



Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat

Directie Noord-Holland

**BIBLIOTHEEK**

Bouwdienst Rijkswaterstaat  
Postbus 20.000  
3502 LA Utrecht

**Ontwerp-beleidsregel  
dienstverlening veren Noordzeekanaal**

Status: definitief 5 september 2000

Z5011





BIBLIOTHEEK BOUWDIENST RIJKSWATERSTAAT

NR. Z50.11. BOM

BIBLIOTHEEK

Bouwdienst Rijkswaterstaat

Postbus 20.000

3502 LA Utrecht

Tel. 023 - 5301325 / 5301326

# Ontwerp-beleidsregel dienstverlening veren Noordzeekanaal

Gereed: 8 augustus 2000  
Definitief: 5 september 2000



# Inhoudsopgave

---

## **Inhoudsopgave 3**

### **1 Inleiding/samenvatting 5**

- 1.1 Aanleiding voor beleidsregel 5
- 1.2 Gevolgen beleidsregel in het kort 5
- 1.3 Procedure 6
- 1.4 Leeswijzer 6

### **2 Juridische kader 8**

- 2.1 Het beheer van de veerverbindingen 8
- 2.2 De regeling van het vervoer van gevaarlijke stoffen over het Noordzeekanaal 8
- 2.3 Procedure voorbereiding beleidsregel 9

### **3 Beleidskader 11**

- 3.1 Historie van het Noordzeekanaal en de 'historische' overeenkomsten 11
  - 3.1.1 Algemeen 11
  - 3.1.2 Overeenkomst met gemeente Velsen 11
  - 3.1.3 Overeenkomst met gemeente Zaandam 11
  - 3.1.4 Overeenkomst met polderbestuur van Buitenhuizen 12
  - 3.1.5 Verplichtingen uit de 'historische' overeenkomsten 12
- 3.2 De Grote Efficiency Operatie 12
- 3.3 Andere overeenkomsten 13
  - 3.3.1 De Staat en Naco Ferries BV 13
  - 3.3.2 Overeenkomst inzake het blussen van scheepsbranden op het Noordzeekanaal 13
  - 3.3.3 Overeenkomst nopens hulpverlening bij brand, ongevallen en rampen op het Noordzeekanaal 14
- 3.4 Invoering veergelden gemotoriseerd verkeer veren Noordzeekanaal 14
- 3.5 Overig relevant rijksbeleid 14

### **4 Het gebruik van de veerverbindingen 16**

- 4.1 Inleiding 16
- 4.2 Verkeerstellingen 16
  - 4.2.1 Algemeen 16
  - 4.2.2 Veerverbinding te Velsen 18
  - 4.2.3 Veerverbinding te Buitenhuizen 18
  - 4.2.4 Veerverbinding tussen Zaandam en Amsterdam 18
- 4.3 Verkeersenquêtes 19
  - 4.3.1 Algemeen 19
  - 4.3.2 Veerverbinding te Velsen 19
  - 4.3.3 Veerverbinding te Buitenhuizen 20
  - 4.3.4 Veerverbinding tussen Zaandam en Amsterdam 20

### **5 Belangenafweging 22**

- 5.1 De keuze van mogelijke alternatieven 22
- 5.2 Afweging van de meest efficiënte dienstverlening 23
  - 5.2.1 Algemeen 23



---

5.2.2 Afweging verhogen tarieven veergelden	24
5.2.3 Afweging soort pontveer	24
5.2.4 Afweging bedieningstijden	26

## **6 Concept-besluit 29**



# 1 Inleiding/samenvatting

---

## 1.1 Aanleiding voor beleidsregel

Het Rijk, vertegenwoordigd door de minister van Verkeer en Waterstaat, is al langer dan een eeuw beheerder van drie veerverbindingen over het Noordzeekanaal: het pontveer te Velsen, het pontveer te Buitenhuisen en de Hempont tussen Zaandam en Amsterdam. Inmiddels zijn er in de loop der jaren veel nieuwe vaste oeververbindingen over en onder het Noordzeekanaal gerealiseerd en kunnen conform de besluiten van het kabinet en de Tweede Kamer begin jaren negentig de bedoelde veerverbindingen niet meer worden beschouwd als behorend tot de hoofdinfrastructuur van Nederland. Besprekingen halverwege de jaren negentig tussen het Rijk en diverse gemeenten en de provincie hebben uiteindelijk niet geleid tot een overdracht aan een lagere overheid. Sinds 1 januari 1995 heeft het Rijk de exploitatie (bediening en onderhoud) van de drie pontveren uitbesteed aan Naco Ferries BV. De dienstverlening door de Naco heeft in de afgelopen jaren aan de verwachtingen voldaan. Het Rijk heeft dan ook het voornemen om het beheer en onderhoud van de veerverbindingen geheel over te dragen (te privatiseren) aan Naco Ferries BV. Dit dient vanzelfsprekend te geschieden op een maatschappelijk en financieel verantwoorde wijze.

Sinds 1 oktober 1997 dient het gemotoriseerd verkeer - behoudens enkele uitzonderingen - veergelden te betalen voor een overtocht. De overtocht voor (brom)fietzers en voetgangers is, in verband met het ontbreken van reële alternatieve routes, gratis gebleven. Sinds de invoering van veergelden is het gebruik door gemotoriseerd verkeer van de veerverbindingen, met name het pontveer te Velsen en de Hempont, sterk afgenomen. Dit gegeven is aanleiding geweest voor het Rijk om in overleg met Naco Ferries BV, voorafgaand aan de overdracht, een verkeersonderzoek te doen naar het feitelijk gebruik van de veren door de diverse categorieën verkeersdeelnemers.

De onderzoeksresultaten hebben geleid tot de conclusie dat, om te komen tot een doelmatig en efficiënt beheer van de veerverbindingen, het aanbod van dienstverlening van de pontveren in overeenstemming zou moeten worden gebracht met de daadwerkelijke behoefte van de gebruikers. Om dit te bewerkstelligen zal Rijkswaterstaat, vóórdat overdracht aan Naco Ferries BV plaatsvindt, de benodigde maatregelen nemen, met als doel de dienstverlening beter te laten aansluiten op het daadwerkelijk gebruik. Dit dient te gebeuren op een maatschappelijk verantwoorde wijze, waarbij alle belangen van de diverse betrokkenen worden meegewogen. Een en ander zal ook zijn weerslag krijgen in de tussen het Rijk en de Naco Ferries BV te maken afspraken, die worden vastgelegd in een overdrachtsovereenkomst.

## 1.2 Gevolgen beleidsregel in het kort

Deze beleidsregel beschrijft de bevindingen van het onderzoek, benoemt op basis daarvan de mogelijke alternatieven en leidt uiteindelijk tot een voornemen tot aanpassing van de dienstverlening van de drie



veerverbindingen over het Noordzeekanaal te Velsen, Buitenhuizen en Zaandam.

Bij de afweging van alternatieven wordt zoveel mogelijk rekening gehouden met de belangen van de gebruikers van de veerverbindingen.

Na afweging van alle belangen wordt geconcludeerd dat het meest redelijke alternatief is om de dienstverlening van de drie veerverbindingen als volgt te wijzigen:

- de autoveren van Velsen en Zaandam worden vervangen door fiets/voetveren;
- het tweede pontveer van Velsen wordt uit de vaart genomen;
- de bedieningstijden van de drie veerverbindingen worden gedurende de nacht beperkt en voor de veerverbinding te Buitenhuizen gelden extra beperkingen van de bedieningstijden in de weekenden en tijdens de winterperiode.

Voordat het Rijk na het definitieve besluit over de dienstverlening de maatregelen daadwerkelijk wil invoeren, wil zij de gebruikers een overgangperiode bieden, waarin men aan de nieuwe situatie kan wennen en men de gelegenheid heeft om zelf eventueel de nodige maatregelen te treffen. Om die reden heeft het Rijk het voornemen om de maatregelen geleidelijk in te voeren:

- het uit de vaart nemen van het tweede pontveer bij de veerverbinding te Velsen met ingang van 1 juli 2001;
- het aanpassen van de bedieningstijden met ingang van 1 januari 2002;
- het vervangen van de autoveren in Velsen en Zaandam door fiets/voetveren na 1 januari 2003.

### 1.3 Procedure

De beleidsregel is een besluit in de zin van de Algemene wet bestuursrecht en wordt voorbereid met toepassing van afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht (openbare voorbereidingsprocedure). Het ontwerp wordt voor een periode van vier weken ter inzage gelegd. Belanghebbenden krijgen de gelegenheid gedurende die periode hun zienswijze kenbaar te maken. Daarnaast worden diverse bijeenkomsten georganiseerd met belanghebbenden en betrokken overheden om over de beleidswijziging van gedachten te wisselen.

Bij de vaststelling van het definitieve besluit worden de zienswijzen gewogen. Het nemen van het besluit betreft een bevoegdheid van de minister van Verkeer en Waterstaat. Tegen dit besluit kan ingevolge de Awb geen bezwaar en beroep worden ingesteld. Wel kan een vordering worden ingesteld bij de burgerlijke rechter op grond van vermeende onrechtmatige daad.

### 1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 is het **juridische kader** voor deze beleidsregel opgenomen. Daarin wordt ingegaan op het beheer van de veerverbindingen, de regeling van het vervoer van gevaarlijke stoffen over het Noordzeekanaal en de voorbereidingsprocedure van deze beleidsregel.

