste maatschappelijke en economische argumenten mag een (ook financiële) betrokkenheid van de Rijksoverheid verwacht worden.

---

<sup>20</sup> Pot Jonker Advocaten Haarlem 'Gemeente Amsterdam en Velsen/Advies pontveren' 5 augustus 2022

Belangrijke onderdelen van het Rijksbeleid kunnen zonder tweede veerpont bij Velsen niet waargemaakt worden

## *Financiering*

De toekomst van de tweede pont bevindt zich in een belangrijke fase. Voor de zomer van 2023 moet er duidelijkheid zijn of de definitieve financiering van de tweede pont rond te krijgen is. Daartoe moeten alle betrokken partijen op korte termijn aan tafel komen om constructief tot een oplossing te komen, vooral met betrekking tot het financieringsvraagstuk.

**Het gaat in totaal om € 31,6 miljoen inclusief BTW, zowel voor aanschaf van een extra pont ( eenmalig € 8,6 miljoen) als voor exploitatie (In totaal € 23 miljoen, over 30 jaar contant gemaakte jaarlijkse onderhoud- en exploitatiekosten).**

Door vele partijen wordt de tweede veerpont gezien als van essentieel belang. Het uit de vaart halen van de tweede veerpont zou volledig contrair zijn ten opzichte van het beleid van het Rijk en decentrale overheden om actieve mobiliteit te stimuleren. Met een frequentieverlaging van een keer per 10 minuten naar een keer per 20 minuten zal een substantieel deel van de huidige gebruikers van de pont voortaan voor de auto kiezen, met alle negatieve gevolgen voor onder andere de luchtkwaliteit, bereikbaarheid en volksgezondheid van dien. Dit zijn juist zaken waar het in de regio IJmond al relatief slecht mee gesteld is.

Ook kan dit inhouden dat er versneld een besluit over capaciteit op de A22 (Velsertunnel) en A9 (Wijkertunnel) nodig is.

Bovendien zou een aanzienlijke groep fietsers en voetgangers die geen alternatief hebben worden geconfronteerd met veel langere wachttijden. Daarnaast wordt de bedrijven in de IJmond een instrument uit handen geslagen om mee te kunnen werken aan de CO2 reductie van werkgebonden personenmobiliteit.

De bijna 100 miljoen euro aan maatschappelijke baten die met het varen van een tweede pont bij Velsen de komende periode van 30 jaar gepaard gaan, overstijgen de bijna 32 miljoen aan kosten voor een tweede pont ruimschoots.

## 3. Beschouwingen omtrent de publiekrechtelijke rechtsplicht van de Staat

Een relevant punt voor deze problematiek is de vraag wat anno 2023 van het Rijk verwacht mag worden qua bevoegdheid/verplichting om adequate oeververbindingen over de Rijkswaagweg Noordzeekanaal in stand te houden c.q. daaraan bij te dragen.

Wat vanuit maatschappelijk perspectief verwacht mag worden is in het vorige hoofdstuk geschetst.

Dit hoofdstuk gaat in op de vraag wat vanuit de publiekrechtelijke rechtsplicht van het Rijk verwacht zou mogen worden.

### *Betrokken bestuurslagen*

Het betreft in ieder geval een regionaal mobiliteitsvraagstuk met betrekking tot een belangrijke schakel in regionale doorfietsroutes, waar, naast de gemeente Velsen en de IJmondgemeenten, de provincie Noord-Holland en de Metropoolregio Amsterdam mee te maken hebben. De problematiek wordt echter veroorzaakt door de barrièrewerking van een Rijkswaagweg: het Noordzeekanaal.

De gemeente Amsterdam is er bij betrokken omdat de Staat in 2007 met Amsterdam de Overeenkomst inzake de overdracht in beheer en onderhoud alsmede eigendom van veerverbindingen over het Noordzeekanaal heeft gesloten. Daarbij heeft Amsterdam het beheer van de veerverbindingen, waaronder die bij Velsen, overgenomen tegen een eenmalig door de Staat te betalen bedrag ("overdrachtsvergoeding") van 220 miljoen euro. Vervolgens heeft Amsterdam in 2009 met de oevergemeenten langs het Noordzeekanaal de Overeenkomst Dienstbetoon gesloten, waarin het dienstbetoon zoals Amsterdam dat zal uitvoeren wordt geregeld.

Het betreft, zoals gezegd, een veerverbinding over een belangrijke Rijkswaagweg, het Noordzeekanaal, op een plek waar een brug geen optie is. Om iets te kunnen zeggen over de huidige publiekrechtelijke betrokkenheid van het Rijk, moet in ieder geval naar de historie worden gekeken.

### 3.1 Historie publiekrechtelijke context Noordzeekanaal

Na de aanleg van het Noordzeekanaal heeft de Staat een overeenkomst gesloten met de oevergemeenten, waaronder Velsen, die betrekking had op door de Staat te

verzorgen veerdiensten over het kanaal (de Overeenkomst 1866). In de periode na 1866 zijn nog meer (soortgelijke, parallelle) overeenkomsten met de oevergemeenten gesloten, waarin de dienstverlening i.v.m. de veerdiensten werd geregeld.

In de jaren vijftig is de Velsertunnel aangelegd en in 1996 werd de Wijkertunnel geopend. Beide tunnels bieden geen mogelijkheden voor langzaam verkeer c.q. actieve mobiliteit, zoals fietsers en voetgangers.

### ***Begin van deze eeuw: het Rijk wenst decentralisatie en privatisering***

Aan het begin van deze eeuw was door het in gebruik nemen van de tunnels het gemotoriseerde verkeer via de veerverbindingen over het kanaal dermate teruggelopen dat de Staat deze wilde schrappen of terugbrengen van auto- tot een fiets- en voetveerverbinding en/of de vaarfrequentie verlagen. Dit wilde men combineren met een overdracht aan lagere overheden dan wel privatisering, omdat deze veerverbindingen niet langer tot de hoofdinfrastructuur van Nederland werden gerekend. Met de lokale overheden is al begin jaren negentig gesproken over overname van de exploitatie. Dat heeft niet geleid tot overeenstemming. Wel is in die tijd een risico analyse opgesteld.

De minister van Verkeer en Waterstaat heeft vervolgens gekozen voor een privatiseringstraject. De beslissing tot schrappen van veerdiensten c.q. terugbrengen van de frequentie, en het voornemen tot privatisering, werd op 6 november 2001 door de minister van Verkeer en Waterstaat vastgesteld in de Beleidsregel Dienstverlening veren Noordzeekanaal.

### ***Verzet van de oevergemeenten***

De oevergemeenten hebben zich destijds tegen deze maatregelen verzet, omdat zij van mening waren dat de Staat uit hoofde van de overeenkomsten die hij bij de aanleg van het Noordzeekanaal met de gemeenten had gesloten de rechtsplicht had optimale oeververbindingen te realiseren en in stand te houden.

Dit heeft aan het begin van deze eeuw geleid tot diverse rechtszaken. Op de daarin aangevoerde juridische argumenten en aangehaalde jurisprudentie wordt in bijlage 1 nader ingegaan.

In het kader van een procedure bij de burgerlijke rechter heeft niet ter discussie gestaan dát de Staat op dit punt verplichtingen heeft jegens oevergemeenten. Over de omvang daarvan in het toenmalige tijdsgewricht bestond wel discussie. De

burgerlijke rechter heeft een deel van de door de Staat aangekondigde versoberingen in de dienstverlening aanvaardbaar geacht en een deel niet<sup>21</sup>.

## ***Raad van State in 2004<sup>22</sup>***

De Raad van State oordeelt vervolgens in 2004 dat de verplichtingen in kwestie kwalificeren als een publiekrechtelijke rechtsplicht van de Staat.

## ***Vervolg: Overdracht aan Amsterdam en dienstverlening door Amsterdam***

De Staat heeft na deze uitspraak gepoogd in 2004 met de oevergemeenten en Amsterdam overeenstemming te bereiken over een definitieve afkoop van de Overeenkomst 1866 en de soortgelijke overeenkomsten die de Staat met andere oevergemeenten had gesloten. Dat is toen niet gelukt.

Vervolgens heeft de Staat in 2007 met de gemeente Amsterdam de Overeenkomst inzake de overdracht in beheer en onderhoud alsmede eigendom van veerverbindingen over het Noordzeekanaal gesloten (Overeenkomst Overdracht). De oevergemeenten zijn hierbij geen partij geweest. In de Overeenkomst Overdracht heeft Amsterdam het beheer van de veerverbindingen, waaronder die bij Velsen, overgenomen tegen een eenmalig door de Staat te betalen bedrag ("overdrachtsvergoeding") van 220 miljoen euro. De hoogte van deze overdrachtsvergoeding is gebaseerd op de in 2005 feitelijk bestaande veerdienstverlening. De overeenkomst kent wel een bepaling voor het geval Amsterdam de dienstverlening zou verminderen: dan ontvangt de Staat een deel van de afkoopsom terug. In de mogelijkheid dat Amsterdam de dienstverlening zou moeten uitbreiden, voorziet deze overeenkomst niet, anders dan op basis van een evaluatie na 30 jaar.

## ***Situatie 2023: structurele uitbreiding van de dienstverlening nodig via tweede pont***

Er zijn anno 2023 nog geen 30 jaar verstreken, maar de omstandigheden zijn inmiddels dermate anders dan in 2009 dat urgent een aanpassing van het dienstbetoon nodig is in de vorm van uitbreiding van de dienstverlening t.b.v. het regionale fietsverkeer naar een frequentie waarbij twee ponten nodig zijn. Dit wordt beargumenteerd en onderbouwd in hoofdstuk 2 van deze position paper 'maatschappelijke en economische motieven'.

---

<sup>21</sup> ECLI:NL:RBHAA:2002:AD9217

<sup>22</sup> <https://www.raadvanstate.nl/@16134/200301605-1/>

Een belangrijke reden voor de gewenste uitbreiding van de dienstverlening is het enorm toegenomen belang van het langzaam verkeer, vooral fietsers.

Dit werd aan het begin van deze eeuw kennelijk niet voorzien.

Niet door de Rijksoverheid bij het aanleggen van de tunnels (die geen mogelijkheden bieden voor langzaam verkeer), niet bij het overdragen van het beheer van de veerverbindingen en het dienstbetoon aan Amsterdam (Overeenkomst Overdracht) en ook niet in de overeenkomst tussen Amsterdam en de oevergemeenten (Overeenkomst Dienstbetoon) die niet voorziet in een uitbreiding van de dienstverlening, anders dan 'na 30 jaar'.

Er werd toen slechts rekening gehouden met de op dat moment zichtbare trend van een langzaam teruglopend gebruik van de veren door het gemotoriseerde verkeer.

Een sterk stijgende behoefte en daarmee uitbreiding van de dienstverlening voor het langzaam verkeer zoals fiets stond toen kennelijk niet op het netvlies.

## **Is Amsterdam, op basis van de overeenkomst uit 2009, verplicht de dienstverlening uit te breiden?**

Gezien de urgente noodzaak tot uitbreiding van de dienstverlening via inzet van een tweede pont, hebben Velsen en Amsterdam in 2022 juridisch advies<sup>23</sup> ingewonnen met betrekking tot de volgende vraag:

“Is de gemeente Amsterdam op grond van de Overeenkomst Dienstbetoon verplicht op haar kosten een extra spitsveer in Velsen in te zetten?”

Daarmee is ook slechts naar de betreffende Overeenkomst Dienstbetoon gekeken, vanuit privaatrechtelijk perspectief en niet naar de mogelijk bredere publiekrechtelijke context.

In het advies van de jurist staat de volgende conclusie:

*“Ik meen dus op basis van de mij verschaft informatie dat de Overeenkomst Dienstbetoon Amsterdam er niet toe verplicht om een tweede veer in te zetten, ook niet als dat nodig is om in de huidige spits een frequentie van 4 keer per uur te halen. Ik merk op dat dit advies zich beperkt tot de vraag wat Velsen van Amsterdam mocht verwachten op basis van de Overeenkomst Dienstbetoon. Daarmee is niet de vraag beantwoord wat Velsen in de gegeven situatie kan verlangen op basis van de door haar gestelde publiekrechtelijke verplichtingen van de Staat om een adequate oeververbinding in stand te houden. De Overeenkomst Dienstbetoon doet daar m.i. niets aan af.”*

---

<sup>23</sup> Pot Jonker Advocaten Haarlem ‘Gemeente Amsterdam en Velsen/Advies pontveren’ 5 augustus 2022



## *Speelt het Rijk anno 2023 nog een rol?*

Dat brengt ons weer terug bij de publiekrechtelijke context anno 2023. De vraag rijst dan: kan, onder de sterk gewijzigde en kennelijk in 2007 onvoorziene omstandigheden anno 2023, een beroep worden gedaan (c.q. worden ‘teruggevallen’) op de publiekrechtelijke rechtsplicht van de Staat?

