Gemeente Amsterdam



Verenstrategie 2026

Inhoud

Managementsamenvatting 3

Inleiding 6

Aanleiding en connectie met Update Nota Veren 6
Basisdoelstelling en strategische opgaven 6
Contract voor Exploitatie, Beheer en Onderhoud met GVB Veren 6

1. Waar staan we nu 7

1.1 Het huidige verensysteem 8
1.2 Huidige vloot 10
1.3 Beoordeling dienstverlening 15

2. Relevante (ruimtelijke) ontwikkelingen 16

2.1 Verdere toename aantal inwoners en arbeidsplaatsen 17
2.2 Nieuwe (vaste) oeververbindingen 17
2.3 Ontwikkeling Ponthaven 20

3. Prognose reizigersontwikkeling 21

3.1 Methodiek en uitgangspunten voor prognoses 22
3.2 Ontwikkeling reizigersaantal 2023 – 2050 23

4. De vlootontwikkeling 25

4.1 Een adaptieve strategie 26
4.2 De vlootontwikkeling 26
4.3 In- en uitstroom van veren 30
4.4 Mitigerende maatregelen 31

5. Verduurzaming van de veren 32

5.1 Emissievrije exploitatie 33
5.2 Verduurzaming – uitgangspunten en technische haalbaarheid 33
5.3 Uitvoeringsstrategie verduurzaming en uitbreiding vloot 33

6. Aanvullende maatregelen 35

6.1 Aanlegplaats NDSM vernieuwen 36
6.2 Onderzoek naar optimalisatie Distelwegveer 36
6.3 Simulatiestudie drukte bij aanlandingen 38
6.4 Wayfinding 39
6.5 Brommobielen 40
6.6 Toegankelijkheid 40
6.7 Tijdelijke situatie bouw Oostbrug 41
6.8 Personeel 41

Managementsamenvatting

De Verenstrategie 2026 geeft invulling aan de beleidsdoelen uit de Update Nota Veren 2021 en geeft een actueel overzicht van de voortgang, inclusief de uitbreiding van de vloot, de snelheid van verduurzaming en aanvullende maatregelen die nodig zijn om de strategische beleidsdoelen te realiseren.

Waar staan we nu

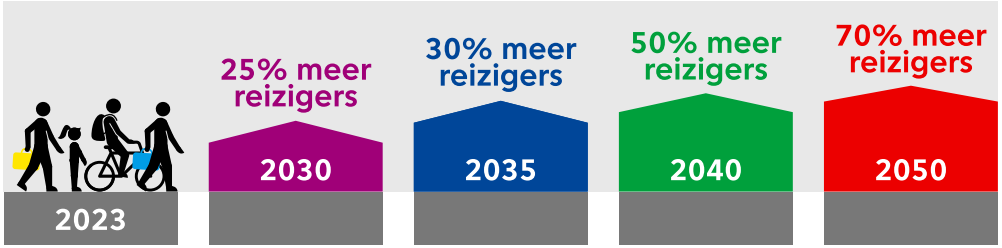
De gemeente amsterdam is opdrachtgever van GVB Veren voor de exploitatie van de veren over het IJ en het Noordzeekanaal. Op dit moment bestaat de vloot op het IJ uit veertien schepen, waarvan er maximaal twaalf tegelijkertijd in de vaart zijn. Vanaf 2023 is een nieuwe (tijdelijke) verbinding ingesteld van Sporenburg naar Zeeburgereiland. In 2022 is een krediet beschikbaar gesteld voor de aanschaf van nieuwe emissievrije schepen. Deze aanbesteding is mislukt. Het is daarom niet gelukt om de nieuwe schepen al in te laten stromen. Na een grondige evaluatie van de mislukte aanbesteding is de voorbereiding van de nieuwe aanbesteding in 2024 gestart. Deze voorbereiding is bijna afgerond De nieuwe aanbesteding start in de tweede helft van 2026 en moet leiden tot de instroom van vier elektrische veren in achtereenvolgens 2029, 2030 en 2031.

Groei van reizigers

Na een flinke dip in het aantal reizigers tijdens de coronapandemie was het aantal reizigers in 2023 weer op het niveau van 2019, ongeveer 25 miljoen in totaal. Daarna zien we weer een gestage groei: in 2024 telden we ruim 27 miljoen reizigers op de ponten. In 2025 nam het aantal reizigers verder toe naar 28 tot 30 miljoen[1]. In de komende jaren wordt er nog steeds flink gebouwd aan de noordkant van Amsterdam en in Zaandam. Maar ook Zeeburgereiland, IJburg en Haven-Stad blijven zich ontwikkelen. In de *Rapportage Verkeersonderzoek Veren en Westbrug 2025* is uitgebreid onderzoek gedaan naar de groei van reizigers over het IJ. Hierbij wordt gebruik gemaakt van het Verkeersmodel Amsterdam versie 5.0 (VMA).