In hoofdstuk 3 is het **beleidskader** beschreven. Eerst worden de historische overeenkomsten beschreven tussen het Rijk en de plaatselijke overheden inzake de instandhouding van vervoersverbindingen over het



---

Noordzeekanaal. Vervolgens wordt kort ingegaan op de Grote Efficiency Operatie van begin jaren negentig die de privatisering van de veerverbindingen heeft ingeluid, de exploitatieovereenkomst met Naco Ferries BV, waarin het streven tot privatisering is opgenomen, en een tweetal overeenkomsten tussen het Rijk en plaatselijke overheden inzake hulpverlening bij brand, ongevallen en rampen op het Noordzeekanaal. Tenslotte wordt de beleidsnotitie invoering veergelden gemotoriseerd verkeer veren Noordzeekanaal aangehaald en wordt ingegaan op enkele beleidsaspecten met betrekking tot automobilititeit, fietsers en openbaar vervoer.

In hoofdstuk 4 is **het gebruik van de veerverbindingen** beschreven. Daarbij is uitgegaan van tellingen van het gebruik van de veerverbindingen en enquêtes inzake de motieven en de herkomst en bestemming van de gebruikers. Deze gegevens vormen de basis voor de afweging van de bij de dienstverlening van de veerverbinding betrokken belangen.

In hoofdstuk 5 is de **belangenafweging** opgenomen. Gelet op het in hoofdstuk 2 en 3 aangegeven belangenkader van het Rijk en het in hoofdstuk 4 beschreven feitelijk gebruik van de veerverbindingen wordt een aantal mogelijke alternatieven onderzocht om te bezien op welke wijze een doelmatig en efficiënt beheer bewerkstelligd kan worden. Daarbij worden zoveel mogelijk alle belangen afgewogen die zijn betrokken bij de dienstverlening van de veerverbindingen. Eerst wordt een afweging gemaakt of de tarieven van de veergelden zouden kunnen worden verhoogd. Vervolgens wordt afgewogen welke soorten pontveer en welke bedieningstijden het meest passen bij een efficiënt beheer van de veerverbindingen.

In hoofdstuk 6 is het **concept-besluit** opgenomen. Na afweging van alle belangen wordt geconcludeerd dat het meest redelijke alternatief is om de bedieningstijden van alle drie de veerverbindingen enigszins aan te passen en de pontveren in Velsen en Zaandam te wijzigen in fiets/voetveren.



---

## 2 Juridische kader

---

### 2.1 Het beheer van de veerverbindingen

De veerverbindingen over het Noordzeekanaal zijn waterstaatswerken in de zin van de Wet beheer rijkswaterstaatswerken, de Waterstaatswet 1900 en het daarop gebaseerde Organiek Besluit Rijkswaterstaat.

De minister van Verkeer en Waterstaat is het bevoegde gezag c.q. bestuursorgaan dat regels kan stellen ten aanzien van het beheer (waaronder de bediening) en het onderhoud van de veerverbindingen. Voorts zijn de pontveren en andere infrastructurele voorzieningen behorende bij de veerverbindingen in eigendom bij de Staat.

Uit oogpunt van het doelmatig beheer van de veerverbindingen is de minister van Verkeer en Waterstaat thans nog bevoegd om een besluit te nemen tot vaststelling of aanpassing van de dienstverlening van de pontveren.

Begin jaren negentig is door de regering en de Tweede Kamer uitgesproken dat de veerverbindingen niet behoren tot de hoofdinfrastructuur van Nederland. Zij behoren derhalve te worden overgedragen aan lagere overheden dan wel aan een particuliere onderneming. Decentralisatie aan lagere overheden bleek niet mogelijk aangezien de lokale overheden desgevraagd geen belangstelling toonden voor overname. Vervolgens zijn met Naco Ferries BV afspraken gemaakt over gefaseerde overname (privatisering) van de veerverbindingen. De exploitatie (bediening en onderhoud) van de pontveren geschiedt al sinds 1 januari 1995 door Naco Ferries BV. Na privatisering zal Naco Ferries BV het volledig beheer en onderhoud van de veerverbindingen uitoefenen, is zij eigenaar van alle voorzieningen en is zij daarmee rechtsopvolger van het Rijk ten aanzien van de jegens het Rijk geldende rechten en verplichtingen.

### 2.2 De regeling van het vervoer van gevaarlijke stoffen over het Noordzeekanaal

De veerverbindingen dienen onder meer als vervoersverbinding over het Noordzeekanaal voor het transport van gevaarlijke stoffen. Daarom is een afzonderlijke paragraaf over het specifieke wettelijk kader op zijn plaats. De veerverbindingen zijn niet de enige verbindingen voor een dergelijk (weg)transport: ook de Velsertunnel, Wijkertunnel, Coentunnel, IJtunnel en Zeeburgertunnel en de Schellingwouderbrug kunnen daarvoor worden gebruikt. Hieronder wordt kort op het geldend regime per oeververbinding ingegaan.

De Wet vervoer gevaarlijke stoffen geeft voorschriften voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. In bijlage 2 van de Regeling vervoer over land van gevaarlijke stoffen gebaseerd op deze wet zijn tabellen opgenomen waaruit blijkt dat de Coen-, de Zeeburger- en de Wijkertunnel tot de categorie I-tunnels behoren. Dit wil zeggen dat het niet toegestaan is om stoffen te vervoeren met gevaar voor massa-explosie of scherfwerking of waarbij bij de verbranding een aanzienlijke warmtestraling vrijkomt. Stoffen met een gering explosiegevaar, samengeperste, giftige en brandbare gassen, stoffen



die vatbaar zijn voor zelfontbranding of die wanneer zij in contact komen met water brandbare gassen ontwikkelen, organische peroxiden en bepaalde giftige en bijtende stoffen mogen slechts onder bepaalde verpakkingsvoorwaarden door de tunnels vervoerd worden.

De IJ- en de Velsertunnel behoren tot de categorie II-tunnels. In deze tunnels is het niet toegestaan om ontplofbare stoffen, voor zelfontbranding vatbare stoffen, stoffen die in contact met water brandbare gassen ontwikkelen, organische peroxiden en bijtende stoffen te vervoeren.

De Schellingwouderbrug kent geen beperkingen ten aanzien van het vervoer van gevaarlijke stoffen.

Een beperking in de toelating van vervoer met gevaarlijke stoffen kan gevolgen hebben voor de routing van dit vervoer. Op grond van artikel 18 van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen neemt de desbetreffende gemeenteraad daarover een aanwijzingsbesluit.

### **2.3 Procedure voorbereiding beleidsregel**

De beleidsregel betreft de vaststelling van nieuwe feiten en de afweging van relevante belangen met betrekking tot de mate van dienstverlening van de veerverbindingen. Aanpassing van de dienstverlening betekent een wijziging in het door het Rijk tot nu toe gevoerde beleid inzake deze dienstverlening.

De beleidsregel is een besluit in de zin van de Algemene wet bestuursrecht. Op grond van de Algemene wet bestuursrecht dienen de daarbij betrokken belangen zorgvuldig afgewogen te worden. Bij de voorbereiding van deze beleidsregel is daarom gekozen voor de openbare voorbereidingsprocedure van afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht.

Er zijn diverse bijeenkomsten georganiseerd met belanghebbenden en betrokken overheden om over de beleidswijziging van gedachten te wisselen.

De ontwerp-beleidsregel wordt voor een periode van vier weken ter inzage gelegd. Belanghebbenden krijgen de gelegenheid gedurende die periode hun zienswijze (bij voorkeur schriftelijk) kenbaar te maken.

Begin september 2000 worden op drie locaties drie informatieavonden en één hoorzitting georganiseerd over de ontwerp-beleidsregel.

Bij vaststelling van de beleidsregel worden de ingebrachte zienswijzen inhoudelijk betrokken bij de afweging. Na vaststelling zal de (definitieve) beleidsregel worden bekendgemaakt en ter inzage gelegd. De kennisgeving van (de zakelijke inhoud van) het besluit geschiedt in de Staatscourant en een aantal daarvoor meest in aanmerking komende dag-, nieuws- en huis-aan-huisbladen.

Tegen de beleidsregel kan ingevolge artikel 8:2 van de Algemene wet bestuursrecht geen bezwaar en beroep bij de administratieve rechter worden ingesteld. Wel kan een vordering worden ingesteld bij de burgerlijke rechter op grond van vermeende onrechtmatige daad (artikel 6:162 Burgerlijk Wetboek).

Daarnaast bestaat er de mogelijkheid voor natuurlijke personen of rechtspersonen die door deze maatregel menen meer dan tot het (normaal) maatschappelijk risico behorende schade te ondervinden om een verzoek



---

tot nadeelcompensatie in te dienen bij het ministerie van Verkeer en Waterstaat op grond van de Regeling nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999.



## 3 Beleidskader

---

### 3.1 Historie van het Noordzeekanaal en de 'historische' overeenkomsten

#### 3.1.1 Algemeen

In 1861 heeft het Rijk aan de Amsterdamse Kanaal Maatschappij (AKM) opdracht gegeven het Noordzeekanaal te graven. De AKM kreeg van het Rijk verder opdracht om ervoor te zorgen dat de negatieve gevolgen van het graven van het kanaal voor alle betrokkenen zoveel mogelijk werden beperkt. In dat kader werden door de AKM in totaal drie overeenkomsten gesloten, te weten met de gemeente Velsen en Zaandam (nu Zaanstad) in 1866 en 1867 en met het polderbestuur van Buitenhuizen (nu de waterschappen Het Lange Rond en Groot-Haarlemmermeer) in 1866. De grote verschillen in plaatselijke omstandigheden hebben geleid tot overeenkomsten met een verschillende inhoud en betekenis. In de gemeente Velsen werd de gemeente 'verdeeld' in een zuidelijk (Velsen-zuid) en een noordelijk (Velsen-noord) deel, terwijl in de gemeente Zaandam vrijwel niets veranderde door de komst van het Noordzeekanaal.