Het antwoord op die vraag luidt bevestigend.

Dit, ondanks dat de Staat in 2007 met Amsterdam de Overeenkomst inzake de overdracht in beheer en onderhoud alsmede eigendom van veerverbindingen over het Noordzeekanaal heeft gesloten. Met deze Overeenkomst Overdracht is de Staat niet bevrijd van haar verplichtingen jegens de oevergemeenten. Dat heeft twee redenen. De oevergemeenten waren daarbij geen partij. De tweede reden is dat op basis van jurisprudentie<sup>24</sup> moet worden aangenomen dat de Staat zich ook niet met een dergelijke overeenkomst van haar publiekrechtelijke beheerstaak en verantwoordelijkheden jegens oevergemeenten kan ontdoen.

Cruciaal daarin was het feit dat het Rijk destijds met de aanleg van respectievelijk het Noordzeekanaal en het Noord-Hollands Kanaal de publiekrechtelijke beheerstaak ten aanzien van de betreffende vaarweg op zich heeft genomen en er daarbij op toe dient te zien dat het kanaal, met inbegrip van de oeververbindingen (waaronder pontveren) naar zijn openbare bestemming gebruikt blijven. Overeenkomsten met andere partijen (waaronder zowel private partijen als lagere overheden) waarbij beheerstaken of zelfs eigendommen worden overgedragen doen daar niet aan af.

## 3.2 Conclusie op basis van bestuurlijk juridische argumenten

Ook vanuit haar publiekrechtelijke verantwoordelijkheid, heeft de Rijksoverheid naar onze mening een verplichting om constructief mee te werken aan het zoeken naar een structurele (ook financiële) oplossing voor het continueren van de inzet van een tweede pont bij Velsen.

Die verantwoordelijkheid berust nog steeds bij de Staat.

---

<sup>24</sup> Zie o.a. <https://www.raadvanstate.nl/@16134/200301605-1/> en <https://www.raadvanstate.nl/@22289/200604275-1/>

## **Bijlage 1** Argumenten met betrekking het vraagstuk van de publiekrechtelijke rechtsplicht van de Staat

Deze bijlage gaat nader in op de bestuurlijk juridische argumenten zoals die bij eerdere uitspraken (en in de aanloop daarnaar) aan de orde kwamen.

### ***2002: decentralisatie en privatisering Rijkswateringen***

Ten aanzien van de rijkswateringen over het Noordzeekanaal werd in 2002 door de minister in een beleidsregel aangegeven dat deze door de Staat niet langer werden beschouwd als behorend tot de hoofdinfrastructuur van Nederland. Zij behoren daarom te worden overgedragen aan lagere overheden dan wel particuliere ondernemingen en er werden versoberingen aangekondigd.

### ***Verzet van de oevergemeenten***

De oevergemeenten stelden (ook in juridische procedures destijds<sup>25</sup>) dat de beleidsregel en de uitvoering daarvan strijdig zijn met de verplichtingen van de Staat. Zij voerden hiertoe aan dat het kanaal is aangelegd in het landsbelang en de nadelen van deze aanleg mogen door de Staat niet eenzijdig op de gemeenten worden afgewenteld. Zij betoogden dat op de Staat een rechtsplicht rust om over het Noordzeekanaal zodanige oeververbindingen aan te brengen en te onderhouden dat voor de oevergemeenten de nadelige gevolgen van dit kanaal voor hun communicatie over land *geheel* worden opgeheven.

### ***Overwegingen van de Staat***

De Staat heeft het destijds bestaan van een rechtsplicht niet ontkend maar betoogd<sup>26</sup> dat een *zo vergaande* rechtsplicht -anno 2002- niet kon worden aangenomen..

### ***Uitspraak van de voorzieningenrechter***

---

<sup>25</sup> <https://www.omgevingsweb.nl/jurisprudentie/eclinrbhaa2002ad9217/>

<sup>26</sup> <https://www.omgevingsweb.nl/jurisprudentie/eclinrbhaa2002ad9217/>

De (burgerlijke) voorzieningenrechter kwam in 2002<sup>27</sup>, mede op basis van de hierboven weergegeven argumentatie van de Staat, uit op het volgende:

De rechter is de Staat gevolgd voor wat betreft het standpunt dat de op hem rustende rechtsplicht niet zover ging als door oevergemeenten gesteld, t.w. dat de nadelige gevolgen van dit kanaal voor hun communicatie over land *geheel* zouden moeten worden opgeheven. Hij heeft overwogen:

*“Het komt juist voor het Noordzeekanaal te zien als een in het landsbelang aangelegd waterwerk waarvan de aanleg voor de Staat de verplichting heeft meegebracht om te zorgen dat binnen en tussen de lokale gemeenschappen een redelijk niveau van bereikbaarheid blijft bestaan*

*Over wat redelijk is kan verschillend worden gedacht. Een factor bij de vaststelling van die redelijkheid is het aspect van de gewinning. De inwoners van het betrokken gebied zijn aan de vervulling in de vervoersbehoefte op een bepaald niveau gewend geraakt en hebben zich daarop ingesteld. Een notie van verkregen rechten zou in dit verband een rol kunnen spelen. Een andere factor is de invloed van de wijziging in het totale aanbod aan oeververbindingen. Niet in geschil is dat de aangelegde tunnels in een belangrijke behoefte aan verbinding voorzien. De gemeenten lijken deze laatste gedachte te onderschrijven met de opmerking dat, wat nodig is, afhankelijk is van andere verbindingen en de behoeften van de gemeenten op een bepaald moment”*

De rechter oordeelde echter dat de minister onvoldoende had uitgelegd dat bij uitvoering van zijn voornemen om de autoveren bij Velsen en Zaandam te vervangen door fiets- en voetgangersveren, nog sprake zou zijn van een dergelijk redelijk niveau van bereikbaarheid en de Staat. Dit voornemen is dan ook niet uitgevoerd.

Voor wat betreft de versobering van de vaarfrequentie van het pontveer bij Velsen heeft hij overwogen:

*“Een gemiddelde wachttijd van 10 respectievelijk 7,5 minuten per afvaart wordt niet onaanvaardbaar geacht. Uit de toelichting op de maatregel (beleidsregel p. 20) blijkt dat het merendeel van de gebruikers door de week bestaat uit scholieren en werk- en zakelijk verkeer, uit personen dus waarvan de meesten als onderdeel van een vaste dagelijkse route meermalen per week van de verbinding gebruik zullen maken en zich dus kunnen en zullen instellen op de vaartijden. Waar het op*

---

<sup>27</sup> <https://www.omgevingsweb.nl/jurisprudentie/eclinlrbhaa2002ad9217/>

*aankomt is of geen rekening behoeft te worden gehouden met de mogelijkheid dat het aanbod van gebruikers in de spits zo oploopt dat, gegeven de verwerkingstijd van het ene overblijvende veer, ook de wachttijd zal oplopen. Dat is door de gemeenten wel gesuggereerd, maar niet onderbouwd. Het is op zichzelf ook niet aannemelijk. Uitgaande van de door de Staat gestelde cijfers, alleen om 8.00 en 8.10 uur soms meer dan 130 gebruikers in zuidelijke richting, lijken capaciteitsproblemen ten gevolge van het uit de vaart nemen van het tweede autoveer niet te verwachten. Uit de inspraakreactie blijkt ook dat slechts vrees voor capaciteitstekort is uitgesproken voor de periode na vervanging van het overblijvende autoveer door een fiets-/voetgangersveer”.*

Wij tekenen hierbij aan hoe wezenlijk anders de situatie is anno 2023, met meer dan 5000 fietsers per dag. Dit wordt verder uitgewerkt in hoofdstuk 2 ‘maatschappelijke en economische motieven’.

Het belang (zowel maatschappelijk en ook economisch) van het langzaam verkeer (vooral fietsers) is de afgelopen twintig jaar enorm toegenomen. Aan het begin van deze eeuw werd dat, zie ook de redenering van de voorzieningenrechter, nog niet in die mate voorzien. Werd toen gesproken van ‘niet onaanvaardbare wachttijd voor fietsers van 10 minuten...’, anno 2023 spreekt men daarentegen over reis- en wachttijdverliezen voor fietsers, die bij duizenden fietsers per dag gaan oplopen tot grote bedragen in euro’s.

### ***De rechtbank...***

Omdat in 2002 onduidelijkheid bestond over het karakter van de rechtsplicht van de Staat en het door de Staat in dat kader genomen besluit tot versoering van de oeververbindingen, hebben oevergemeenten ook bestuursrechtelijk daartegen geopponeerd. Bij besluit van 17 april 2002 heeft de minister het tegen door oevergemeenten gemaakte bezwaar niet-ontvankelijk verklaard. De minister stond op het standpunt dat hij niet over een publiekrechtelijke bevoegdheid beschikt om voor bezwaar en beroep vatbare besluiten in de zin van de Algemene wet bestuursrecht te nemen inzake de veerverbindingen. De Staat treedt hier naar zijn oordeel op in zijn privaatrechtelijke hoedanigheid van eigenaar van de bodem van het Noordzeekanaal. Tot de concrete maatregelen in de Beleidsregel is besloten op basis van deze privaatrechtelijke bevoegdheid.

De rechtbank te Haarlem<sup>28</sup>, waar de oevergemeenten hiertegen in beroep waren gegaan, heeft zich bij uitspraak van 28 januari 2003, aangesloten bij het standpunt van de minister dat deze niet over een publiekrechtelijke bevoegdheid beschikt om het pontverkeer te reguleren.

## **En tot slot, de Raad van State...**

Tegen deze uitspraak hebben de oevergemeenten bij de Raad van State hoger beroep ingesteld. De Raad van State heeft in zijn uitspraak op 3 maart 2004<sup>29</sup> het hoger beroep gegrond verklaard. De beslissing van de rechtbank is vernietigd en de minister diende alsnog inhoudelijk op de bezwaren te beslissen.

Belangrijke overwegingen van de Raad van State bij de vraag of de maatregelen van de minister berusten op een privaatrechtelijke dan wel een publiekrechtelijke bevoegdheid, zijn de volgende:

*“Voor wat betreft de vraag of de beslissing tot het nemen van die maatregelen berust op een privaatrechtelijke dan wel een publiekrechtelijke bevoegdheid overweegt de Afdeling het volgende. Het instellen van de veerverbindingen vindt zijn basis in de concessie. Vast staat dat de in 1861 verleende concessie niet op enig wettelijk voorschrift berustte en dat de Verenwet te dezen niet van toepassing is. De Staat had de concessie verleend omdat zij de aanleg van het kanaal niet geheel voor eigen rekening kon nemen. Dat de concessie, ondanks het ontbreken van een wettelijke grondslag, een overwegend publiekrechtelijk karakter droeg is uit een aantal omstandigheden af te leiden. De noodzaak van de aanleg, de verbetering van de bereikbaarheid van Amsterdam vanaf de Noordzee, stond destijds voor de overheid buiten kijf. De concessie en haar voorwaarden zijn, voorafgaand aan de bekrachtiging ervan bij wet van 18 januari 1863, onderwerp geweest van een uitvoerige parlementaire behandeling. Als de vereiste parlementaire goedkeuring niet zou zijn verkregen, had de concessionaris onder meer geen aanspraak kunnen maken op schadevergoeding. Daarnaast heeft de Staat zich in de concessievoorwaarde tot het creëren van adequate oeververbindingen de belangen van de betrokken gemeenten mede aangetrokken door te verzekeren dat als die belangen door de concessionaris niet voldoende zouden worden behartigd de Staat (de minister van Binnenlandse Zaken) deze taak op zich zou nemen. Tegen deze achtergrond bezien kunnen de hier bestreden maatregelen, ook al betekenen zij een wijziging in de naar aanleiding van voornoemde voorwaarde tot stand gekomen contractuele verplichtingen, niet worden gekwalificeerd als uitsluitend behelzende rechtshandelingen naar burgerlijk*

<sup>28</sup> <https://www.omgevingsweb.nl/jurisprudentie/eclinrbhaa2002ad9217/>

<sup>29</sup> <https://www.raadvanstate.nl/@16134/200301605-1/>

*recht. Zij moeten worden geacht te delen in het hoofdzakelijk publiekrechtelijke karakter van de concessie”.*

De rechtsplicht, die als zodanig door de Staat was erkend in de procedure bij de burgerlijke rechter, blijkt dus achteraf een publiekrechtelijk karakter te hebben gehad. Dit is van niet direct van belang voor de inhoud van de rechtsplicht, als wel voor de rechtsgang waarmee deze zou moeten worden afgedwongen.