Uit deze reizigersprognoses blijkt dat het aantal mensen dat de IJveren gebruikt tussen 2023 en 2030 groeit met ongeveer 25%. Ook als de Oostbrug in 2035 open is, blijft het aantal reizigers op de ponten toenemen. Als er geen extra vaste bruggen komen – vooral als de Westbrug er niet komt – groeit het aantal reizigers nog verder.

Figuur 1 | *Groei aantal reizigers vergeleken met 2023*



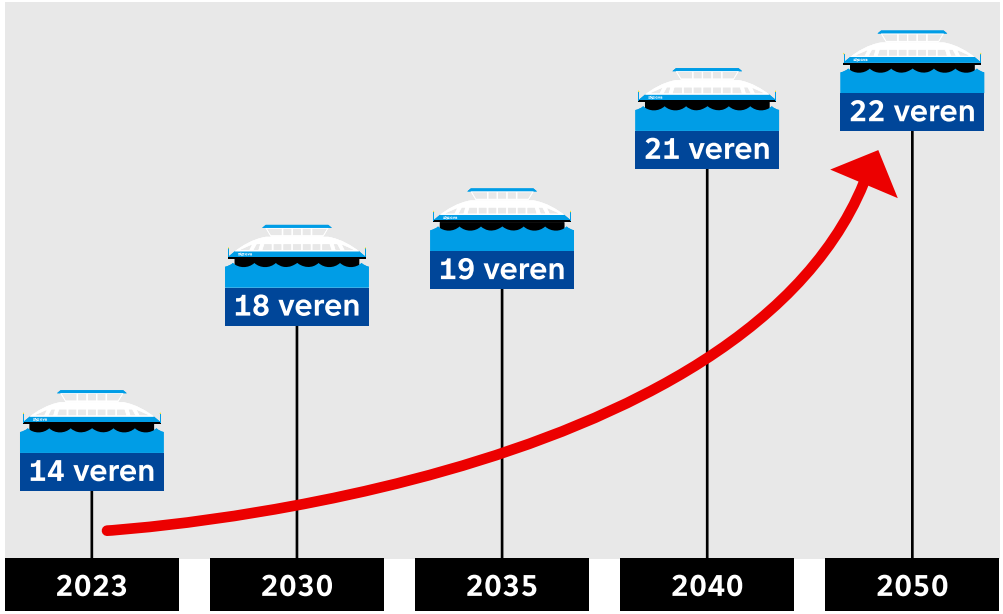
1 Vanwege storingen in het telcamerasysteem kan over het aantal reizigers in 2025 alleen binnen een ruimte bandbreedte worden gerapporteerd. Een aanbesteding voor de vervanging van de telcamera's loopt in 2026.

De komende jaren blijven we de daadwerkelijke groei monitoren en stellen we onze vlootontwikkeling waar nodig bij.

Aanvullende maatregelen
Om de drukte op de veren de komende jaren in goede banen te leiden wordt een aantal aanvullende maatregelen genomen. Anno 2026 loopt een project dat moet leiden tot de tijdelijke huur van minimaal één en idealiter twee extra veerponten. Ook wordt actief ingezet op het weren van brommobielen van de ponten (de voertuigen zijn niet toegestaan op de ponten). Aanvullend wordt via wayfinding ingezet op een betere spreiding van de drukte over de verschillende ponten. GVB werkt daarnaast aan het uitbreiden van het aantal schippers.

Vlootontwikkeling
Om de groei van reizigers op te vangen moeten er extra veren komen. Voor alle veerverbindingen, inclusief uitbreidingen en eventuele tijdelijke verbindingen, geldt dat nautische veiligheid een harde voorwaarde is. In een scenario waarbij de Oostbrug in 2035 in gebruik genomen kan worden, maar de Westbrug niet gebouwd wordt, stijgt het aantal ponten dat nodig is voor de dienstregeling tot:

Figuur 2 | *Aantal ponten voor de dienstregeling zonder Westbrug*



Als de Westbrug in gebruik genomen wordt, vangt deze volgens de verwachtingen zoveel van de reizigersgroei op dat het aantal veren flink afgeschaald kan worden, namelijk naar 12 veren zowel in 2040 als in 2050. Dit leidt ook tot een afname van het aantal pontoversteken met circa 50 per uur. De Westbrug is dus van groot belang voor de toekomstige investeringen die wel of niet in het verensysteem gedaan moeten worden. Uit onderzoek blijkt dat op lange termijn de bouw van de Westbrug goedkoper is dan investeren in het verensysteem.