Het Noordzeekanaal is in 1876 in gebruik genomen. Uiteindelijk bleek de zorg voor het Noordzeekanaal te problematisch voor de AKM. In 1881 heeft het Rijk het beheer van het Noordzeekanaal, inclusief de in de tussentijd gerealiseerde brug- en veerverbindingen, zelf weer ter hand genomen. Deze situatie is tot op heden ongewijzigd.

Doordat het Rijk in 1881 de rechten en verplichtingen van AKM overnam, werd zij daarmee gebonden aan de door AKM gesloten overeenkomsten met de gemeente Velsen, de gemeente Zaandam en het polderbestuur van Buitenhuizen.

#### 3.1.2 Overeenkomst met gemeente Velsen

In de overeenkomst met de gemeente Velsen d.d. 13 januari 1866 is bepaald dat (onder meer) voetgangers kosteloos per veer zouden kunnen worden overgezet. Omdat de brug over het Noordzeekanaal eerder gereed was, is dit veer nooit in gebruik genomen. De brug werd in 1905 vervangen door een veerverbinding. Met de aanleg van de Velsertunnel eind jaren vijftig werden de veren overtollig en zijn zij in 1957 ongeveer twee kilometer westelijk ingezet voor met name het langzaam verkeer tussen IJmuiden en Velsen-noord dat geen gebruik kan maken van de Velsertunnel.

#### 3.1.3 Overeenkomst met gemeente Zaandam

In de overeenkomst tussen AKM en de gemeente Zaandam d.d. 8 maart 1867 is onder meer bepaald, dat de AKM een veerverbinding voor voetgangers en voertuigen over het hoofdkanaal op de hoek van de Voorzaan en het Noordzeekanaal moest aanleggen, onderhouden en bedienen. De mogelijkheid om veergelden te gaan heffen is in beginsel opgehouden. De Hempont tussen Zaandam en Amsterdam is nooit door een brug of een andere verbinding vervangen.



### **3.1.4 Overeenkomst met polderbestuur van Buitenhuizen**

In de overeenkomst met het polderbestuur van Buitenhuizen d.d. 31 mei 1866 verplichtte de AKM zich om ingezetenen en ingelanden een kosteloze overtocht te garanderen. De aanleg van het Noordzeekanaal kon niet als een belangrijke belemmering voor de openbare gemeenschap worden beschouwd. De veerverbinding te Buitenhuizen is behouden gebleven, hoewel zijn functie is gewijzigd door veranderd grondgebruik aan beide zijden van het kanaal. Aan de zuidzijde is het recreatiegebied Spaarnwoude aangelegd, terwijl zich aan de noordzijde voornamelijk landbouwgebied bevindt. In de nabije toekomst zullen aan de noordzijde bedrijven- en industrieterreinen tot ontwikkeling worden gebracht. Concluderend kan worden gesteld dat er geen sprake is van een doorsneden openbare gemeenschap, zoals in 1861/1866 werd bedoeld.

### **3.1.5 Verplichtingen uit de 'historische' overeenkomsten**

Erkend kan worden dat er op dit moment nog verplichtingen bestaan die uit de 'historische' overeenkomsten met Velsen, Zaanstad en Buitenhuizen voortvloeien. Die verplichtingen moeten echter op een andere wijze worden uitgelegd omdat de samenleving in de loop van deze eeuw ingrijpend is veranderd. Met de komst van moderne vervoermiddelen, zoals de auto en de op dit moment geboden mogelijkheden (met name tunnels) om het Noordzeekanaal te passeren, is ten tijde van het sluiten van de overeenkomsten geen rekening gehouden. Bij de invoering van veergelden in 1997 is het vervoer van langzaam verkeer als fietsers en voetgangers wel gratis gebleven, rekening houdende met de afspraken uit het verleden.

In de overeenkomsten is niets geregeld over de frequentie van de dienstregeling. Gelet op de strekking van de overeenkomsten moet echter worden geoordeeld dat er wel bepaalde minimale bedieningsniveaus gelden voor bepaalde gebruikerscategorieën. Deze bedieningsniveaus kunnen afhankelijk worden gesteld van het aantal gebruikers of de aanwezigheid van voldoende alternatieven.

## **3.2 De Grote Efficiency Operatie**

Als gevolg van een herbezinning van de overheidstaken heeft het kabinet begin jaren negentig besloten tot het uitvoeren van "de Grote Efficiency Operatie (GEO)". Deze operatie hield in dat van bepaalde rijkstaken het nut en de noodzaak voor uitvoering door de rijksoverheid niet langer aanwezig werden geacht. Waterstaatswerken die niet behoorden tot de hoofdinfrastructuur, maar wel door het Rijk werden beheerd, dienden te worden overgedragen aan lagere overheden of particuliere ondernemingen.

De veerverbinding te Velsen dient door de komst van de Veler- en de Wijkertunnel met name het lokale verkeer.

De functie van de veerverbinding te Buitenhuizen is in de loop der jaren gewijzigd door veranderd grondgebruik aan beide zijden van het kanaal. Ook deze verbinding heeft primair een lokale functie.

De Hempont tussen Zaandam en Amsterdam heeft eveneens een primair lokale functie mede gelet op de nabije aanwezigheid van de Coentunnel.

Onderzocht is of het mogelijk zou zijn de veerverbindingen op te heffen, te decentraliseren of te verzelfstandigen. Met het oog op de lokale en regionale behoeftevoorziening door de drie veerverbindingen die is vastgesteld aan de hand van een verkeersonderzoek en na overleg met de



betrokken overheden, is opheffing van de veerverbindingen niet wenselijk geacht.

Decentralisatie, door middel van overdracht aan een lagere overheid, bleek niet mogelijk aangezien de lokale overheden na overleg met het Rijk geen belangstelling toonden voor overname.

Uiteindelijk werd het regionaal vervoersbedrijf NZH (nu ConneXXion) bereid gevonden om de veren gefaseerd over te nemen. Het streven tot privatisering is in oktober 1994 in een, hierna nog te bespreken exploitatieovereenkomst met Naco Ferries BV, een dochteronderneming van ConneXXion vastgelegd. Naco Ferries BV exploiteert de veerverbindingen sinds 1995.

In de GEO-rapportage aan de Tweede Kamer werd onder andere het voorstel gedaan voor een kostendekkende exploitatie van tenminste de personele lasten van de veerverbindingen in het Noordzeekanaal. Na instemming van de Kamer met dit voorstel is het ministerie van Verkeer en Waterstaat begonnen met het nemen van maatregelen om de personele lasten kostendekkend te maken. Een van die maatregelen was het innen van veergelden voor gemotoriseerd verkeer dat gebruik maakt van de veerverbindingen. Het in deze beleidsregel opgenomen besluit tot afstemming van de dienstverlening en bedieningstijden op het huidige gebruik van de veerverbindingen dient eveneens te worden gezien als een maatregel om te komen tot een doelmatig en efficiënt beheer van de veerverbindingen.

### **3.3      Andere overeenkomsten**

#### **3.3.1    De Staat en Naco Ferries BV**

Op 18 oktober 1994 is tussen de Staat en Naco Ferries BV een overeenkomst gesloten waarin is vastgelegd dat de exploitatie van de veerverbindingen uitbesteed wordt aan Naco Ferries BV en dat partijen er naar zullen streven de privatisering van de veerverbindingen uiterlijk per 1 januari 1999 tot uitvoering te brengen. Tevens is in deze overeenkomst bepaald dat de Staat er naar streeft om te komen tot een kostendekkende exploitatie van de veerverbindingen, waarbij ten minste de personeelskosten worden gedekt. De overeenkomst eindigt met ingang van de datum waarop privatisering wordt gerealiseerd. In overleg met Naco Ferries BV is naderhand afgesproken te streven naar een feitelijke overdracht van het beheer en onderhoud (privatisering) per 1 januari 2001.

#### **3.3.2    Overeenkomst inzake het blussen van scheepsbranden op het Noordzeekanaal**

Deze overeenkomst (nr. NH 1946) werd gesloten op 2 september 1968 tussen het Rijk (Rijkswaterstaat, directie Noord-Holland) en de gemeente Velsen. Hierin is bepaald dat Rijkswaterstaat een blusvoertuig ter beschikking stelt aan de gemeente ten behoeve van de bestrijding van scheepsbranden op het Noordzeekanaal, met name in de Noordzeesluizen. In het geval de brand uitsluitend vanaf het water te bestrijden is, rijdt deze brandweerauto over de weg naar de veerverbinding te Velsen. Vervolgens verzorgt het Rijk zo nodig het transport van het blusvoertuig te water, waarbij gebruik wordt gemaakt van één van de pontveren. Inmiddels zijn bij de renovatie van de Noordzeesluizen de wegverbindingen over de Kleine sluis, Zuidersluis en Noordersluis zo verzwaaard dat alle sluisen vanaf het land te bereiken zijn. Deze overeenkomst is nog steeds van kracht en wordt elke vijf jaren stilzwijgend verlengd. Door het Rijk wordt in overleg met de



---

gemeente een onderzoek gedaan naar nut en noodzaak van handhaving van de overeenkomst en eventueel naar een alternatieve oplossing.

### **3.3.3 Overeenkomst nopens hulpverlening bij brand, ongevallen en rampen op het Noordzeekanaal**

Op 31 mei 1972 zijn het Rijk (Rijkswaterstaat, directie Noord-Holland) en de gemeenten Amsterdam, Zaanstad, Beverwijk, Haarlemmerliede en Spaarnwoude en Velsen overeengekomen elkaar hulp te verlenen bij brand, ongevallen en rampen op het Noordzeekanaal (overeenkomst nr. 89). De gemeente, op wiens grondgebied de brand, het ongeval of ramp zich bevindt, dient zo spoedig mogelijk met het gevraagde materieel en personeel te hulp te komen. Deze overeenkomst betreft niet het gebruik van de ponten bij de hulpverlening bij bovengenoemde calamiteiten.