### ***Raad van State uitspraak over het Noord-Hollands Kanaal<sup>30</sup>***

In dit kader is ook een tweede uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van belang. Het gaat hier over de eveneens publiekrechtelijke rechtsplicht van het Rijk t.a.v. het in stand houden van het pontveer bij IJpendam, over het Noord-Hollands Kanaal, oorspronkelijk een Rijksvaarweg, die 1995 aan de provincie is overgedragen. Het beheer en eigendom van het pontveer was daarvoor ook al aan de gemeente IJpendam overgedragen.

Op 20 juni 2005 heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat medegedeeld dat het Rijk geen publiekrechtelijke verplichting heeft ten aanzien van het in stand houden van het pontveer bij IJpendam.

Op 16 november 2005 heeft de Minister het daartegen gemaakte bezwaar niet-ontvankelijk verklaard en bij uitspraak van 21 april 2006, verzonden op 1 mei 2006, heeft de rechtbank Haarlem het daartegen ingestelde beroep ongegrond verklaard. De Raad van State acht het hoger beroep echter wèl gegrond en vernietigt de uitspraak van de rechtbank en de beslissing van de minister.

De Minister had op grond van een historische uiteenzetting betoogd, dat, indien al sprake is geweest van een op het Rijk rustende rechtsplicht inzake de instandhouding van een adequate oeververbinding bij IJpendam, deze krachtens verschillende overeenkomsten op de gemeente IJpendam en zijn rechtsopvolgers is overgegaan.

De Raad van State oordeelt echter:

*“Het Noord-Hollands Kanaal is door het Rijk in het algemeen belang aangelegd in 1824. Daarbij heeft het Rijk voorzien in de aanleg van een vlotbrug bij IJpendam. Aangezien de vlotbrug hinderlijk bleek voor het scheepvaartverkeer, is deze nadien op kosten van het Rijk vervangen door een pontveer.*

---

<sup>30</sup> <https://www.raadvanstate.nl/@22289/200604275-1/>

*Gelet op het vorenstaande is de Afdeling van oordeel dat het Rijk met de aanleg van het Noord-Hollands Kanaal destijds de publiekrechtelijke beheerstaak op zich heeft genomen er op toe te zien dat het kanaal met inbegrip van de oeververbindingen, waaronder het pontveer bij Ipendam, naar zijn openbare bestemming gebruikt kan blijven. Daaraan doet niet af dat bij overeenkomst van 20 juli 1827 tussen het Rijk en de gemeente Ipendam, goedgekeurd bij Koninklijk Besluit van 17 juni 1828, nr. 26, de vlotbrug in eigendom is overgedragen aan de gemeente Ipendam, waarbij de gemeente zich heeft verplicht deze te onderhouden, reeds omdat het eigendom en het verrichten van feitelijk onderhoud niet noodzakelijkerwijs samenvallen met een publiekrechtelijke beheerstaak en daarvan derhalve moeten worden onderscheiden, in welk verband niet zonder belang is dat de vlotbrug na het afkomen van voormeld Koninklijk Besluit op kosten van het Rijk is vervangen door het pontveer. Anders dan de rechtbank heeft overwogen, zijn - gelet op tekst en strekking - met de overeenkomst van 28 februari 1855 tussen het Rijk en de gemeente Ipendam uitsluitend de eigendom en het onderhoud van het pontveer overgedragen aan de gemeente Ipendam. Het is de Afdeling uit de stukken niet gebleken dat de op het Rijk rustende publiekrechtelijke beheerstaak er op toe te zien dat het pontveer naar zijn openbare bestemming gebruikt kan blijven, bij die gelegenheid ook op de gemeente Ipendam is overgegaan. De Afdeling heeft hierbij van betekenis geacht dat het Rijk zich bij die overeenkomst heeft verplicht een jaarlijkse bijdrage te verstrekken aan de gemeente Ipendam ten behoeve van de instandhouding van het veer. Hieruit valt, naar het oordeel van de Afdeling, af te leiden dat het Rijk de instandhouding van het pontveer bij Ipendam indertijd nog als een op hem rustende publiekrechtelijke beheerstaak beschouwde. Uit de overeenkomst van 6 oktober 1958 tussen het Rijk en de gemeente Ipendam, waarbij het Rijk, voor zover hier van belang, de verplichting tot het verstrekken van een jaarlijkse bijdrage met een bedrag ineens heeft afgekocht, vloeit evenmin voort dat die publiekrechtelijke beheerstaak is overgedragen. Bij deze overeenkomst is - zoals de Minister ter zitting heeft bevestigd - een financiële regeling getroffen in die voege dat de periodieke bijdrage is omgezet in een bijdrage ineens. Dit doet niet af aan het oogmerk waarmee de bijdrage is toegekend. Voorts heeft de gemeente zich in deze overeenkomst uitdrukkelijk tegenover het Rijk verbonden het veer in beginsel te allen tijde in stand te houden, waaruit kan worden afgeleid dat het Rijk het ook toen voor de toekomst tot zijn taak rekende er op toe te zien dat het pontveer naar zijn openbare bestemming gebruikt blijft.*

*Blijkens de mededeling van de Minister in beroep en het verhandelde ter zitting is in 1995 het beheer van het Noord-Hollands Kanaal overgedragen aan de provincie Noord-Holland, omdat dit kanaal niet meer tot de hoofdinfrastructuur van waterstaatswerken werd gerekend. Of daarmee tevens de publiekrechtelijke beheerstaak ten aanzien van het pontveer bij Ipendam is overgegaan op de*

*provincie, valt uit de stukken niet op te maken. Ook ter zitting is dit niet duidelijk geworden. Deze onduidelijkheid staat in de weg aan het oordeel dat de Minister ten aanzien van de instandhouding van het pontveer evident in het geheel geen bevoegdheid meer toekomt."*

De uitspraak illustreert dat de Minister weliswaar *ter uitvoering* van een op haar rustende publiekrechtelijke beheerstaak ten aanzien van een vaarweg overeenkomsten kan sluiten, maar dat die niet afdoen aan het voortbestaan van de uit haar publiekrechtelijke taak voortvloeiende verplichtingen. Dat is ook voor de hand liggend, omdat die verplichtingen immers ook jegens derden kunnen bestaan.

### **De tijdlijn na 2004....**

Gezien de tijdlijn is van belang te volgen wat er verder gebeurd is met de aanwijzing van de Raad van State dat de minister alsnog inhoudelijk op de bezwaren van de oevergemeenten diende te beslissen.

Voor zover bekend, is dat nooit gebeurd.

De Staat heeft na deze uitspraak gepoogd in 2004 met de oevergemeenten en Amsterdam overeenstemming te bereiken over een definitieve afkoop van de Overeenkomst 1866 en de soortgelijke overeenkomsten die de Staat met andere oevergemeenten had gesloten. Dat is toen niet gelukt.

Vervolgens heeft de Staat in 2007 met de gemeente Amsterdam de Overeenkomst inzake de overdracht in beheer en onderhoud alsmede eigendom van veerverbindingen over het Noordzeekanaal gesloten (Overeenkomst Overdracht).

In de Overeenkomst Overdracht heeft Amsterdam het beheer van de veerverbindingen, waaronder die bij Velsen, overgenomen tegen een eenmalig door de Staat te betalen bedrag ("overdrachtsvergoeding") van 220 miljoen euro. De hoogte van deze overdrachtsvergoeding is gebaseerd op de in 2005 feitelijk bestaande veerdienstverlening. De overeenkomst kent wel een bepaling voor het geval Amsterdam de dienstverlening zou verminderen: dan ontvangt de Staat een deel van de afkoopsom terug. In de mogelijkheid dat Amsterdam de dienstverlening zou moeten uitbreiden, voorziet deze overeenkomst niet.

Vervolgens heeft Amsterdam in 2009 met de oevergemeenten de Overeenkomst Dienstbetoon gesloten. Daarin wordt het dienstbetoon zoals Amsterdam dat zal uitvoeren ten behoeve van de oevergemeenten nader geregeld. Het betreft o.a. het in stand houden van de huidige autoveerverbindingen op de huidige drie locaties (met één pont in Velsen) met handhaving van het niveau van dienstbetoon van destijds (2009) gedurende minstens dertig jaar. Daarna kunnen partijen evalueren



of er sprake is van gewijzigde omstandigheden, die rechtvaardigen dat het afgesproken niveau van dienstbetoon wordt aangepast.

## **Is Amsterdam, op basis van de overeenkomst uit 2009, verplicht de dienstverlening uit te breiden?**

Gezien de urgente noodzaak tot uitbreiding van de dienstverlening via inzet van een tweede pont, hebben Velsen en Amsterdam in 2022 juridisch advies<sup>31</sup> ingewonnen met betrekking tot de volgende vraag:

“Is de gemeente Amsterdam op grond van de Overeenkomst Dienstbetoon verplicht op haar kosten een extra spitsveer in Velsen in te zetten?”

Daarmee is ook slechts naar de betreffende Overeenkomst Dienstbetoon gekeken, vanuit privaatrechtelijk perspectief en niet naar de mogelijk bredere publiekrechtelijke context.

In het advies van de jurist staat de volgende conclusie:

*“Ik meen dus op basis van de mij verschaft informatie dat de Overeenkomst Dienstbetoon Amsterdam er niet toe verplicht om een tweede veer in te zetten, ook niet als dat nodig is om in de huidige spits een frequentie van 4 keer per uur te halen. Ik merk op dat dit advies zich beperkt tot de vraag wat Velsen van Amsterdam mocht verwachten op basis van de Overeenkomst Dienstbetoon. Daarmee is niet de vraag beantwoord wat Velsen in de gegeven situatie kan verlangen op basis van de door haar gestelde publiekrechtelijke verplichtingen van de Staat om een adequate oeververbinding in stand te houden. De Overeenkomst Dienstbetoon doet daar m.i. niets aan af.”*

## **Speelt het Rijk anno 2023 nog een rol?**

Dat brengt ons weer terug bij de vraag of het Rijk anno 2023 nog een rol speelt. Het antwoord daarop is bevestigend.

Dit, ondanks dat de Staat in 2007 met Amsterdam de Overeenkomst inzake de overdracht in beheer en onderhoud alsmede eigendom van veerverbindingen over het Noordzeekanaal heeft gesloten,

De oevergemeenten, en dus ook Velsen, zijn geen partij bij die Overeenkomst Overdracht. Met die Overeenkomst Overdracht heeft de Staat zijn publiekrechtelijke beheerstaak ten aanzien van het Noordzeekanaal niet

---

<sup>31</sup> Pot Jonker Advocaten Haarlem ‘Gemeente Amsterdam en Velsen/Advies pontveren’ 5 augustus 2022

overgedragen aan Amsterdam, maar is zij met Amsterdam overeengekomen dat deze gemeente de daaruit voor de Staat voortvloeiende verplichtingen ten aanzien van de veerverbindingen zal uitvoeren.

Amsterdam heeft vervolgens met oevergemeenten een eigen Overeenkomst Dienstbetoon gesloten. Ook de inhoud daarvan kan naar de aard niet afdoen aan de publiekrechtelijke beheerstaak van de Staat en de daaruit voortvloeiende verplichtingen jegens oevergemeenten. In dat verband is van belang dat oevergemeenten in die overeenkomst uitdrukkelijk zich het standpunt voorbehouden dat de Staat publiekrechtelijke verplichtingen jegens hen heeft en heeft behouden, ook na de Overeenkomst Overdracht.

## **Conclusie**

Cruciaal is dat het Rijk destijds met de aanleg van het Noordzeekanaal de publiekrechtelijke beheerstaak op zich heeft genomen om te zorgen dat binnen en tussen de lokale gemeenschappen een redelijk niveau van bereikbaarheid blijft bestaan. Overeenkomsten met andere partijen (waaronder lagere overheden) waarbij beheerstaken of zelfs eigendommen worden overgedragen doen daar niet aan af.