### **3.4 Invoering veergelden gemotoriseerd verkeer veren Noordzeekanaal**

Om uitvoering te kunnen geven aan de doelstelling om te komen tot een kostendekkende exploitatie (zie paragraaf 3.2) is het Rijk in oktober 1997 overgegaan tot het heffen van veergelden voor het gemotoriseerd verkeer. Het gebruik van de verbindingen over het Noordzeekanaal is tot die tijd altijd gratis geweest. Uit de toentertijd door Rijkswaterstaat uitgevoerde onderzoeken is gebleken dat gemotoriseerd verkeer (behoudens enkele uitzonderingen) de route over de Noordzeesluizen te IJmuiden, de Velsers-, de Wijker- en de Coentunnel, het Distelwegveer over het IJ te Amsterdam, de IJ- en de Zeeburgertunnel en de Schellingwouderbrug te Amsterdam als alternatief gebruiken om het Noordzeekanaal en het IJ te kruisen. Het Distelwegveer staat open voor alle verkeer en wordt op werkdagen bediend van 6:30-19:30 uur. De andere oeververbindingen kunnen dag en nacht worden gepasseerd.

Bij de vraag wanneer een reductie op veergelden geboden is, heeft het Rijk twee hoofdcriteria toegepast:

1. het ontbreken van redelijke kosteloze alternatieven om het Noordzeekanaal te kruisen;
2. de onmogelijkheid om de financiële gevolgen van de veergelden te beperken of teniet te doen door deze kosten door te berekenen in de (transport)prijs of door aanpassing van de bedrijfsvoering zonder afbreuk te doen aan de eigen concurrentiepositie.

Voor de diverse categorieën verkeer betekende dit dat voetgangers en (brom)fietzers kosteloos worden vervoerd en dat voor voertuigen waarmee explosieven worden vervoerd, tot 1 oktober 1998 evenmin veergeld is geïnd.

Tussen de Staat en NACO Ferries BV is op 1 oktober 1997 een uitvoeringsovereenkomst getekend voor de heffing van de veergelden. Hierin is, naast de wijze van het innen van de veergelden, de registratie en controle op de geïnde veergelden, ook de hoogte van de veergelden opgenomen.

### **3.5 Overig relevant rijksbeleid**

In het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (TK 1989-1990, 20 922, nrs. 15-16) is een mobiliteitsbeleid opgenomen waarin aspecten als



---

veiligheid, leefbaarheid, bereikbaarheid en milieu een grote rol spelen. Daarbij wordt rekening gehouden met de wensen van de burger om op een snelle, schone en veilige manier zijn plaats van bestemming te kunnen bereiken. In het kader van het mobiliteitsbeleid dient de automobilititeit te worden beperkt en samen rijden, het gebruik van het openbaar vervoer en de fiets te worden gestimuleerd. Voor korte verplaatsingen tot 5 à 10 kilometer is de fiets het meest aangewezen vervoersmiddel. Om het gebruik van de fiets te bevorderen en dat van de auto af te remmen, zijn zowel maatregelen nodig die het fietsen aantrekkelijker maken als maatregelen die het gebruik van de auto juist onaantrekkelijker maken. Het in stand houden van een gratis fietspont kan een bijdrage leveren aan dit beleid.



---

## 4 Het gebruik van de veerverbindingen

---

### 4.1 Inleiding

In 1998 en 1999 bleek uit verkeerstellingen dat het gebruik door gemotoriseerd verkeer van met name de veerverbindingen in Velsen en Zaandam sterk was afgenomen ten opzichte van 1997. Voorts bleek het nachtelijk gebruik van de veerverbindingen van alle drie veerverbindingen zeer laag te zijn. Daarom is in de periode van augustus 1999 tot 1 maart 2000 nader onderzoek gedaan naar het gebruik van de veren.

In dit hoofdstuk worden in het kort de resultaten van de tellingen van het gebruik van de veerverbindingen en de enquêtes inzake de motieven en de herkomst en bestemming van de gebruikers beschreven. Deze gegevens vormen de basis voor de afweging van de bij de dienstverlening van de veerverbindingen betrokken belangen.

Voor een uitgebreide uitwerking van de onderzoeksresultaten wordt verwezen naar het eveneens ter inzage gelegde rapport "Aanpassingen in de dienstverlening Veren Noordzeekanaal" (Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat, directie Noord-Holland, juli 2000).

### 4.2 Verkeerstellingen

#### 4.2.1 Algemeen

Het gebruik van de veren over het Noordzeekanaal door het gemotoriseerd verkeer wordt continu geregistreerd. Uit tellingen blijkt dat het gebruik van de veren op alle drie de verbindingen de laatste jaren sterk is afgenomen. In percentages uitgedrukt is het gebruik van de veerverbinding te Velsen in 1998 en 1999 met 79 % gedaald ten opzichte van 1993 en maakt dus nog slechts 21 % van het oorspronkelijke aantal gemotoriseerde voertuigen van de veerverbinding gebruik. In Zaandam en Buitenhuizen is het gebruik ongeveer gehalveerd.

Uit een verdere analyse van de verkeersgegevens blijkt dat met name in de nacht het gebruik sterk is gedaald en in absolute aantallen zeer laag is.

Als belangrijkste oorzaken van de afname van het gebruik van de veren kunnen de openstelling van de Wijkertunnel in juli 1996 en de invoering van de tariefheffing in oktober 1997 worden genoemd.

In 1999 wordt een lichte toename geconstateerd ten opzichte van 1998. Het betreft met name personenauto's en vrachtwagens. Onduidelijk is of deze toename structureel van aard is, of dat de fluctuatie wordt veroorzaakt door incidenten. Uit de telgegevens van de afgelopen jaren blijkt namelijk dat het gebruik van de drie veerverbindingen incidenteel fluctueert. Zo kan de tijdelijke toename in 1999 bij de veerverbinding tussen Zaandam en Amsterdam veroorzaakt worden door bijvoorbeeld de renovatie van de IJ-tunnel, waarbij men om de verkeersdruk van de Coentunnel te vermijden, de voorkeur geeft aan de veerverbinding tussen Zaandam en Amsterdam. De toename van het gebruik van de veerverbinding te Velsen



in 1999 door gemotoriseerd verkeer heeft mogelijk te maken het feit dat de Velsertraverse (Velsen-Noord) een aantal maanden afgesloten is.

Tabel 1 geeft een overzicht van het gemiddeld aantal gemotoriseerde voertuigen per dag in de periode 1993 tot en met 1999.

Tabel 1

	Velsen	Buitenhuisen	Zaandam
1993	779	1039	488
1994	618	960	426
1995	521	954	363
1996	509	859	373
*)1997	406	686	346
1998	163	539	233
1999	166	572	300
**) % 1998	21%	52%	48%
***) % 1999	21%	55%	61%

Bron: tellingen RWS en Naco Ferries B.V.

\*) 1 oktober 1997 : invoering tariefheffing

\*\*) % motorvoertuigen 1998 ten opzichte van 1993

\*\*\*) % motorvoertuigen 1999 ten opzichte van 1993

In tabel 2 wordt het gemiddeld aantal gemotoriseerde voertuigen weergegeven dat in de nacht (tussen 22:00 uur en 6:00 uur) van de veerverbindingen gebruikmaakt in het jaar vóór en het jaar na invoering van veergelden.

Tabel 2

	Velsen	Buitenhuisen	Zaandam
1996	22	34	24
1998	4	19	8

Bron: Telling RWS en Naco Ferries B.V.

In tabel 3 is het gemiddelde aantal voetgangers, (brom)fietzers en voertuigen per dag die niet in de tunnels worden toegelaten, in het jaar 1999 opgenomen.

Tabel 3

categorie	Velsen	Buitenhuisen	Zaandam
voetgangers	64	14	31
(brom)fietzers	2431	523	1148
nttv*)	32	20	20

Bron: Telling RWS en Naco Ferries B.V.

\*) Onder nttv wordt verstaan: voertuigen die niet in de tunnels worden toegelaten. Hieronder vallen onder meer shovels, tractoren en andere niet gekentekende voertuigen, huisvuilauto's en veegauto's, voertuigen met gevaarlijke stoffen, exceptioneel vervoer (met zeer grote afmetingen) e.d.

In de paragrafen 4.2.2 tot en met 4.3.4, waarin karakteristieken van de drie veerverbindingen worden gegeven, zijn de gegevens gebaseerd op het jaar 1999.



#### **4.2.2 Veerverbinding te Velsen**

Op de veerverbinding te Velsen varen twee pontveren. Het eerste pontveer (Velsen I) vaart alle dagen gedurende 24 uur. Het tweede pontveer (Velsen II) vaart op werkdagen tussen 7:30 uur en 17:30 uur. De tellingen van de pontveren Velsen I en Velsen II zijn samengevoegd. Van deze veerverbinding wordt in 1999 door ongeveer 60.000 motorvoertuigen gebruikgemaakt. Dit zijn personenauto's, vrachtauto's en het verkeer dat niet is toegelaten in de tunnels (tractoren, het vervoer van gevaarlijke stoffen en exceptioneel vervoer). De (brom-)fietsers en voetgangers vormen de grootste categorie gebruikers.

Uit de tellingen blijkt dat:

- tussen 5:00 en 9:00 uur de pont het meeste wordt gebruikt door (brom)fietsers;
- tussen 9:00 en 23:00 uur de pont wederom het meeste wordt gebruikt door (brom)fietsers; aan personenauto's zijn gemiddeld 10 per uur en aan vrachtauto's en niet-tunnel toegelaten verkeer gemiddeld 2 voertuigen per uur geteld;
- tussen 23:00 en 5:00 uur de pont niet of nauwelijks wordt gebruikt door personenauto's, vrachtauto's, niet-tunnel toegelaten verkeer en voetgangers. Op een doordeweekse dag wordt de pont 's nachts door gemiddeld 8 (brom)fietsers per uur gebruikt.

De motieven van de gebruikers van de veerverbinding te Velsen worden beschreven in paragraaf 4.3.2.

#### **4.2.3 Veerverbinding te Buitenhuizen**

In Buitenhuizen vaart één pontveer alle dagen van de week gedurende 24 uur per dag. Het gebruik door het gemotoriseerd verkeer is bij deze veerverbinding in vergelijking met de andere twee het grootst. In 1999 maakten ongeveer 209.000 motorvoertuigen gebruik van de veerverbinding. Ten opzichte van de veerverbinding te Velsen is het aantal personenauto's in Buitenhuizen duidelijk hoger.

- Tussen 5:00 uur en 23:00 uur wordt de veerverbinding op werkdagen behoorlijk gebruikt door personenauto's (gemiddeld 32 per uur); in de weekenden pas vanaf 8:00 uur (zomer) en 11:00 uur (winter); het vrachtverkeer is met name het drukst op werkdagen. Het niet-tunnel toegelaten verkeer en de voetgangers maken slechts zeer spaarzaam gebruik van deze pont. Het aantal (brom)fietsers (voornamelijk recreanten in de zomer) is ongeveer de helft ten opzichte van de veerverbinding te Velsen. In de zomermaanden bedraagt het gemiddelde 47 (brom)fietsers per uur en in de wintermaanden 13 (brom)fietsers per uur.
- Tussen 23:00 en 5:00 uur wordt het veer zeer weinig gebruikt door alle categorieën.

De motieven van de gebruikers van de veerverbinding te Buitenhuizen worden beschreven in paragraaf 4.3.3.

#### **4.2.4 Veerverbinding tussen Zaandam en Amsterdam**

Op de veerverbinding tussen Zaandam en Amsterdam vaart één veer alle dagen van de week gedurende 24 uur per dag. Van deze veerverbinding maakten in 1999 ongeveer 109.500 motorvoertuigen gebruik.

- Tussen 5:00 uur en 24:00 uur wordt de veerverbinding het meeste gebruikt door (brom)fietsers. Voetgangers maken zeer spaarzaam gebruik. Het niet-tunnel toegelaten verkeer en vrachtauto's maken in het weekend vrijwel geen gebruik van de veerverbinding, op een



doordeweekse dag zijn dit er ongeveer 2 à 3 per uur. Het aantal personenauto's bedraagt gemiddeld 10 voertuigen per uur.

- Tussen 24:00 uur en 5:00 uur wordt er niet of nauwelijks gebruik gemaakt van de pont, slechts gemiddeld vijf (brom)fietzers per uur worden overgezet.

De motieven van de gebruikers van de veerverbinding tussen Zaandam en Amsterdam worden beschreven in paragraaf 4.3.4.

#### 4.3 Verkeersenquêtes

##### 4.3.1 Algemeen

Door middel van een aantal enquêtes in 1999 is onderzocht welk motief de gebruikers hebben voor het gebruik van de veerverbindingen. Voorts is onderzocht waar de gebruikers vandaan komen en naartoe gaan (herkomst en bestemming). Voor een nadere uitwerking van de enquêtes wordt verwezen naar het rapport 'Verkeersenquêtes Veren Noordzeekanaal', Adviesbureau voor Mobiliteit, 2000.

##### 4.3.2 Veerverbinding te Velsen

De verdeling van de motieven voor het gebruik van de veerverbinding Velsen (veren I en II) ziet er als volgt uit:

- werk en zakelijk	53 %
- school	28 %
- sociaal-recreatief	19 %

Velsen is daarmee typisch een veerverbinding voor gebruikers met het motief werk of school. Deze gebruikers zijn vooral aanwezig in de ochtenden en avondspits, maar ook tussen 21:00 en 23:00 uur is er een piek te zien in verband met de ploegendienstwisseling bij onder meer Corus en Crown van Gelder. Ook in het weekend vinden er veel 'werkreizen' plaats: op zaterdag 33% en op zondag 27%. De schoolreizen worden vooral met de fiets gemaakt met een piek tussen 08.00 en 09.00 uur en tussen 14.00 en 15.00 uur op werkdagen (maandag tot en met vrijdag). In het weekend is het percentage met een sociaal-recreatief motief het hoogst.

Van de voetgangers heeft ruim de helft een sociaal-recreatief doel en een kleiner deel reist voor schoolbezoek. Bij de (brom)fietzers heeft ongeveer de helft werk als motief en 1/3 het motief school.

Van het totale verkeer heeft 89% een lokale 'herkomst en bestemming' relatie. De voornaamste herkomsten en bestemmingen zijn Velsen-Noord, IJmuiden en Beverwijk. Daarnaast is er een relatie met Haarlem.

Het verkeer dat niet in de tunnel wordt toegelaten reist in één derde van de gevallen zeer lokaal, gericht op Corus en met bestemming IJmuiden. Verder weg gelegen bestemmingen zijn Rotterdam, Delft, Alkmaar en Purmerend. Van het vrachtverkeer heeft de helft een lokale bestemming. De overige bestemmingen liggen vooral in de rest van Zuid-Holland en Utrecht. In het weekend is er onder alle verkeersdeelnemers een sterkere relatie met Beverwijk (de Bazaar) en Haarlem. De herkomsten en bestemmingen zijn dan meer divers.

Meer dan 60% is een vaste gebruiker van het veer. Dit zijn vooral scholieren, werknemers van Corus en andere bedrijven en instellingen in de omgeving.

Door met name (brom)fietzers en voetgangers wordt aangegeven dat men voor de overtocht per pontveer kiezen omdat zij vinden dat zij geen alternatief hebben. Automobilisten noemen als belangrijkste reden voor het gebruik van het pontveer het comfort, het vermijden van files of het



verkeerd rijden.

#### 4.3.3 Veerverbinding te Buitenhuizen

De verdeling van de motieven voor het gebruik van de veerverbinding te Buitenhuizen ziet er als volgt uit:

- werk en zakelijk	42%
- school	3%
- sociaal-recreatief	54%
- rest	1%

Het veer wordt veelal gebruikt door automobilisten met werk of recreatie als motief. Ook in het weekend vinden er veel verplaatsingen met het motief werk plaats (zaterdag 23% en zondag 13%). Dit veer wordt zeer weinig door scholieren gebruikt.

De belangrijkste bestemmingen en herkomsten zijn Haarlem en omstreken, Assendelft/Nauerna, Zaandam en het gebied 'overig Noord-Holland'. Het Amsterdamse havengebied is daarnaast op werkdagen een belangrijk doel van de categorie 1 en 2 (niet tunnel toegelaten verkeer en vrachtauto's). Ongeveer 85% van de reizen vindt lokaal dan wel regionaal plaats.

Net als bij de andere veren zijn de herkomsten en bestemmingen in het weekend meer gespreid dan op werkdagen. Een veel genoemde bestemming is Snow World, de skibaan in het recreatiegebied Spaarnwoude. Eveneens is er een aantoonbare relatie met het crematorium in Driehuis. Op zondag wordt het veer gebruikt voor bezoek aan de Bazaar in Beverwijk.

Voetgangers en (brom)fietzers kennen een grote variatie in herkomsten en bestemmingen. De sterkste relatie voor de categorie langzaam verkeer is die tussen Haarlem en Assendelft.

Het aandeel vaste gebruikers (39%) ligt lager dan bij de andere veren. Op werkdagen is de automobilist een regelmatig gebruiker en is het gebruik door de (brom-)fietser minder frequent. In het weekend is dit omgedraaid en maakt deze groep juist wel frequent, maar de automobilist niet frequent gebruik van het veer. In het weekend zijn er de meeste incidentele gebruikers.

De reistijd is de belangrijkste reden om van het veer Buitenhuizen gebruik te maken. De gebruikers die niet door de tunnel mogen, noemen als belangrijkste reden het feit dat zij geen alternatieve verbinding hebben.

#### 4.3.4 Veerverbinding tussen Zaandam en Amsterdam

De verdeling van de motieven voor het gebruik van de Hempont tussen Zaandam en Amsterdam ziet er als volgt uit:

- werk en zakelijk	60%
- school	2%
- sociaal-recreatief	38%

Het veer heeft voornamelijk een functie als woon-werk veer (60%) en voor sociaal-recreatief gebruik (38%). In het weekend vindt een aanzienlijk deel van de reizen met het motief werk plaats. Dit is op zaterdag 41% en op zondag 27%. De herkomsten en bestemmingen zijn daarbij de Amsterdamse havens, Beverwijk en Zaandam.

Het motief school kent een 'spits' op werkdagen in de ochtend voor 10.00 uur en 's middags tussen 16.00 en 17.00 uur (later tijdstip dan het veer Velsen).

Het sociaal-recreatief verkeer is in het weekend het hoogst. De drukste tijden in het weekend liggen op zaterdag tussen 09.00 en 10.00 uur en



---

17.00 en 18.00 uur in de richting Amsterdam en op zondag tussen 12.00 en 13.00 uur eveneens richting Amsterdam. Op werkdagen heeft bijna 90% van het verkeer het motief werk. Het reizen met het motief school op dit veer is in het algemeen laag (2%).

De relatie Zaandam-Amsterdam is bij de veerverbinding tussen Zaandam en Amsterdam dominant. Dit geldt met name voor vrachtwagens richting het Amsterdamse havengebied. De reizen blijven grotendeels binnen de eigen regio. Personenauto's zijn gericht op de havens in Amsterdam, maar ook op andere delen van de stad Amsterdam. Op zaterdag en zondag zijn de herkomsten en bestemmingen veel meer divers. Dit geldt voor alle drie de veerverbindingen.