In 2002 werd de toen aan de orde zijnde vaarfrequentie van het veer bij Velsen voldoende geoordeeld. Dat kan echter door gewijzigde omstandigheden anders komen te liggen. De Staat heeft dat in 2002 ook aangevoerd, toen zij de aanleg van de Wijkertunnel aangreep om de voordien aangehouden frequentie van het veer bij Velsen terug te brengen. Wijzigende omstandigheden kunnen ook meebrengen dat een verhoging van de vaarfrequentie nodig is om een redelijk niveau van bereikbaarheid in stand te houden.

## **Bijlage 2**    Maatschappelijke kosten-batenanalyse

# DECISIO



Gemeente Velsen

## MAATSCHAPPELIJKE KOSTEN- BATENANALYSE TWEEDE PONT BIJ VELSEN

GEACTUALISEERD, 24 APRIL 2023

# DECISIO

## TITEL

Maatschappelijke kosten-batenanalyse tweede pont bij Velsen

## DATUM

24 april 2023

## STATUS RAPPORT

Definitief

## OPDRACHTGEVER

Gemeente Velsen

## PROJECTTEAM DECISIO

Martijn Lelieveld

Renee van der West

Kees van Ommeren

## FOTO OMSLAG

GVB

## CONTACTGEGEVENS DECISIO | ECONOMISCH ONDERZOEK EN ADVIES

Valkenburgerstraat 212

1011 ND Amsterdam

T 020 - 67 00 562

E [info@decisio.nl](mailto:info@decisio.nl)

I [www.decisio.nl](http://www.decisio.nl)

**Actualisatie van rapportage Maatschappelijke kosten-batenanalyse tweede pont bij Velsen  
(Decisio, 14 oktober 2021)**

In 2021 heeft Decisio een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) opgesteld van een tweede pont bij Velsen. Inmiddels zijn nieuwe inzichten over *inputs* voor deze analyse, met name als het gaat om de investerings-, onderhouds- en exploitatiekosten van de veerpont. Daarom heeft de gemeente Velsen Decisio gevraagd de MKBA te actualiseren op basis van de meest recente beschikbare informatie. In de voorliggende versie van de rapportage doen we verslag van de MKBA op basis van de meest recente inzichten. Deze rapportage vervangt daarmee de versie van 14 oktober 2021.

## Inhoudsopgave

1.	Inleiding	1
1.1	Aanleiding onderzoek	1
1.2	Onderzoeksvraag	1
1.3	Aanpak	2
1.4	Leeswijzer	2
2.	Probleemanalyse en uitgangspunten voor de MKBA	4
2.1	Probleemanalyse	4
2.2	Nulalternatief	5
2.3	Projectalternatief	6
2.4	Analyse vervoerwaarden	7
2.5	Overige uitgangspunten	8
3.	Resultaten MKBA	10
3.1	Financiële effecten	10
3.2	Bereikbaarheidseffecten	11
3.3	Externe effecten	15
4.	Overzichtstabel, conclusies en gevoeligheidsanalyses	17
	Bijlage 1 Toelichting bepaling vervoerwaarden	18
	Bijlage 2 Toelichting kosten	23

## 1. Inleiding

### 1.1 Aanleiding onderzoek

Het Noordzeekanaal heeft een belangrijke functie voor de economische bedrijvigheid en vitaliteit van de IJmond en de regio Amsterdam. Tegelijkertijd vormt het kanaal een grote barrière. Sinds 2015 vaart er bij Velsen een tweede pont. De afgelopen jaren is deze pont bekostigd vanuit verschillende subsidies. Hoewel het belang van deze tweede pont – de frequentie bedraagt hierdoor 1x per 10 minuten in plaats van 1x per 20 minuten – breed erkend wordt, is nog geen definitieve financiering beschikbaar om deze ook in de toekomst in de vaart te houden. Besluitvorming hierover is echter urgent, aangezien vanaf september 2021 de Noordzeekanaalveren stapsgewijs zijn vervangen door elektrische veren. Tot 14 juli 2023 wordt gebruikt gemaakt van de reservepont uit de GVB-vloot van Noordzeekanaalveren. Om structureel een tweede pont bij Velsen in te kunnen zetten is een extra veer nodig en zal duidelijkheid moeten komen over de aanschaf van een extra veer. Een MKBA levert informatie voor de besluitvorming hierover.

### 1.2 Onderzoeksvraag

Om 'nut en noodzaak' in beeld te brengen, inzicht te krijgen in de financiële effecten en mogelijkheden voor financiering in beeld te brengen, zijn drie activiteiten uitgevoerd:

1. Het opstellen van een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) van de tweede pont bij Velsen.
2. Het opstellen van een businesscase voor de kosten van de tweede pont.
3. Onderzoek naar mogelijk financiers en verdeling van de kosten.

Voorliggend rapport gaat in op het eerste punt, de maatschappelijke kosten-batenanalyse. In een separate notitie wordt ingegaan op de business case en financiering.

#### Wat is een MKBA?

Een MKBA is een economische beoordeling die inzicht geeft in de kosten en opbrengsten van een beleidsmaatregel of investering (in infrastructuur) voor onze maatschappij. Naast de financiële effecten, zoals de investeringskosten, worden in een MKBA ook niet-financiële effecten in euro's uitgedrukt. Het gaat bijvoorbeeld om de effecten op bereikbaarheid, de omgeving en de economie. Doordat alle effecten op een dezelfde eenduidige wijze worden gekwantificeerd (namelijk in euro's) wordt een integrale afweging van alternatieven mogelijk. In de analyse wordt tevens rekening gehouden met het feit dat op kosten en baten op verschillende momenten in de tijd optreden. Vaak treden eerst de kosten op en doen de baten zich pas later voor. Daarom wordt naar de effecten over een langere periode gekeken.



De informatie die een MKBA oplevert, geeft een belangrijke bijdrage aan de nut- en noodzaakdiscussie. In een MKBA worden ongelijksoortige effecten afgewogen, waarbij tegelijk duidelijk wordt wie de belangrijkste baathebbers zijn. Een MKBA vormt dan ook een goede basis voor investeringsbeslissingen en andere beleidskeuzen en is tevens een goede basis voor discussie over de verdeling van de hiermee samenhangende kosten.

## 1.3 Aanpak

Om te komen tot de definitieve MKBA hebben we de volgende stappen doorlopen:

1. *Vorbereidend overleg.* We zijn gestart met een overleg met de begeleidingsgroep waarin we de aanpak van het project en de casus nader hebben besproken.<sup>32</sup>
2. *Dataverzameling.* Op basis van relevante literatuur en eerder uitgevoerde onderzoeken (tellingen, kostenopgave, onderzoeken doorfietsroute) zijn alle inputs verzameld die van belang zijn voor het opstellen van de MKBA.
3. *Uitgangspuntennotitie.* In een notitie zijn alle uitgangspunten voor het opstellen van de MKBA beschreven (beschrijving nul- en projectalternatief, te hanteren inputs en kengetallen). De uitgangspuntennotitie is vastgesteld in overleg met de begeleidingsgroep.
4. *Tussentijds overleg.* In een overleg met de begeleidingsgroep zijn tussentijdse resultaten besproken en is nader afgestemd over de uitgangspunten.
5. *Opstellen concept rapportage.* De resultaten van de MKBA zijn opgeschreven in een concept rapport.
6. *Opstellen definitieve rapportage.* Op basis van een bespreking van de conceptrapportage is de definitieve rapportage opgesteld.

### Aanpak actualisatie MKBA

Voor de actualisatie hebben we informatie verzameld over kosten via de gemeente Amsterdam en het GVB. Ook hebben we statistieken over kostprijzontwikkelingen achterhaald. Met deze nieuwe informatie is het spreadsheetmodel voor de MKBA aangepast. Vervolgens zijn de geactualiseerde cijfers in de rapportage verwerkt. Voor de actualisatie heeft geen afstemming met de begeleidingsgroep plaatsgevonden.

## 1.4 Leeswijzer

De uitgangspunten van de MKBA worden toegelicht in hoofdstuk 2. In dit hoofdstuk wordt de probleemanalyse toegelicht, het nul- en projectalternatief beschreven, de

<sup>32</sup> De begeleidingsgroep bestond uit ambtelijke vertegenwoordigers van de gemeente Velsen, gemeente Amsterdam, IJmond Bereikbaar en de provincie Noord-Holland.

# DECISIO

technische uitgangspunten benoemd en de analyse van de vervoerwaarden toegelicht. Vervolgens worden in hoofdstuk 3 de resultaten van de MKBA toegelicht. Als laatste wordt in hoofdstuk 4 de conclusie van de MKBA besproken en worden enkele gevoeligheidsanalyses toegelicht.

## 2. Probleemanalyse en uitgangspunten voor de MKBA

In dit hoofdstuk bespreken we kort de uitgangspunten van MKBA. We lichten de probleemanalyse toe, welk nul- en projectalternatief we gebruiken, welke technische uitgangspunten we hanteren en welke vervoerwaarden we gebruiken en hoe we daartoe zijn gekomen.

### 2.1 Probleemanalyse

De pont bij Velsen is een belangrijk onderdeel van het fietsnetwerk in de regio. De tweede pont is in eerste instantie als pilot voor het verbeteren van de luchtkwaliteit in de vaart genomen. Vervolgens is de extra pont in de vaart gebleven omdat elders in het (fiets-, maar ook auto)netwerk beperkingen optraden. De 'sluizenroute' is lange tijd afgesloten geweest en ook was er wegens groot onderhoud langdurige afsluiting van de Velsertunnel. Inmiddels is er al zo lang een tweede pont in de vaart dat fietsers gewend zijn geraakt aan de frequentie die hiermee gerealiseerd wordt. Het in stand houden van twee ponten bij Velsen is daarom van groot belang en past ook bij de ambities van de verschillende stakeholders om fietsen in de regio te stimuleren. Een versobering waarbij er één pont zou varen leidt mogelijk tot knelpunten in het autonetwerk, verslechtering van de bereikbaarheid van de IJmond, een afname van het huidige aantal fietskilometers en/of tot kansen voor fietsstimulering die niet verzilverd kunnen worden.

Een van de belangrijkste relaties van de veerverbindingen is die met het fietsbeleid van de diverse stakeholders. Zowel de provincie Noord-Holland als gemeenten (Velsen, maar ook omliggende gemeenten) en bedrijven willen het fietsgebruik stimuleren. Een voorbeeld daarvan is de doorfietsroute die Zuid-Kennemerland verbindt met de IJmond en de regio Alkmaar om de regionale fietsbereikbaarheid te verbeteren. Deze route is aangewezen op de pont en het wegvallen van een tweede pont zou de frequentie halveren en daarmee de reistijd vergroten. In eerdere onderzoeken is de veerpont getypeerd als "cruciale schakel"<sup>33</sup> en is het Noordzeekanaal aangeduid als grootste barrière voor fietsers en is de veerverbinding van groot belang voor het realiseren van een snelle fietsroute.<sup>34</sup> Er zijn vaak geen realistische alternatieven voor de oversteek van het Noordzeekanaal. Er is een mogelijkheid om gebruik te maken van de sluisroute, maar dit zal in de meeste gevallen leiden tot een toename van de reistijd.

<sup>33</sup> Per fiets bereikbaar in de regio IJmond – Verkenning van de effecten van de fietssnelweg F22, Goudappel Coffeng, 12 februari 2010

<sup>34</sup> Rapportage snelle fietsroute regio IJmond, Goudappel Coffeng, 8 juni 2017

Daarnaast voldoet de sluisroute niet aan het belangrijke kenmerk 'directheid', dat past bij het niveau van een doorfietsroute. De volgende mogelijkheid aan de oostkant is het veer bij Buitenhuizen. Het ontbreken van alternatieven kan ertoe leiden dat fietsers bij een langere reistijd gebruik gaan maken van de auto in plaats van de fiets.

Ook vanuit het Rijk wordt het belang van goede fietsroutes onderschreven. Het Nationaal Toekomstbeeld Fiets (NTF) is hier een voorbeeld van. Het NTF brengt de opgaven voor de fietsinfrastructuur in Nederland in beeld om vervolgens te komen tot een dekkend netwerk. Hiermee wil het Rijk het fietsgebruik stimuleren en ervoor zorgen dat de fiets een vanzelfsprekend alternatief wordt.