Bij elkaar is 60% min of meer vaste gebruiker van de pont. De meeste gebruikers daarvan zijn voetgangers en (brom)fietzers. Onder het niet in de tunnel toegelaten verkeer is er een groep die meer dan eens per dag van de pont gebruik maakt, bijvoorbeeld huisvuil- en cacaotransporten.

De meeste gebruikers zeggen geen alternatief te hebben en daarom de pont te gebruiken (voornamelijk de (brom)fietzers en de voetgangers en de voertuigen die niet in de tunnels worden toegelaten).

Veel voorkomende herkomst en bestemmingsrelaties van automobilisten met het motief werk bevinden zich tussen Velsen-Noord, Beverwijk, Assendelft, Zaandam en Amsterdam en het Gooi.

Automobilisten noemen het vermijden van files en een mede daardoor kortere reistijd, als belangrijkste reden voor het gebruik van de pont. Tijdens de enquêteperiode is de Den Uijlbrug in Zaandam gestremd geweest, hetgeen een (tijdelijk) motief is geweest om de veerpont te gebruiken. Het vrachtverkeer kan deels wel door de Coentunnel, maar vaak is de lading net te breed of is er sprake van een klapperend zeil en wil men geen risico nemen om door de tunnel te gaan.



## 5 Belangenafweging

---

### 5.1 De keuze van mogelijke alternatieven

In hoofdstuk 2 en 3 is het belangenkader van het Rijk aangegeven. In hoofdstuk 4 is inzicht gegeven in de behoefte van de gebruikers. Op basis van deze gegevens is bekeken welke alternatieven in de dienstverlening mogelijk zijn en welke het meest in aanmerking komen teneinde een doelmatig en efficiënt beheer te bewerkstelligen.

Het aantal mogelijke, te onderzoeken alternatieven varieert van het verhogen van de veergelden en het varen met drie autoveren in een continudienst tot het varen met drie fiets-voetveren op beperkte tijden, of zelfs het opheffen van de drie veerverbindingen. Voordat gekozen is welke alternatieven onderzocht dienden te worden, heeft Rijkswaterstaat op grond van de historische verplichtingen en op zichzelf vaststaande feiten enkele aannames gedaan. Onderstaand worden de aannames en de oorzaken die tot deze aannames hebben geleid, genoemd:

1. Uit de historische overeenkomsten (zie paragraaf 3.1) kan de conclusie getrokken worden dat er voor het Rijk nog altijd verplichtingen bestaan. In ieder geval dienen de veerverbindingen in stand gehouden te worden voor (brom)fietsers en voetgangers.
2. Er bestaat anno 2000 een zekere gebruiksbehoefte voor alle drie de veerverbindingen. Dit blijkt uit de vanaf 1993 tot heden gehouden tellingen. Het zou daarom maatschappelijk onverantwoord zijn om één of meerdere verbindingen op te heffen.
3. Uit de tellingen blijkt ook dat de capaciteit van de twee pontveren te Velsen (Velsen I en Velsen II) niet volledig benut worden. Het aantal gebruikers zou gemakkelijk met één pontveer naar de overzijde gebracht kunnen worden. In feite is het varen met twee pontveren in Velsen overbodig geworden en kan één pontveer uit de vaart worden genomen. Het uit de vaart nemen van het tweede pontveer in Velsen kan consequenties voor de vaarfrequentie hebben. Deze zal zo optimaal mogelijk op de gebruiksbehoefte worden afgestemd. Het uit de vaart nemen van het tweede pontveer in Velsen levert overigens een besparing op van circa 1 miljoen gulden per jaar.
4. Het niet tunnel toegelaten verkeer heeft een zeer beperkte mogelijkheid om het Noordzeekanaal te kruisen. Indien de huidige veerverbindingen vervangen zouden worden door drie fiets-voetveren zou deze categorie gebruikers extra nadelig belast worden. Daarom dient tenminste één autoveer (voor gemotoriseerd verkeer) gehandhaafd te blijven.

Op basis van deze uitgangspunten en gelet op een zo efficiënt mogelijk beheer en onderhoud van de veerverbindingen zijn de volgende alternatieven onderzocht en afgewogen ten opzichte van de huidige situatie:

1. Één autoveer te Velsen, één autoveer te Buitenhuis en één autoveer te Zaandam die alle 24 uur per dag en 7 dagen per week varen.
2. De huidige tarieven worden verhoogd, dienstverlening als onder 1.
3. Één autoveer te Velsen, één autoveer te Buitenhuis en één autoveer



- 
- te Zaandam met alle beperkte bedieningstijden.
  4. Één fiets-voetveer te Velsen, één autoveer te Buitenhuizen en één autoveer te Zaandam die alle 24 uur per dag en 7 dagen per week varen.
  5. Één fiets-voetveer te Velsen, één autoveer te Buitenhuizen en één autoveer te Zaandam met alle beperkte bedieningstijden.
  6. Één autoveer te Velsen, één fiets-voetveer te Buitenhuizen en één autoveer te Zaandam die alle 24 uur per dag en 7 dagen per week varen.
  7. Één autoveer te Velsen, één fiets-voetveer te Buitenhuizen en één autoveer te Zaandam met alle beperkte bedieningstijden;
  8. Één autoveer te Velsen, één autoveer te Buitenhuizen en één fiets-voetveer te Zaandam die alle 24 uur per dag en 7 dagen per week varen.
  9. Één autoveer te Velsen, één autoveer te Buitenhuizen en één fiets-voetveer te Zaandam met alle beperkte bedieningstijden.
  10. Één fiets-voetveer te Velsen, één fiets-voetveer te Buitenhuizen en één autoveer te Zaandam die alle 24 uur per dag en 7 dagen per week varen.
  11. Één fiets-voetveer te Velsen, één fiets-voetveer te Buitenhuizen en één autoveer te Zaandam met alle beperkte bedieningstijden.
  12. Één autoveer te Velsen, één fiets-voetveer te Buitenhuizen en één fiets-voetveer te Zaandam die alle 24 uur per dag en 7 dagen per week varen.
  13. Één autoveer te Velsen, één fiets-voetveer te Buitenhuizen en één fiets-voetveer te Zaandam met alle beperkte bedieningstijden.
  14. Één fiets-voetveer te Velsen, één autoveer te Buitenhuizen en één fiets-voetveer te Zaandam die alle 24 uur per dag en 7 dagen per week varen.
  15. Één fiets-voetveer te Velsen, één autoveer te Buitenhuizen en één fiets-voetveer te Zaandam met alle beperkte bedieningstijden.

Beperkte bedieningstijden houden in dat er op de drie veerverbindingen alle dagen van de week gedurende de nachtelijke uren niet meer wordt gevaren. Voor de veerverbinding te Buitenhuizen gelden extra beperkingen van de bedieningstijden in de weekenden en tijdens de winterperiode.

## **5.2 Afweging van de meest efficiënte dienstverlening**

### **5.2.1 Algemeen**

Het feitelijk gebruik van de veerverbindingen en de in hoofdstuk 2 en 3 opgenomen uitgangspunten van het Rijk vormen de basis voor de afweging welke van de in paragraaf 5.1 genoemde alternatieven het meest passend is. Voorts worden de gesprekken die zijn gevoerd met belanghebbende personen, belanghebbende organisaties en betrokken overheden bij de afweging betrokken. Doel van de afweging is om een keuze te maken voor het alternatief waarbij efficiënt beheer van de veerverbindingen mogelijk is en waarbij tegelijkertijd zoveel mogelijk rekening wordt gehouden met de daadwerkelijke behoefte van de gebruikers.

De gekozen alternatieven zijn vergeleken met de huidige dienstverlening. De verkeerstellingen per uur per categorie gebruiker, het motief voor het gebruik van de drie veerverbindingen en de extra reistijd via een alternatieve verbinding over het Noordzeekanaal (indien de overtocht via het veer niet mogelijk is), zijn gerelateerd aan de kosten van beheer en



onderhoud. Door middel van een model is afgewogen op welke tijden het niet efficiënt is om met de veerverbindingen te varen (zie ook het rapport 'Aanpassingen in de dienstverlening Veren Noordzeekanaal'). De resultaten van deze afweging zijn in de volgende paragrafen opgenomen.

Achtereenvolgens komen aan bod: de afweging van het alternatief om de tarieven van de veergelden te verhogen, de afweging welk soort pontveer (auto- of fiets/voetveer) het meest efficiënt is en de afweging welke bedieningstijden het meest efficiënt zijn voor elk van de drie veerverbindingen. Bij deze afweging komen alle 15 bovenstaande alternatieven aan bod.

#### **5.2.2 Afweging verhogen tarieven veergelden**

Als alternatief 2 in paragraaf 5.1 is de verhoging van de tarieven van de veergelden genoemd met behoud van de huidige dienstverlening. Deze optie is door enkele gebruikers als alternatief voor beperking van de dienstverlening voorgesteld.

De tarieven van het veergeld voor autobussen en vrachtwagens bedragen voor een enkele reis f 5,-, voor een 14-vaartenkaart f 50,-, voor een maandkaart f 100,- en voor een jaarkaart f 1.000,-.

De tarieven van het veergeld voor de overige motorrijtuigen bedragen voor een enkele reis f 2,-, voor een 14-vaartenkaart f 20,-, voor een maandkaart f 40,- en voor een jaarkaart f 400,-.

De tarieven zijn sinds de invoering van de veergelden (oktober 1997) niet verhoogd. Geoordeeld zou kunnen worden dat een eventuele tariefverhoging de algemene prijsontwikkeling dient te volgen.

Voor het bereiken van een efficiënt beheer, zouden de tarieven dusdanig kunnen worden verhoogd dat elk jaar de exploitatiekosten gedekt worden. De tarieven zouden in dat geval op basis van de huidige exploitatie echter met circa een factor 18 moeten worden vermenigvuldigd. Een dergelijke stijging wordt buiten proportioneel geacht. Van de gebruikers van de veerverbindingen kan redelijkerwijs niet verlangd worden dat zij dergelijke hoge lasten zullen dragen.

Bovendien moet rekening worden gehouden met de verwachting dat hogere tarieven een verdergaande vermindering van het gemotoriseerd verkeer tot gevolg hebben. Daarmee zal een verhoging van de tariefopbrengsten teniet worden gedaan.

Gelet op het bovenstaande komt alternatief 2 te vervallen.

#### **5.2.3 Afweging soort pontveer**

Een aspect bij de in paragraaf 5.1 opgenomen alternatieven is het soort pontveer. In de alternatieven is zichtbaar gemaakt dat per veerverbinding een keuze mogelijk is tussen een autoveer en een fiets/voetveer. Op een autoveer is in beginsel alle verkeer toegestaan. Een fiets/voetveer is slechts toegankelijk voor voetgangers en (brom)fietsers. In het geval van een fiets/voetveer is de inzet van minder zware pontveren mogelijk en kunnen de aanlegvoorzieningen veel lichter en dus goedkoper worden uitgevoerd.

#### **Afweging soort pontveer in Velsen**

Met de aanleg van de Wijker- en de Velsertunnel, waarvan de laatstgenoemde evenals de veerverbinding te Velsen een regionaal/lokaal belang dient, hebben personenauto's en vrachtauto's een alternatieve mogelijkheid om het Noordzeekanaal te kruisen. De Velsertunnel ligt daarbij op zeer korte afstand van het veer.



Het niet tunnel toegelaten verkeer zou, indien in Velsen geen autoveer meer vaart, aangewezen zijn op een eventueel autoveer te Buitenhuizen of te Zaandam. Voor tractoren e.d. (dus langzaam verkeer) is omrijden via Zaandam geen reële optie, gezien de zeer grote afstand. De route over de Noordzeesluizen te IJmuiden is slechts een optie voor die voertuigen die niet vallen onder de toelatingsbeperkingen ten aanzien van de aslast. De bruggen over de Middensluis vormen een beperkende factor, aangezien daar slechts voertuigen met een maximale aslast van 1,6 ton en een maximaal gewicht van 4,8 ton kunnen worden toegelaten. Er dient dus een alternatieve omrijmogelijkheid te worden geboden voor het niet tunnel toegelaten verkeer indien in Velsen geen autoveer meer zou veren. Deze alternatieve omrijmogelijkheid kan worden gevonden in het autoveer te Buitenhuizen. Dat in Buitenhuizen een autoveer in stand wordt gelaten, is voor deze variant dan ook een randvoorwaarde.

De veerverbinding te Velsen wordt hoofdzakelijk gebruikt door (brom)fietzers. Uit de tellingen blijkt dat er slechts gemiddeld 10 personenauto's per uur gebruik maken van het pontveer. Dit betekent dat er per overtocht slechts 1 à 2 auto's mee varen. Voor vrachtauto's ligt dit gemiddeld op 2 voertuigen per uur, hetgeen erg laag is. Gezien de alternatieve mogelijkheden voor het gemotoriseerd verkeer en het feit dat deze veerverbinding hoofdzakelijk door (brom)fietzers wordt gebruikt, is de conclusie gerechtvaardigd dat er geen specifieke behoefte meer is aan een autoveer te Velsen.

#### **Afweging soort pontveer in Buitenhuizen**

In Buitenhuizen heeft het gemotoriseerd verkeer (dat in aantal het hoogste is vergeleken met de andere twee veerverbindingen) in de (zeer) nabije omgeving geen alternatieve verbinding.

Het niet tunnel toegelaten verkeer is, indien ervoor zou worden gekozen om in Velsen en Zaandam geen autoveren meer te laten varen, aangewezen op de route over de Noordzeesluizen te IJmuiden (in beperkte mate), de veerverbinding te Buitenhuizen, het Distelwegveer te Amsterdam en de Schellingwouderbrug. Voor het langzame verkeer als tractoren e.d. dat gewend is gebruik te maken van de veerverbinding te Buitenhuizen is het omrijden via het Distelwegveer, de Schellingwouderbrug of via de route over de Noordzeesluizen geen reëel alternatief.

Er kan derhalve worden geconcludeerd dat in Buitenhuizen een autoveer nodig blijft.

#### **Afweging soort pontveer tussen Zaandam en Amsterdam**

Uit de verkeerstellingen blijkt dat de Hempont tussen Zaandam en Amsterdam het meest wordt gebruikt door (brom)fietzers. Het gemotoriseerd verkeer dat gebruik maakt van deze veerverbinding heeft tevens de mogelijkheid om gebruik te maken van de nabij gelegen Coentunnel en het Distelwegveer te Amsterdam. Daarnaast bieden de verderop gelegen IJ-tunnel, Schellingwouderbrug en Zeeburgertunnel ook de mogelijkheid om het IJ te kruisen. Indien er tussen Zaandam en Amsterdam geen autoveer meer vaart, kan het niet tunnel toegelaten verkeer gebruik maken van de veerverbinding te Buitenhuizen, het Distelwegveer en de Schellingwouderbrug. Wederom geldt voor het langzame verkeer als tractoren e.d. dat een overtocht via de Schellingwouderbrug te ver omrijden zou zijn. De uiterste mogelijkheid voor hen is om gebruik te maken van de veerverbinding te Buitenhuizen of van het Distelwegveer.



Uit de tellingen blijkt dat ook bij deze veerverbinding ongeveer 10 personenauto's per uur gebruik maken van de pont. Per overtocht zijn dit er gemiddeld 1 à 2. Voor vrachtauto's geldt een gemiddelde van 1 à 2 per uur. De geconstateerde lichte toename van het gemotoriseerde verkeer op met name de veerverbinding tussen Zaandam en Amsterdam in 1999 betreft vooral personenauto's en vrachtverkeer dat overdag van de veerverbinding gebruik maakt. Gezien de alternatieve mogelijkheden voor het gemotoriseerd verkeer en het feit dat de Hempont voor het grootste gedeelte door voetgangers en (brom)fietzers wordt gebruikt, kan geconcludeerd worden dat de Hempont tussen Zaandam en Amsterdam vervangen zou kunnen worden door een fiets-voetveer en dat het autoveer te Buitenhuizen in ieder geval in stand gehouden dient te worden.

#### **Conclusie met betrekking tot de benodigde soort pontveren**

Uit de voorgaande overwegingen ten aanzien van het soort pontveer kan worden geconcludeerd dat de pontveren in Velsen en in Zaandam zouden kunnen worden vervangen door een fiets/voetveer en dat het autoveer in Buitenhuizen in stand dient te blijven. Hiermee komen de alternatieven 1 en 3 tot en met 13 van de in paragraaf 5.1 genoemde alternatieve mogelijkheden te vervallen. De besparing ten opzichte van de huidige situatie komt neer op circa 2,5 miljoen gulden per jaar bij ongewijzigde bedieningstijden. Bovendien levert de vereenvoudiging van de aanleginrichting ten behoeve van de fiets/voetveren een aanvullende besparing op van 1,5 miljoen gulden per jaar.

#### **5.2.4 Afweging bedieningstijden**

Nu op grond van het huidige gebruik en de alternatieve mogelijkheden geconcludeerd kan worden dat er in de toekomst sprake zou kunnen zijn van één fiets-voetveer te Velsen, één autoveer te Buitenhuizen en één fiets-voetveer tussen Zaandam en Amsterdam (alternatieven 14 en 15), dient nog afgewogen te worden met welke dienstregeling (bedieningstijden) een doelmatig en efficiënt beheer bewerkstelligd kan worden.

##### **Afweging bedieningstijden in Velsen en Zaandam**

Uit de tellingen blijkt dat de veerverbindingen in Velsen en Zaandam tussen 23:00 uur en 5:00 uur niet of nauwelijks worden gebruikt door personenauto's, vrachtauto's, niet tunnel toegelaten verkeer en voetgangers. Voor deze categorieën zal het niet varen in de nacht naar verwachting geen probleem opleveren. (Brom)fietzers zijn er in de nachtelijke uren in Velsen gemiddeld 8 per uur en in Zaandam gemiddeld 5 per uur (tussen 24:00 en 5:00 uur). Per overtocht komt dat neer op gemiddeld 1 à 2 (brom)fietzers.

Het gebruik in de nachtelijke uren is zo gering dat niet meer kan worden gesproken van efficiënt en doelmatig beheer indien op die uren de dienstverlening in stand blijft. Wel dienen de bedieningstijden zoveel mogelijk afgestemd te worden op de tijden waarop de diverse bedrijven hun wisseling van de ploegendiensten hebben.

##### **Afweging bedieningstijden in Buitenhuizen**

Uit de verkeerstellingen blijkt dat in Buitenhuizen personenauto's, vrachtauto's, niet tunnel toegelaten verkeer, (brom)fietzers en voetgangers tussen 23:00 uur en 5:00 uur niet of nauwelijks van de veerverbinding gebruikmaken. In de winterperiode (november tot en met februari) neemt het gebruik van deze veerverbinding al op een vroeger tijdstip af en komt het gebruik in de ochtend duidelijk later op gang.



### **Meest bij efficiënte beheer passende dienstregeling**

Met het vervangen van de autoveren te Velsen en Zaandam door fiets/voetveren is de doelstelling van een doelmatig en efficiënt beheer van de veerverbindingen nog niet bereikt, aangezien de veerverbindingen tussen 23:00 uur en 5:00 uur niet of nauwelijks worden gebruikt.