Naast de koppeling met het fietsbeleid in de regio en op nationaal niveau, speelt ook het beleid met betrekking tot de autobereikbaarheid een rol. Zo is uit het MIRT NowA onderzoek<sup>35</sup> naar voren gekomen dat een multimodale aanpak het beste antwoord biedt op de bereikbaarheid over de weg. Het in de vaart houden van de tweede pont wordt in de bijbehorende bestuurlijk notitie genoemd als "van groot belang om een volwaardig alternatief voor de auto te blijven bieden."

Tot slot noemen we hier de relatie met de herinrichting van het Pontplein. Momenteel wordt onderzocht hoe met een nieuwe inrichting de doorstroming en veiligheid verbeterd kunnen worden. In de MKBA houden we geen rekening met dit project, omdat hier nog geen besluitvorming over heeft plaatsgevonden. Mogelijk is dit wel van invloed op de uitkomsten van de MKBA, bijvoorbeeld doordat met een betere doorstroming het aantrekkelijker wordt om te fietsen en hierdoor meer fietsers van de pont gebruik zullen maken.

## 2.2 Nulalternatief

Het nulalternatief is de situatie waarin een project niet wordt gerealiseerd. Dit betekent niet dat er niets gebeurt dat van invloed is op het projectgebied. Zo ontwikkelen de bevolking, de economie en de mobiliteit zich, ook als een project niet tot stand komt. Belangrijk om mee te nemen in het nulalternatief zijn de ontwikkelingen die zich definitief zullen afspelen, ook wanneer het project niet wordt uitgevoerd. Daarnaast wordt er in het nulalternatief gekeken naar het huidige beleid en hoe dit beleid zich zal ontwikkelen wanneer de maatregel niet wordt uitgevoerd.

---

<sup>35</sup> Eindrapport MIRT NowA, september 2017

In dit geval is het nulalternatief de situatie waarin er geen nieuwe tweede elektrische pont in gebruik wordt genomen. We gaan er voor de analyse van uit dat vanaf 2024 er nog slechts één elektrische pont in de vaart. Deze elektrische pont vaart de gehele dag met een frequentie van 20 minuten. Voor de situatie in Velsen betekent dit dat er in het nulalternatief minder fietsers gebruik maken van de verbinding dan in het projectalternatief. Paragraaf 2.4 gaat nader in op de aantallen fietsritten in het nul- en projectalternatief.

## 2.3 Projectalternatief

In het projectalternatief gaan we ervan uit dat er een extra elektrische pont wordt aangeschaft. Hierdoor kan de huidige dienstregeling van de pont bij Velsen (met een frequentie van 10 minuten) ook vanaf 2024 worden doorgezet. Het uitgangspunt in dit onderzoek is dat beide elektrische ponten in 2024 in gebruik worden genomen.

In de MKBA zijn voor twee scenario's de maatschappelijke kosten en baten berekend: een laag scenario en een hoog scenario. Dit omdat bepaalde inputs voor de berekeningen onzeker zijn en omdat ook voor bepaalde uitgangspunten/kengetallen geldt dat van lagere of hogere waarden uitgegaan kan worden. In het lage scenario hanteren we de meest conservatieve uitgangspunten: een lager aantal extra fietsritten, een lagere reistijdwinst voor de fietsers en lagere waardering van baten uit externe effecten zoals luchtkwaliteit, geluid en gezondheid. Het hoge scenario gaat juist uit van hogere waarderingen en effecten. Onderstaande tabel geeft een overzicht van de belangrijkste uitgangspunten per scenario.

Parameter	Scenario laag	Scenario hoog
Modal shift fiets <sup>36</sup>	500 ritten per dag	1.500 ritten per dag
Gemiddelde wachttijd <sup>37</sup>	2,5 minuut	5 minuten
Waardering congestie <sup>38</sup>	€ 0,03 per rkm <sup>39</sup>	€ 0,18 per rkm
Waardering luchtkwaliteit <sup>7</sup>	€ 0,0078 per rkm	€ 0,0101 per rkm
Waardering veiligheid auto <sup>7</sup>	€ 0,002 per rkm	€ 0,032 per rkm
Waardering geluid <sup>7</sup>	€ 0,001 per rkm	€ 0,014 per rkm

<sup>36</sup> Ten opzichte van het aantal ritten in 2019.

<sup>37</sup> Bron: Kennisinstituut voor Mobiliteit (2015). Effecten van veranderingen in reistijd en daaraan gerelateerde kwaliteitsaspecten in het openbaar vervoer.

<sup>38</sup> Decisio (2017). Waarderingskengetallen MKBA Fiets: state-of-the-art.

<sup>39</sup> reizigerskilometer

## 2.4 Analyse vervoerwaarden

Vervoerwaarden dienen als basis om de effecten die worden meegenomen in de MKBA te kunnen berekenen. Met vervoerwaarden bedoelen we de aantallen ritten en bijbehorende kilometers per modaliteit, zowel voor het nulalternatief als het projectalternatief.

Om een inschatting te maken van de situatie waarbij er slechts een pont zou varen, hebben we drie verschillende analyses uitgevoerd:

1. Toepassen reistijdelasticiteiten
2. Vergelijken van tellingen met/zonder spitspont
3. Schatting groeipercentage ritten t.o.v. 2015

Op basis van deze analyses hebben we een inschatting gemaakt van het verwachte aantal fietsers dat van de pont gebruikt maakt in de situatie zonder tweede pont (nulalternatief) en de situatie met tweede pont (projectalternatief). Een toelichting op de uitgevoerde analyses is te vinden in bijlage 1. Uit de verschillende analyses komt een bandbreedte van een verschil van zo'n 400 tot 2.000 ritten die er meer zijn in het geval er een tweede pont vaart. We achten dit laatste verschil van 2.000 te groot om te gebruiken in de MKBA, aangezien ook andere factoren dit verschil kunnen verklaren. Gezien de onzekerheden in de analyse rekenen we in de MKBA twee scenario's door. Eén waarbij wordt uitgegaan van een modal shift van 500 ritten per dag en één waarbij wordt uitgegaan van 1.500 ritten per dag. Als alternatief voor deze fietsverplaatsingen gaan we ervanuit dat 80 procent van deze reizigers voor de auto kiest en 20 procent voor het OV.

Naast het aantal ritten moet voor de berekeningen in de MKBA ook het totaal aantal afgelegde kilometers per modaliteit bekend zijn. Voor dit project zijn die gegevens niet bekend, daarom hebben wij een aanname gedaan voor het gemiddeld aantal kilometer per rit: 7,5 kilometer als gemiddelde afstand voor iedere fietsverplaatsing en 10 kilometer voor iedere auto- of OV-verplaatsing. Zie bijlage 1 voor een toelichting op de totstandkoming van deze aannames.

Uit onderzoek van Goudappel Coffeng (2010) blijkt dat de belangrijkste verkeerstromen in de regio IJmond plaatsvinden tussen de kernen. Kijkend naar stromen tussen de kernen ten noorden en ten zuiden van het Noordzeekanaal, zijn de meeste fietsverplaatsingen tussen Velsen Noord en Velsen ten zuiden van het Noordzeekanaal. Van de verplaatsingen tussen deze kernen wordt 33 tot 39 procent met de fiets gedaan. Ook tussen Velsen ten zuiden van het Noordzeekanaal en Beverwijk/Heemskerk zijn relatief veel fietsverplaatsingen (21 tot 24 procent). Op basis van deze verplaatsingen schattingen we de gemiddelde ritafstanden in.

Wij gaan er bij de afstanden met het openbaar vervoer vanuit dat reizigers kiezen voor de bus. Op basis van de routeplanner van Google lijkt dit de meest logische keuze. De bus heeft namelijk een hogere frequentie dan bijvoorbeeld de trein. Daarnaast kan er op veel verschillende plekken met een busreis gestart worden, waardoor de totale reistijd korter is<sup>40</sup>. Uitzondering hierop zijn reizen met een begin- en eindpunt dichtbij een station.

Tot slot hebben we nog aannames gedaan over welk deel van de fietsers een utilitair en welk deel een recreatief reismotief heeft. Dit is namelijk bepalend voor de te hanteren reistijdwaardering. Ook hierop is een toelichting te vinden in bijlage 1.

In tabel 2-1 zijn de vervoerwaarden weergegeven die wij gebruiken bij het berekenen van de effecten in de MKBA.

Tabel 1-1 Inputs voor de MKBA

Modaliteit	Verandering in ritten (per etmaal)	
	Scenario laag	Scenario hoog
(brom-)fietsers	+500	+1.500
Waarvan recreatief	+20	+60
Auto	-400	-1.200
Waarvan recreatief	-4	-12
OV (bus)	-100	-300
Waarvan recreatief	0	0

## 2.5 Overige uitgangspunten

Voor de bepaling van de netto contante waarde in de MKBA gelden de volgende uitgangspunten:

- De zichtperiode waarover gerekend is, is 30 jaar vanaf de ingebruikname van de nieuwe tweede pont (2024).
- Het is gebruikelijk de effecten contant te maken over de periode vanaf het begin van het project. In dit geval de ingebruikname van de nieuwe pont in 2024. We bepalen de Netto Contante Waarde (NCW) voor het jaar 2024.
- De discontovoet waarmee wordt gerekend is samengesteld 2,25 procent<sup>41</sup>.
- Voor de ontwikkeling van het aantal ritten/het fietsgebruik in de toekomstige jaren hanteren we de prognoses zoals die door het Kennisinstituut voor

<sup>40</sup> Uitgaande dat het voor- en natransport naar trein dan wel bus lopend gebeurt.

<sup>41</sup> Rapport Werkgroep discontovoet 2020.

Mobiliteitsbeleid zijn opgesteld<sup>42</sup>. Voor 2025 wordt een toename van het fietsgebruik verwacht van 4,5 procent en voor het autogebruik 5,5 procent (scenario basisverkenning). De verwachte blijvende gedragsveranderingen als gevolg van Covid-19 zijn hierin meegenomen. Voor andere ontwikkelingen, zoals waardering van de reistijd zijn de WLO-scenario's die door het PBL en CPB zijn opgesteld gehanteerd.<sup>43</sup>

#### **Actualisatie zichtperiode**

In verband met nieuwe inzichten over de verwachte afschrijvingsperiode van de veerpont is de zichtperiode van de MKBA in de actualisatie aangepast naar 30 jaar. Eerder was dit 35 jaar. De beschouwde periode van kosten en baten komt nu overeen met de veronderstelde afschrijvingstermijn termijn van het casco.

---

<sup>42</sup> Zie <https://www.kimnet.nl/actueel/nieuws/2020/11/05/2020-omslagpunt-in-mobiliteitsontwikkelingen>

<sup>43</sup> Zie <https://www.wlo2015.nl/>



## 3. Resultaten MKBA

### 3.1 Financiële effecten

Met de financiële effecten van dit project bedoelen we de investeringskosten, de onderhoudskosten en de exploitatiekosten. Deze kostenposten zijn gebaseerd op berekeningen van de gemeente Amsterdam (in overleg met het GVB). Voor alle kosten die in de analyse zijn opgenomen, geldt dat deze niet definitief zijn: mogelijk dat deze hoger of lager uitvallen. Hieronder genoemde bedragen zijn exclusief BTW. In de analyse is verder uitgegaan van bedragen inclusief BTW, zoals gebruikelijk is in MKBA's. In bijlage 2 geven een nadere toelichting op de kosten zoals deze in de analyse gehanteerd zijn.

#### **Investeringskosten**

De investeringskosten voor een elektrische pont bedragen circa € 7.300.000,- (inclusief VAT-kosten à 6 procent volgens opgave GVB, exclusief BTW, prijspeil 2023). Deze kosten zijn specifiek voor een elektrische veerpont over het Noordzeekanaal.

#### **Onderhoudskosten**

De jaarlijkse kosten voor groot onderhoud bedragen circa € 243.000,- (exclusief BTW, prijspeil 2023). Onder deze post vallen de kosten voor groot onderhoud en vervanging van onderdelen van de veerpont (o.a. benodigde vervanging van accu's en revisie van de boegschroef) evenals van de laadarm, het gelijkrichterstation en de aanlanding.

#### **Exploitatiekosten**

De exploitatiekosten omvatten de kosten die nodig zijn om de pont te laten varen. Het gaat in dit geval om brandstofkosten (elektriciteit), onderhoud en vaarkosten (o.a. de kosten van schippers en klein onderhoud). De jaarlijkse exploitatiekosten komen uit op circa € 486.000,-. Deze kosten indexeren we jaarlijks met twee procent.