Om de meest efficiënte bedieningstijden te kunnen berekenen is een model gehanteerd waarin het daadwerkelijk gebruik van de veerverbindingen per uur zijn gespiegeld aan de kosten van het beheer en onderhoud van de veerverbindingen (zie ook het rapport 'Aanpassingen in de dienstverlening Veren Noordzeekanaal').

Overwogen daarbij is dat een beperking van de bedieningstijden ten aanzien van (brom)fietsers tegenstrijdig zou kunnen zijn met de uitgangspunten van het in paragraaf 3.5 opgenomen rijksbeleid ten aanzien van (brom)fietsers. Echter, gelet op het zeer beperkte gebruik van deze categorie in de nachtelijke uren wordt een beperking van de bedieningstijden op die tijdstippen niet in strijd geacht met dit beleid.

Ook wordt gelet op het zeer beperkte gebruik geoordeeld dat een beperking van de dienstregeling op deze uren geen strijdigheid oplevert met de voorwaarden die gesteld worden voor de (brom)fietsers en de voetgangers in de in paragraaf 3.1 genoemde historische overeenkomsten.

De genoemde verplichting uit de overeenkomsten werkt mogelijk ook nog voor gemotoriseerd verkeer met onvoldoende alternatieven. Dit moet onder andere afhankelijk worden gesteld van de mate van gebruik van de veerverbindingen. Indien de dienstregeling in de nachtelijke uren wordt aangepast, hebben de personenauto's en vrachtauto's de gelegenheid gebruik te maken van de Velsse-, Wijker-, Coen-, IJ- en de Zeeburgertunnel. Daarnaast kunnen zij ook gebruik maken van de route over de Noordzeesluizen te IJmuiden en de Schellingwouderbrug.

Het niet-tunnel toegelaten verkeer (gevaarlijke stoffen, explosieven vervoer en tractoren) is in de nachtelijke uren aangewezen op de Schellingwouderbrug, hetgeen een behoorlijk eind omrijden zou betekenen (vooral voor tractoren). De in hoofdstuk 4 opgenomen resultaten wijzen echter uit dat in de nachtelijke uren door deze categorie niet of nauwelijks gebruik wordt gemaakt van de veerverbindingen. Ook voor deze categorie kan worden geoordeeld dat een beperking in de dienstregeling niet in strijd zal zijn met de in de overeenkomsten gestelde voorwaarden.

Een en ander heeft geresulteerd in een dienstregeling waarbij zoveel mogelijk met de belangen van de gebruikers is rekening gehouden. De kostenbesparing voor alle drie veerverbindingen ten opzichte van de huidige situatie komen bij deze dienstregeling (alternatief 15) neer op circa 3,5 miljoen gulden per jaar en een aanvullende besparing van 1,5 miljoen gulden per jaar betreffende de aanleginrichtingen.



---

De meest efficiënte dienstregeling die zo optimaal mogelijk afgestemd is op het daadwerkelijk gebruik van de veerverbindingen, ziet er als volgt uit:

Veerverbinding te Velsen:

- zomer werkdag: 5:00 - 23:00 uur
- zomer weekenddag: 5:00 - 23:00 uur
- winter werkdag: 5:00 - 23:00 uur
- winter weekenddag: 5:00 - 23:00 uur

Veerverbinding te Buitenhuizen:

- zomer werkdag: 5:00 - 23:00 uur
- zomer weekenddag: 8:00 - 22:00 uur
- winter werkdag: 6:00 - 20:00 uur
- winter weekenddag: 11:00 - 17:00 uur

Veerverbinding tussen Zaandam en Amsterdam:

- zomer werkdag: 5:00 - 24:00 uur
- zomer weekenddag: 5:00 - 24:00 uur
- winter werkdag: 5:00 - 24:00 uur
- winter weekenddag: 5:00 - 24:00 uur

Met de zomer wordt in deze dienstregeling bedoeld: maart tot en met oktober. Met de winter wordt in deze dienstregeling bedoeld: november tot en met februari. Werkdagen zijn maandag tot en met vrijdag, de weekenddagen zijn zaterdag en zondag.

Indien deze dienstregeling de basis zal vormen voor de voorgenomen overdracht van het beheer en onderhoud van de veerverbindingen aan Naco Ferries BV, dan laat dit onverlet de mogelijkheid voor anderen om met de exploitant/beheerder van de veerverbindingen een afzonderlijke regeling te treffen voor aanvullend gebruik.

De afweging van de in dit hoofdstuk vermelde belangen leiden tot het in hoofdstuk 6 voorgenomen (concept-)besluit.



## 6 Concept-besluit

---

### **Conclusies afweging**

In hoofdstuk 5 zijn de belangen van zowel het Rijk als de gebruikers van de drie veerverbindingen over het Noordzeekanaal tegen elkaar afgewogen en is afgewogen op welke maatschappelijk verantwoorde wijze een doelmatig en efficiënt beheer van deze veerverbindingen kan worden bereikt.

Deze afwegingen hebben tot de conclusie geleid dat er in ieder geval geen sprake kan zijn van verhoging van de veergelden tot een niveau van kostendekkendheid. Om een kostenefficiënt beheer te bereiken, zouden de tarieven dusdanig hoog moeten worden gesteld dat de stijging buiten proportioneel wordt geacht. Van de gebruikers van de veerverbindingen kan redelijkerwijs niet verlangd worden dat zij dergelijke hoge lasten zullen dragen.

Aan de hand van de categorieën en aantallen gebruikers van de veerverbindingen is afgewogen welke soort pontveer het meest doelmatig en efficiënt zou zijn. Met name de alternatieve mogelijkheden voor het gemotoriseerd verkeer in de omgeving van de veerverbindingen te Velsen en Zaandam om het Noordzeekanaal over te steken en het overwegende gebruik van deze veerverbindingen door (brom)fietzers leiden tot de conclusie dat deze veerverbindingen vervangen kunnen worden door fiets/voetveren. Het niet tunnel toegelaten verkeer heeft de mogelijkheid om voor de overtocht gebruik te maken van de veerverbinding te Buitenhuizen en het Distelwegveer en de Schellingwouderbrug te Amsterdam.

Met het vervangen van de autoveren te Velsen en Zaandam door fiets/voetveren is de doelstelling van een doelmatig en efficiënt beheer van de veerverbindingen nog niet bereikt, aangezien de veerverbindingen tussen 23:00 uur en 5:00 uur niet of nauwelijks worden gebruikt. Bij de afweging welke dienstregeling het meest doelmatig en efficiënt is, is met name rekening gehouden met de (brom-)fietzers te Velsen en Zaandam. De bedieningstijden zijn voorts zoveel mogelijk afgestemd op de tijden waarop de diverse bedrijven hun wisseling van de ploegendiensten hebben.

### **Voorgenomen maatregelen dienstverlening**

Een en ander heeft geleid tot het voornemen om de volgende maatregelen ten aanzien van de dienstverlening te nemen:

1. het pontveer te Buitenhuizen blijft gehandhaafd voor alle verkeer;
2. de twee pontveren te Velsen worden vervangen door één fiets/voetveer;
3. het pontveer te Zaandam wordt vervangen door één fiets/voetveer;
4. de bedieningstijden van de pontveren worden als volgt aangepast:



Veerverbinding te Velsen:

- zomer werkdag: 5:00 - 23:00 uur
- zomer weekenddag: 5:00 - 23:00 uur
- winter werkdag: 5:00 - 23:00 uur
- winter weekenddag: 5:00 - 23:00 uur

Veerverbinding te Buitenhuisen:

- zomer werkdag: 5:00 - 23:00 uur
- zomer weekenddag: 8:00 - 22:00 uur
- winter werkdag: 6:00 - 20:00 uur
- winter weekenddag: 11:00 - 17:00 uur

Veerverbinding tussen Zaandam en Amsterdam:

- zomer werkdag: 5:00 - 24:00 uur
- zomer weekenddag: 5:00 - 24:00 uur
- winter werkdag: 5:00 - 24:00 uur
- winter weekenddag: 5:00 - 24:00 uur

Met de zomer wordt in deze dienstregeling bedoeld: maart tot en met oktober. Met de winter wordt in deze dienstregeling bedoeld: november tot en met februari. Werkdagen zijn maandag tot en met vrijdag, de weekenddagen zijn zaterdag en zondag.

**Geleidelijke invoering**

Voordat het Rijk, na definitieve besluitvorming over de dienstverlening, de maatregelen daadwerkelijk wil invoeren, wil zij de gebruikers een overgangperiode bieden, waarin men aan de nieuwe situatie kan wennen en men de gelegenheid heeft om zelf eventueel de nodige maatregelen te treffen. Om die reden heeft het Rijk het voornemen om de maatregelen geleidelijk in te voeren:

- het uit de vaart nemen van het tweede pontveer bij de veerverbinding te Velsen met ingang van 1 juli 2001;
- het aanpassen van de bedieningstijden met ingang van 1 januari 2002;
- het vervangen van de autoveren in Velsen en Zaandam door fiets/voetveren na 1 januari 2003.

In samenspraak met de toekomstige exploitant wordt het moment van vervanging van de pontveren afhankelijk van bepaalde technische aspecten nader bepaald.

**Aanvullende regelingen**

Indien deze dienstregeling de basis zal vormen voor de voorgenomen overdracht van het beheer en onderhoud van de veerverbindingen aan Naco Ferries BV, dan laat dit onverlet de mogelijkheid voor anderen om met de exploitant/beheerder van de veerverbindingen een afzonderlijke regeling te treffen voor aanvullend gebruik.

's Gravenhage, augustus 2000  
DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,  
namens deze,  
DE DIRECTEUR-GENERAAL RIJKSWATERSTAAT,

*p D6 5/9/2000*