Samenvattend komen de totale kosten inclusief BTW uit op circa 31,5 miljoen euro netto contante waarde (zie tabel). Er is geen onderscheid in financiële effecten tussen het lage en het hoge scenario. Uit gesprekken met de gemeente Amsterdam en GVB blijken de kosten nog wel onzeker. Daarom hebben we op de kosten een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd (zie hoofdstuk 4).

Tabel 1-2 Investerings- en exploitatiekosten, NCW (in miljoenen euro's)

	Scenario laag	Scenario hoog
Investeringskosten	-8,6	-8,6
Onderhoudskosten	-6,3	-6,3
Exploitatiekosten	-16,6	-16,6
<b>Totaal</b>	<b>-31,6</b>	<b>-31,6</b>

#### Onzekerheden in investerings- en exploitatiekosten

Bovenstaande kostengetallen zijn afkomstig van de gemeente Amsterdam en het GVB Amsterdam. Het zijn schattingen, die nog met onzekerheden omgeven zijn. Een aantal van die onzekerheden zijn de volgende:

- De prijsopgave van de pont is onder voorbehoud van stijging van de kosten van grondstoffen. Ook kunnen nog gewijzigde VAT-kosten als opslag worden gerekend door Amsterdam/GVB (uitgegaan is van 6 procent, volgens opgave GVB).
- Met de nieuwe elektrische ponten is nog geen ervaring. Dus de onderhoudskosten, het elektriciteitsgebruik zijn gebaseerd op schattingen van de fabrikant en het GVB.
- De exploitatiekosten bestaan grotendeels uit kosten voor dienstregelingsuren. Deze worden, indien het contract in 2025 wordt vernieuwd, herzien, waarbij opnieuw naar de kostprijs wordt gekeken. Daarnaast zijn deze DRU's geïndexeerd, afhankelijk van inflatie. Hier zitten dus onzekerheden in.
- In de kostprijsberekening is rekening gehouden met een economische levensduur van 30 jaar en is geen rekening gehouden met restwaarde. Zeker het casco kan langer meegaan, maar de onderhoudskosten worden steeds hoger, zodat de afweging tussen blijven onderhouden en nieuw kopen meer in het voordeel van nieuw kopen zal uitvallen naarmate de pont ouder is. De restwaarde van de pont is dus ook onzeker.
- In principe kan ook voor een andere pont worden gekozen dan meedoen met de aanbesteding van de gemeente Amsterdam. Dan moet wel worden gezorgd dat de pont kan aanlanden op de huidige aanlandpunten (of deze moeten worden aangepast), en kan deze pont niet meedoen met de GVB pool van ponten voor als deze voor onderhoud uit de vaart moet. Dan zal er iets anders moeten worden geregeld. Ook onderhoud en exploitatie zouden dan door een andere partij moeten worden geregeld. In de praktijk zijn hier wel mogelijkheden voor, die mogelijk ook tot kostenvoordelen kunnen leiden. Maar dit heeft wel wat voeten in aarde en zou nader onderzocht moeten worden.

## 3.2 Bereikbaarheidseffecten

In deze paragraaf beschrijven we de effecten die gerelateerd zijn de veranderingen in bereikbaarheid in het projectalternatief.

## Reistijdeffecten voor fietsers

In het projectalternatief wordt er gevaren met twee ponten in plaats van een pont in het nulalternatief. De frequentie van de pont verandert daarmee van een keer per 20 minuten naar een keer per 10 minuten. Dit verschil in reistijd kan gewaardeerd worden in een MKBA aan de hand van de Value of Time (VoT) en de waarderingskengetallen die daarvoor beschikbaar zijn. De vaartijd is in het nul- en projectalternatief gelijk, maar er is wel een verschil in wachttijd. Wachttijden kennen een hogere waardering dan reistijden omdat reizigers wachten als minder prettig ervaren dan langer reizen.

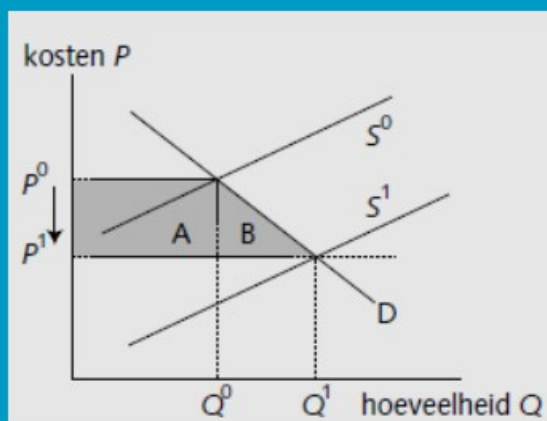
Op basis van de (verandering in) vervoerwaarden en reistijden hebben we de volgende reistijdeffecten voor de MKBA bepaald:

- Reistijdeffecten voor huidige recreatieve fietsers;
- Reistijdeffecten voor nieuwe recreatieve fietsers;
- Reistijdeffecten voor huidige overige fietsers;
- Reistijdeffecten voor nieuwe overige fietsers.

Daarbij gaan we in het lage scenario uit van 2,5 minuut reistijdwinst en in het hoge scenario van 5 minuten reistijdwinst<sup>44</sup>. De totale reistijdwinsten voor huidige fietsers zijn vermenigvuldigd met de waarderingskengetallen voor reistijdwaardering. De totale reistijdwinsten voor nieuwe fietsers (modal shift) worden vermenigvuldigd met de gebruikelijke waarderingskengetallen voor reistijdwaardering en vervolgens wordt de 'rule-of-half' toegepast (zie kader voor een toelichting).

### Toelichting *rule of half*

Door veranderingen in reistijd kunnen mensen die in de oude situatie niet van de pont gebruik maakten, dat nu misschien wel gaan doen. Door middel van de 'rule of half' wordt berekend hoeveel baten de 'nieuwkomers' hebben ten opzichte van de oude gebruikers. Deze theorie stelt dat de baten van de nieuwkomers gelijk zijn aan de helft van de baten van de oude gebruikers



<sup>44</sup> Verschil in frequentie = -10 minuten. De gemiddelde wachttijd neemt af met  $10 \text{ min.} / 2 = 5 \text{ min.}$  Dit is waarschijnlijk een overschatting omdat reizigers hun aankomst deels plannen. Daarom gaat het lage scenario uit van 2,5 minuut reistijdwinst.

(zie figuur). Oude gebruikers hebben voordeel van de gehele prijsdaling (rechthoek A). De eerste nieuwe gebruiker heeft een betalingsbereidheid die bijna gelijk is aan de oude gebruikers. Het voordeel voor deze gebruiker is dan ook bijna gelijk aan de oude gebruikers. Elke gebruiker die daarna toetreedt tot de markt heeft steeds een kleinere betalingsbereidheid en dus ook steeds minder voordeel. Uiteindelijk heeft de totale groep nieuwe gebruikers ongeveer de helft van de baten als de oude gebruikers (driehoek B).

Samenvattend levert een reistijdwinst van 2,5 minuut en 5 minuten respectievelijk 0,90 euro en 1,79 euro aan baten per fietsrit. Voor de recreatieve fietser ligt de waardering iets lager met respectievelijk 0,75 euro en 1,49 euro. Over de gehele zichtperiode komt dit neer op 43,5 miljoen euro aan reistijdbaten in het lage scenario en 80 miljoen aan reistijdbaten in het hoge scenario.

Tabel 1-3 Reistijdwinst, NCW (in miljoenen euro's)

	Scenario laag	Scenario hoog
Recreatieve reizigers	1,2	2,6
Overige reizigers	35,7	65,7
<b>Totaal</b>	<b>36,9</b>	<b>68,3</b>

We hebben een nadere beschouwing gedaan van de hoeveelheid passagiers op piekmomenten en de maximale capaciteit van de ponten. Hieruit is naar voren gekomen dat het waarschijnlijk niet aan de orde is of zal zijn dat een pont niet alle wachtende passagiers mee kan nemen en daardoor extra wachttijden ontstaan. Dit effect is daarom verder buiten beschouwing gelaten.

### Betrouwbaarheid

Met een hogere frequentie van de veerpont verandert niet alleen de reistijd, maar ook de betrouwbaarheid hiervan. Dit effect berekenen we niet apart in de MKBA om dubbeltellingen te voorkomen.

### Netwerkeffecten

Met name voor recreatieve fietsers zonder specifieke bestemming, geldt dat het verschil in reistijd de routekeuze kan beïnvloeden. Een fietser kan bijvoorbeeld beslissen om bij een lagere frequentie een andere route te nemen omdat de fietser geen langere wachttijden wil riskeren. Daarmee nemen de opties in het netwerk bij een hogere frequentie van de veerpont voor deze fietser toe. In de MKBA geven we dit effect weer met een '+'.

Tabel 1-4 Netwerkeffecten, kwalitatieve waardering

	Scenario laag	Scenario hoog
Netwerkeffecten	+	+

### Congestie-effecten

Een verandering in het netwerk kan effect hebben op de bereikbaarheid van andere modaliteiten. In dit geval gaan we uit van een modal shift vanuit de auto (80%) en het openbaar vervoer (20%) naar de fiets. Door de reizigers die overstappen van auto naar fiets ontstaat er een positief bereikbaarheidseffect voor het overige verkeer. Het wordt immers minder druk op de weg voor het autoverkeer dat zich met de auto blijft verplaatsen.

Elke kilometer aan korte autoritten heeft een negatief effect op het verkeersnetwerk ter waarde van 3 tot 33 cent<sup>45</sup>. In dit onderzoek gaan we in het lage scenario uit van 3 cent en in het hoge scenario van 18 cent. In totaal komen de totale baten daarmee neer op circa 1 miljoen euro in het lage scenario en 14 miljoen euro in het hoge scenario.

Tabel 1-5 Congestie, NCW (in miljoenen euro's)

	Scenario laag	Scenario hoog
Congestie	0,8	14,2

### Fietsstimulering en imago effecten

Het stoppen met de tweede pont leidt tot een verslechtering van de fietsinfrastructuur in de regio en zal ongetwijfeld de nodige publiciteit krijgen. Dit signaal is volledig contrair aan het beleid van alle betrokken overheden, maar ook van veel bedrijven en andere organisaties, om fietsen juist te stimuleren. Voor het imago van fietsen en voor de effectiviteit van fietsstimulering zou het stoppen met de tweede pont dus negatief uitpakken. Hoe groot de impact hiervan is, is niet goed in te schatten en nog moeilijker te monetariseren. We nemen dit effect daarom kwalitatief mee als positief effect van het projectalternatief waarin de tweede pont blijft varen.

### Comforteffecten

Voor de passagiers van de pont geldt dat zij een positief comforteffect zullen ervaren doordat het met twee ponten minder druk op de ponten is. De omvang en waardering van dit effect is moeilijk vast te stellen, daarom nemen we dit effect kwalitatief mee als positief effect.

<sup>45</sup> Decisio (2017). Waarderingskengetallen MKBA Fiets; state-of-the-art.

## 3.3 Externe effecten

Zoals toegelicht in paragraaf 2.4 leidt dit project tot een modal shift. Reizigers kiezen in plaats van de auto en het openbaar vervoer voor de fiets. Dit leidt tot verschillende externe effecten. Hieronder lichten we deze toe.

### **Luchtkwaliteit**

Het effect op luchtkwaliteit kan gewaardeerd worden door de verandering in emissies te waarderen. Een auto stoot immers meer emissies uit dan de trein of de fiets. Door de verandering in kilometers van de verschillende modaliteiten te vermenigvuldigen met het bijbehorende kengetal is dit effect in euro's uitgedrukt. Hierbij zijn meegenomen de effecten op de uitstoot van CO<sub>2</sub>-emissies en emissies als fijn stof, stikstof- en zwaveloxide.

In dit geval worden de kilometers die eerst met de auto of met het openbaar vervoer werden afgelegd, nu met de fiets afgelegd. Dit is een positief effect voor de luchtkwaliteit omdat er minder emissies worden uitgestoten.

### **Geluid**

Voor geluid geldt hetzelfde als voor luchtkwaliteit. Auto's en openbaar vervoer leiden tot meer geluidsemissies dan de fiets. Ook dit effect is met behulp van kengetallen voor het effect per kilometer uitgedrukt in euro's.

### **Veiligheid**

De vervanging van auto- en OV-ritten in het projectalternatief door fietsritten heeft gevolgen voor de verkeersveiligheid. Door de modal shift neemt het aantal afgelegde kilometers per auto en openbaar vervoer af en het aantal fietskilometers toe. Hierdoor kan de verkeersonveiligheid toenemen omdat fietsen per kilometer gemiddeld gezien onveilig is dan autorijden of reizen met het openbaar vervoer. In de MKBA zijn de verkeersveiligheidseffecten die ontstaan door de modal shift bepaald met behulp van kengetallen voor verkeersonveiligheid per afgelegde kilometer.<sup>46</sup> Hier is dus sprake van negatief effect.

### **Gezondheid**

Diverse onderzoeken tonen aan dat meer bewegen goed is voor de gezondheid van mensen. Dit geldt ook voor meer fietsen. Als reizigers in dit geval overstappen van de auto of het openbaar vervoer naar de fiets heeft dat een positief effect op hun gezondheid. De arbeidsproductiviteit gaat omhoog, de ziektekosten gaan omlaag, de ziektelast gaat omlaag en de levensduur neemt toe.

---

<sup>46</sup> Decisio (2017). Waarderingskengetallen MKBA Fiets; state-of-the-art.

We gaan in deze MKBA uit van een waardering van 16 eurocent per fietskilometer. Dit is de bovenkant van de bandbreedte zoals meegegeven in het rapport 'Waarderingsgetallen MKBA Fiets; state-of-the-art'. We kiezen voor de bovenkant van de bandbreedte omdat recent onderzoek<sup>47</sup> van Decisio laat zien dat de gezondheidsbaten nog hoger liggen. De resultaten van dit onderzoek zijn alleen nog niet verwerkt in bruikbare kengetallen. Daarom gaan we voor nu nog uit van de huidige kengetallen.

### Samenvatting externe effecten

De waardering van de externe effecten komt in totaal uit op circa 2 miljoen euro in het lage scenario en 11 miljoen euro in het hoge scenario. Met name de gezondheidseffecten dragen voor een groot deel bij aan de baten van de MKBA.

Tabel 1-6 Externe effecten, NCW (in miljoenen euro's)

	Scenario laag	Scenario hoog
Luchtkwaliteit	0,3	1,1
Geluid	0,1	1,4
Veiligheid	-2,0	-3,2
Gezondheid	3,9	11,8
<b>Totaal</b>	<b>2,3</b>	<b>11,0</b>

<sup>47</sup> Decisio (2021). Schatting monetaire waarde gezondheidseffecten van bewegen door werknemers.

## 4. Overzichtstabel, conclusies en gevoeligheidsanalyses

De eindtabel van de MKBA laat zien dat het saldo van de MKBA positief is. Dit geldt zowel voor het lage scenario als het hoge scenario. Vooral de reistijdwinsten, oftewel besparing van de wachttijd, leveren een grote bijdrage aan de baten van het project. In het hoge scenario leveren ook het positieve congestie-effect en het positieve effect op de gezondheid een relatief hoge bijdrage aan de baten.

*Tabel 1-7 Eindtabel MKBA, NCW (in miljoenen euro's)*

*Eindtabel MKBA (contante waarden, \*1 mln euro)*

	Scenario laag	Scenario hoog
<b>Kosten</b>		
Investeringsen	-8,6	-8,6
Onderhoud en exploitatie	-23,0	-23,0
<b>Totaal kosten</b>	<b>-31,6</b>	<b>-31,6</b>
<b>Baten</b>		
Reis- en wachttijd	36,9	68,3
Betrouwbaarheid	+PM	+PM
Congestie	0,8	14,2
Imago fiets / fietsstimulering	+PM	+PM
Comfort	+PM	+PM
Luchtkwaliteit	0,3	1,1
Geluid	0,1	1,4
Veiligheid	-2,0	-3,2
Gezondheid	3,9	11,8
<b>Totaal baten</b>	<b>40,0</b>	<b>93,5</b>
<b>Saldo kosten en baten</b>	<b>8,4</b>	<b>61,9</b>
<b>Baten/kosten-verhouding</b>	<b>1,3</b>	<b>3,0</b>

Zoals eerder benoemd zijn de werkelijke investerings-, onderhouds- en exploitatiekosten nog onzeker. Daarom brengen we met een gevoeligheidsanalyse in beeld wat er gebeurt als deze kosten 10 en 20 procent dalen of stijgen. Onderstaande tabel geeft de uitkomsten van de gevoeligheidsanalyse. In het meest negatieve scenario (20% hogere kosten) zijn de kosten circa 38 miljoen euro. Ook met deze kosten blijft het saldo van de MKBA positief.



Tabel 1-8 Gevoeligheidsanalyse investerings- en exploitatiekosten (NCW, in miljoenen euro's)

	Hogere investeringskosten	Lagere investeringskosten
-/+ 10%	-34,7	-28,4
-/+ 20%	-37,9	-25,3

Samenvattend kunnen we constateren dat de uitkomsten van de MKBA laten zien dat de baten van dit project de kosten duidelijk overstijgen. De bespaarde wachttijd die fietsers ervaren met een tweede pont bij Velsen is daarvan de belangrijkste reden. De scenario's en gevoeligheidsanalyse laten daarnaast zien dat de uitkomsten van de MKBA robuust zijn. Oftewel, het is onrealistisch dat de MKBA bij andere aannames negatief zal uitvallen. De urgentie die bij de verschillende partijen gevoeld wordt over het in de vaart houden van de tweede pont wordt met deze uitkomsten ondersteund.

#### Scenario hoog waarschijnlijker dan scenario laag

In de MKBA is gewerkt met twee verschillende scenario's vanwege de onzekerheid over verschillende uitgangspunten. Een belangrijk verschil tussen de twee scenario's is de veronderstelde modal shift van auto en ov naar de fiets wanneer er een tweede pont in de vaart is. Tellingen van het aantal fietsers op de pont van de afgelopen twee jaar laten zien dat het aantal passagiers stabiel is in vergelijking met de jaren daarvoor dat er ook twee ponten in de vaart waren: zo'n 4.000 tot 5.000 passagiers per etmaal, waarbij op alle meetmomenten bovendien sprake was van beperkingen door coronamaatregelen (verplichting thuiswerken, scholen gesloten etc.). We concluderen hieruit dat de veronderstelde modal shift uit het hoge scenario (1.500 ritten per etmaal) waarschijnlijker is dan die in het lage scenario (500). De vervoersvraag is/blijft hoog, ook omdat het fietsgebruik in het algemeen toeneemt.

## Bijlage 1 Toelichting bepaling vervoerwaarden

Vervoerwaarden dienen als basis om de effecten die worden meegenomen in de MKBA te kunnen berekenen. Met vervoerwaarden bedoelen we de aantallen ritten en bijbehorende kilometers per modaliteit, zowel voor het nulalternatief als het projectalternatief.

Om een inschatting te maken van de situatie waarbij er slechts een pont zou varen, hebben we drie analyses uitgevoerd:

1. Toepassen reistijdelasticiteiten
2. Vergelijken van tellingen met/zonder spitspont
3. Schatting groeipercentage ritten t.o.v. 2015

### Reistijdelasticiteiten

Reistijdelasticiteiten laten zien hoe de vraag verandert bij een af- of toename van de reistijd. In dit geval brengen we met de reistijdelasticiteit in beeld hoe het aantal ritten verandert door een verandering van de reistijd. Daarbij zijn we uitgegaan van onderstaande uitgangspunten.

Tabel B-1 *Uitgangspunten voor berekening reistijdelasticiteit (reistijd in minuten)*

	Nulalternatief	Projectalternatief
Voor- en natransport fiets	30	30
Gemiddelde wachttijd	10 <sup>48</sup>	5
Overtocht	5	5

We gaan uit van een reistijdelasticiteit voor de fiets van -0,76<sup>49</sup>. Dit betekent dat bij een toename van reistijd met 1 procent, het aantal verplaatsingen met 0,76 procent afneemt. Als uitgangspunt voor het aantal verplaatsingen nemen we de tellingen van september 2019. De uitkomsten van de analyse zijn weergegeven in onderstaande tabel.

<sup>48</sup> Bij een frequentie van 1x per 20 minuten is de verwachting dat (in ieder geval een deel van) de fietsers rekening houden met afvaartijden. De gemiddelde wachttijd is daarmee een overschatting.

<sup>49</sup> Bron: 4Cast (2020). *Gevoeligheidsanalyses V-MRDH versie 2.4*.

Tabel B-2 Resultaten berekening reistijdelasticiteit (aantal verplaatsingen per etmaal)

	Nulalternatief	Projectalternatief	Vershil
(brom-)fietsers	4.440	4.910 <sup>50</sup>	470

### Vergelijken tellingen met/zonder spitspont

We hebben de situatie met twee ponten in de vaart vergeleken met de situatie met één pont in de vaart. Hierdoor ontstaat inzicht in de verandering van het aantal ritten. Voor deze vergelijking hebben we verschillende telcijfers gebruikt:

- Maart 2015/maart 2016: in maart 2015 was er nog geen spitspont.
- Juni 2020/maart 2021: in maart 2021 was er door werkzaamheden slechts één pont in de vaart<sup>51</sup>.
- Maart 2015/september 2019: vergelijking van de situatie met twee ponten vóór Corona met de situatie toen er nog geen spitspont was<sup>52</sup>.

De resultaten van de vergelijking zijn weergegeven in tabel B-3.

Tabel B-3 Uitkomsten analyse vergelijking tellingen

	Zonder spitspont	Met spitspont	Verhouding	Vershil per dag (absoluut)
Maart 2015/maart 2016	3.946	4.277	1,08	380
Juni 2020/maart 2021	2.141	3.845	1,80	2.175
Maart 2015/sept 2019	3.946	4.907	1,24	961

### Schatting groeipercentage ritten t.o.v. maart 2015

Als laatste hebben we op basis van de tellingen van de veerpont bij Velsen een schatting gemaakt van de groei van het aantal fietsritten ten opzichte van 2015. De groeipercentages vermenigvuldigen we vervolgens met de telcijfers uit maart 2015 (nog geen spitspont). Dit resulteert in een grove schatting van het aantal fietsers dat er in 2019 zou zijn als er geen spitspont aan de dienstregeling was toegevoegd.

<sup>50</sup> Telling september 2019 als uitgangspunt.

<sup>51</sup> Kanttekening: tellingen zijn uitgevoerd ten tijde van Corona.

<sup>52</sup> Kanttekening: deze vergelijking houdt geen rekening met de autonome ontwikkeling van het aantal fietsritten. Verder: in 2015 was de sluisroute toegankelijk, in 2019 niet.

Tabel B-1 Jaarlijkse tellingen en groei t.o.v. 2015

Periode telling	(brom-)fietsritten	Groei t.o.v. 2015
Sept 2015	4.300	
Sept 2016	5.510	28%
Sept 2017	4.570	6%
Sept 2018	4.550	6%
Sept 2019	4.910	14%

Tabel B-5 Uitkomsten analyse groeipercentages

Scenario	Groeipercentage	Vershil per dag (absoluut)
Gemiddelde groei	9%	620
Hoge groei	14%	408
Lage groei	6%	714

## Conclusie

We hebben verschillende methoden gebruikt om een inschatting te maken van het verschil in aantallen fietsers tussen nul- en projectalternatief. Uit de analyse komt een bandbreedte van een verschil van zo'n 400 tot 2.000 ritten. We achten dit laatste verschil te groot om te gebruiken in de MKBA, aangezien ook andere factoren dit verschil kunnen verklaren. Gezien de onzekerheden in de analyse rekenen we in de MKBA twee scenario's door. Eén waarbij wordt uitgegaan van een modal shift van 500 ritten per dag en één waarbij wordt uitgegaan van 1.500 ritten per dag. Als alternatief voor deze fietsverplaatsingen gaan we ervanuit dat 80 procent van deze reizigers voor de auto kiest en 20 procent voor het OV.

## Van ritten naar kilometers

Naast het aantal ritten moet voor de berekeningen in de MKBA ook het totaal aantal afgelegde kilometers per modaliteit bekend zijn. Voor dit project zijn die gegevens niet bekend, daarom hebben wij een aanname gedaan voor het gemiddeld aantal kilometer per rit (zie onderstaande tabel).

Uit onderzoek van Goudappel Coffeng (2010) blijkt dat de belangrijkste verkeerstromen in de regio IJmond plaatsvinden tussen de kernen. Kijkend naar stromen tussen de kernen ten noorden en ten zuiden van het Noordzeekanaal, zijn de meeste fietsverplaatsingen tussen Velsen Noord en Velsen ten zuiden van het Noordzeekanaal. Van de verplaatsingen tussen deze kernen wordt 33 tot 39 procent met de fiets gedaan. Ook tussen Velsen ten zuiden van het Noordzeekanaal en Beverwijk/Heemskerk zijn relatief veel fietsverplaatsingen (21 tot 24 procent). Op basis van deze verplaatsingen schattingen we de gemiddelde ritafstanden in.

Wij gaan er bij de afstanden met het openbaar vervoer vanuit dat reizigers kiezen voor de bus. Op basis van de routeplanner van Google lijkt dit de meest logische keuze. De bus heeft namelijk een hogere frequentie dan bijvoorbeeld de trein. Daarnaast kan er op veel verschillende plekken met een busreis gestart worden, waardoor de totale reistijd korter is<sup>53</sup>. Uitzondering hierop zijn reizen met een begin- en eindpunt dichtbij een station.

*Tabel B-6 Gemiddeld aantal kilometers per rit per modaliteit*

Modaliteit	Kilometers per rit
(brom)fiets	7,5
Auto	10
OV (bus)	10

#### *Onderscheid utilitaire en recreatieve reizen*

Een deel van de reizigers met de pont heeft een recreatief reismotief. Deze reizigers kennen een lagere reistijdwaardering dan reizigers die ergens moeten zijn (werk, school, boodschappen, etc.). Om het aandeel recreatieve verplaatsingen te bepalen gaan we uit van de gegevens in tabel 2.5.

*Tabel B-7 Aandeel recreatieve verplaatsingen\* in Noord-Holland naar modaliteit*

Modaliteit	Aandeel recreatief
<b>Totaal</b>	<b>6%</b>
Personenauto (bestuurder)	1%
Personenauto (passagier)	0%
Trein	0%
Bus/tram/metro	0%
Fiets	4%
Lopen	22%
Overige vervoerwijze	0%

\*Verplaatsingen die vallen onder de CBS-categorie toeren/wandelen. Bron: CBS, bewerkt door Decisio.

<sup>53</sup> Uitgaande dat het voor- en natransport naar trein dan wel bus lopend gebeurt.

## Bijlage 2 Toelichting kosten

In deze bijlage geven we een nadere toelichting op de gehanteerde kostenuitgangspunten. Voor een verdere specificering/toelichting zie het document “Input businesscase Spitsveer Velsen” (gemeente Amsterdam, november 2022).

### Investeringskosten

- Voor de aanschaf van het schip is door de gemeente Amsterdam/het GVB opgegeven dat een investeringsbedrag van 7,1 miljoen euro exclusief BTW en inclusief VAT benodigd is. Deze opgave stamt uit 2022 en hebben we daarom geïndexeerd naar prijspeil 2023.
- Een aandachtspunt is dat dit opgegeven bedrag is gebaseerd op een optie voor een zesde schip in de lopende overeenkomst die het GVB heeft met de werf. Er zal t.z.t. afstemming/onderhandeling nodig zijn om te bepalen of van deze optie gebruik gemaakt kan worden.

### Groot onderhoud

- In de kosten voor groot onderhoud is rekening gehouden:
  - Het schip (vervanging voortstuwingsaccu's, revisie thruster, revisie en vervanging generatoren, vervanging elektrovoortstuwingsmotoren dokbeurten, (her)certificering, grote en kleine schilderbeurten)
  - De laadarmen (vervanging elektromotoren, vervanging laadarmen)
  - Gelijkrichterstation (vervanging drives en overige elektronica, vervanging station)
  - Aanlanding (onderhoudsbeurten en vervangingen)
- Het aandeel van de totale kosten voor de infrastructurele voorzieningen dat toegewezen is aan de tweede pont, is bepaald op de verdeling van het aantal DRU's.
- De door gemeente Amsterdam/het GVB opgegeven kosten waren prijspeil 2021, we hebben deze geïndexeerd.
- Calamiteiten zijn niet begroot. Er zijn geen specifieke aanwijzingen dat deze zich zullen voordoen.

### Exploitatie

- We zijn uitgegaan van 3060 DRU's per jaar. Dit is conform de huidige inzet van 12 uur per dag op werkdagen.
- Naast de DRU-kosten valt onder de exploitatie: verzekering, dagelijks beheer van alle assets (behalve de schepen), energie/brandstofkosten, AKW GVB Veren, administratie/handling door de gemeente Amsterdam.



## 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.

De risicoanalyse is 11, waarschijnlijk gemaakt al in 2005, toen er nog sprake was van overnemen Rijkstaak door alle gem. Deze analyse was in 2009 al voor de helft achterhaald en in 2024 voor 95%

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.

Komt die 8 mln. uit de 220 mln?  
Tekst Raadsstuk A'dam: 'in 220 mln zitten alle risico's verdiconteerd'

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 Investerings (IBOI)

- 2.5 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.

Wie mag bedrag onttrekken? A'dam? In overleg? Of alleen 'melding van'....?

- 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.

Bijlage 3, lijst v risico's is alleen 'richtinggevend'...

- 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. Baereldt, wethouder

Namens de Burgemeester en Wethouders van de  
Gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude

Datum: 20-05-2010

Handtekening

Naam en Functie

J. Witteman, weth.

Namens de Burgemeester en Wethouders van de  
Gemeente Zaanstad

Datum: 17-12-09

Handtekening

Naam en Functie

wethouder, R.J. Linnekamp

Namens de Burgemeester en Wethouders van de  
Gemeente Amsterdam

Datum: 15/12/09

Handtekening

Naam en Functie



## Bijlage 1 - Opgave toepasselijke contracten



## Bijlage 2 – Situatieschetsen locaties van de autoveerverbindingen



Veer Velsen - IJmuiden



Veer Buitenhuizen Noord - Buitenhuizen Zuid



Veer Zaanstad - Amsterdam





Afschrift.

Veer 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 nagenoemde 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 meldene Strekkend 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,

de Heeren Simon Willem Josephus Jitta, vice president, Jacobus Boelen, Johan Reinharde zn, directeur en Jonkheer Mr. Jan Willem Hendrik Rutgers v. Rozenburg, secretaris van de Amsterdamsche Kanaalmaatschappij, wonende allen te Amsterdam als te Zamen vertegenwoordigende de geheel Directie dier Maatschappij ter andere zijde;

die verklaarden dat bij art. 12 der concessie tot den aanleg van een Scheepvaart kanaal ter verbinding van de Noord- en Zuiderzeeën verleend bij Koninklijk Besluit van de 10e December 1861. 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 voorzaan zal worden aangelegd en ingevolge Art. 7 der concessie onderhouden een zijkanaal (bij het door de Regering goedgekeurd algemeen Plan aangeduid met letter G) 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 mógt 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 ongepraedjudiceerd 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 één profiel langs het zuiderkanaalboord tusschen Amsterdam en Zaandam en langs den westelijken dam van zijkanaal G;

b. een pontveer voor voetgangers 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 voorzaan, 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 Jacob Pondman, zeilmaker en van Hendrik Staal, 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.

(geteekend;) H.J. Smit; J. Prins, Jitta, Boelen, J.W.H. Rütgers v. Rozenburg, J. Pondman; H. Staal, C. Hondius

Notaris - Gegr. te Zaandam den 6en Maart 1867

deel 74 blad 94 recto vak 5 met 1 blad geen renvooi.

Ontvangen voor regt 80 c, voor 38-50<sup>5</sup> te zamen

Een Gulden 10<sup>5</sup> cent. De Ontvanger (get.) Langeveld.

Voor Afschrift  
(w.g.) C. Hondius Notaris.

54

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

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 ontworpen Noordzeekanaal geheel doorsneden worden zal, - alsmede dat gedurende de uitvoeri 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 tege woordig Snijpunt, maar naast de ontworpen Spoorwegbrug aangelegd mogt 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 tolvrij 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 regt 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 M. Zwanenburg, - trappen of bordessen gemaakt worden, teneinde hun de gelegenheid te verschaffen om zich te do overzetten, waartoe nogtans 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 M. Zwanenburg, - 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 bermsloten, duikers of andere geschikte middelen verzekerd worden.

Aldus overeengekomen te Velsen den 13 Jan. 1866.

De Directie van de Amsterdamsche Kanaal Maatschappij

(w.g.) Heshuijzen Pres.  
" C.A.E.v.d. Honert Dr.  
" J.W.H. Rutgers.v. Rozenburg  
Secretaris.

De Raad der Gemeente Velsen

(w.g.) J.C. Enschede 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, verso vak 8 met  
twee bladen, geen renvooi.

Ontvangen voor enkel en dubbel regt f 1.60 te zamen met de  
38 opcenten ad f 0,61 twee gulden en eenentwintig cent.

vD. De ontvanger,  
(w.g.) Langeveld,

54

Afschrift  
In Nr. 9194 Buitenhuiizen

De ondergeteekende, Voorzitter en Secretaris van het Polderbestuur van Buitenhuiizen, handelende voor het geheele bestuur en krachtens autorisatie van Stengeregtigde Ingelanden, ter eenre zijde,

en

de Directie der Amsterdamsche Kanaal Maatschappij ter andere zijde.

Uit aanmerking dat de belangen van den polder Buitenhuiizen 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 Buitenhuiizen 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 ingezetenen en ingelanden van den polder Buitenhuiizen tolvrij te bedienen en te onderhouden een pontveer voor voetgangers en rijtuigen, 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 onds, 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.

De Directie der Amst:<sup>e</sup>  
Kanaal Maatschappij  
(w.g.) Heshuijzen. president  
" A.E.v.d.Honert Dr.  
" J.W.H. Rutgers v. Rozenburg  
secr.

(w.g.) W. Kleijn dijkgraaf  
" P. Kat Secr<sup>s</sup>.

Enkel regt f 0,60  
dubbel " " 0,80 = f 1,60  
38% = " 0,61 = f 2,21

In duplo geregistreerd te Zaandam, den Een en twintigsten July 1800 zes en zestig. Deel 73, blad 106, verso vak 2 met 2 bladen, geen renvooi. Ontvangen voor regt en dubbel regt f 1,60, voor 38 opl: f 0,61, te zamen Twee Gulden een en twintig cent.

Nr NH 1946.

RIJKSWATERSTAAT  
DIRECTIE NOORD-HOLLAND

Overeenkomst inzake het blussen van  
scheepsbranden op het Noordzeekanaal.

De ondergetekenden:

Ir O.H.Boom, 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<sup>II</sup>, hierna genoemd "het rijk"

en  
H. de Boer, loco-  
~~Mrs J. C. Buijsman~~, 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 sluizencomplex 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

2. Voorzover het brandblussen plaats vindt op het kanaal buit het grondgebied van de gemeente Velsen zal de gemeente dit met de betrokken andere gemeente(n) regelen op grond van de regeling brandbi stand tussen de gemeenteh onderling.

Artikel 4.

De gemeente mag, zulks te harer beoordeling, in noodgevallen en zonder dat hiervoor een vergoeding is verschuldigd de uitrusting o: gebruiken voor het blussen van andere branden dan scheepsbranden en dient dit achteraf aan het rijk te melden.

Artikel 5.

Als adviseurs voor het rijk treedt op de inspecteur voor het Bra weerwezen te Haarlem.

Artikel 6.

1. De gemeente en het rijk stellen bij de ter beschikkingstelli: van het in artikel 1, lid 1, genoemde blusvoertuig een materiaalstaa: op, die beide partijen ondertekenen.

2. De gemeente en het Rijk inspecteren elk jaar in de maand dat de overeenkomst is gesloten het in artikel 1, lid 1, genoemde voertui en gaan na of de overeenkomst aan de hand van de in het afgelopen jaa opgedane ervaring herziening behoeft.

Artikel 7.

De overeenkomst wordt gesloten voor een termijn van 5 jaar voor h eerst aflopende op 1 januari 1974 met een opzegtermijn van 1 jaar en wordt stilzwijgend verlengd wanneer geen der beide partijen de overee komst heeft opgezegd.

Artikel 8.

De op deze overeenkomst vallende kosten komen ten laste van het Rijk.

HH

Aldus opgemaakt en in tweevoud ondertekend te:

IJmuiden, 2 september 1968.  
Haarlem,

De contractant ter anderer zijde, De contractant ter ener zijde,

get. H.de Zoer

get. Ir O.H.Boom

voor gerechtigd plecht

*Handwritten signature and number 54*