Verduurzaming van de veren
In 2021 tot en met 2023 zijn alle vijf de ponten op het Noordzeekanaal vervangen door emissievrije ponten. Met deze vervangings- en verduurzamingsoperatie is jaarlijks tot wel 1 miljoen liter diesel uitgespaard. Hiermee is de stikstof-, fijnstof- en CO_2-uitstoot van het verensysteem aanzienlijk teruggebracht. Voor de eerste stap in uitbreiding en verduurzaming van de vloot die op het IJ vaart is in 2022 een kredietbesluit genomen voor de aanschaf van vier emissievrije veren. Door de mislukte aanbesteding wordt op dit moment hard gewerkt aan de voorbereiding van een nieuwe aanbesteding. De aanpak hiervan verschilt op een aantal punten van de vorige aanbesteding. Het belangrijkste verschil is dat de scheepsbouw en laadinfrastructuur als twee aparte percelen worden aanbesteed. Ook zijn de kosten voor de bouw van schepen fors toegenomen. Hiervoor moet dus een nieuw kredietbesluit aan de gemeenteraad voorgelegd worden. Dit staat gepland voor medio 2026. De aanbesteding start nog in 2026 en moet ertoe leiden dat de vier nieuwe veerponten vanaf 2029 één voor één instromen op de verbinding F2 (IJplein – Centraal Station) en daarna op de verbinding F3 (Buiksloterweg – Centraal Station). Daarnaast wordt gestart met een traject om schepen uit de 60-serie om te bouwen zodat deze ook volledig elektrisch kunnen varen.

Als gevolg van zowel de mislukte aanbesteding als de congestie op het energienetwerk is het niet haalbaar om het gehele verensysteem in 2030 uitstootvrij te hebben. De doelstelling om het gehele verensysteem uitstootvrij te maken blijft echter staan. Als eerste mijlpaal worden de verbindingen F2 (IJpleinveer) en F3 (Buiksloterwegveer) in 2030 volledig emissievrij geopereerd. De overige verbindingen worden emissievrij uitgevoerd zodra de benodigde netcapaciteit beschikbaar is.

In 2027 wordt gestart met de voorbereidingen om laadinfrastructuur aan te brengen op de overige verbindingen op het IJ. Ook wordt onderzocht of (een aantal van) de oudere type 50 veren kunnen worden voorzien van een uitstootvrije aandrijving. Indien dit technisch niet mogelijk is, of vanuit Total Cost of Ownership niet wenselijk is, zullen de schepen op termijn moeten worden vervangen door nieuwere elektrische veren. De definitieve planning van de verduurzaming en de in- en uitstroom van de zeven schepen uit de 50-serie zal worden afgestemd met de planning van de Westbrug.

Tot slot wordt onderzocht welke korte termijn maatregelen genomen kunnen worden om ook voor de bestaande vloot brandstofbesparende maatregelen te nemen. Het gaat dan met name om systemen die de pont in de aanlanding ‘vasthouden’ terwijl reizigers op- en afstappen.



Inleiding

Aanleiding en connectie met Update Nota Veren

De veren over het IJ en het Noordzeekanaal zijn een essentiële schakel in de bereikbaarheid van Amsterdam. De groei van de stad, toenemende reizigersaantallen en de ambitie om de mobiliteit te verduurzamen vragen om een toekomstbestendige aanpak.

In 2021 zijn in de Update Nota Veren beleidsdoelen vastgesteld voor capaciteitsuitbreiding en verduurzaming van de veren. Daarbij is gekozen voor een adaptieve strategie: periodiek wordt de voortgang geëvalueerd en waar nodig bijgestuurd op basis van actuele cijfers en ontwikkelingen. Inmiddels zijn nieuwe reizigersprognoses voor de IJveren beschikbaar (opgesteld met het Verkeersmodel Amsterdam) en zijn er ontwikkelingen die van invloed zijn op de exploitatie van de veren.

De Verenstrategie 2026 geeft invulling aan de beleidsdoelen uit de Update Nota Veren 2021 en geeft een actueel overzicht van de voortgang, inclusief de uitbreiding van de vloot, de snelheid van verduurzaming en aanvullende maatregelen die nodig zijn om de beleidsdoelen te realiseren.

Basisdoelstelling en strategische opgaven

Als basisdoelstelling geldt - in lijn met de Update Nota Veren - dat het verensysteem betrouwbaar, schoon, heel en veilig dient te zijn. Dit houdt in dat het gebruik van de veerdiensten voor reizigers veilig en comfortabel is en dat de veren conform dienstregeling varen. Naast deze basisdoelstelling zijn twee strategische opgaven c.q. doelstellingen van toepassing:

1. **De verduurzaming van het verensysteem:** de veerdiensten moeten verduurzaamd worden met als doelstelling een uitstootvrij opererende verenvloot in 2030, of zo snel als de congestie op het energienetwerk dat toelaat.
2. **De groei van het verensysteem:** de totale overzetcapaciteit van de veerdiensten moet meegroeien met de groeiende reizigersvraag. Deze groei kan gerealiseerd worden via de uitbreiding van het aantal ponten, maar ook via optimalisatie van (routes) van verbindingen.

Contract voor Exploitatie, Beheer en Onderhoud met GVB Veren

De bovengenoemde doelstellingen hebben ook een belangrijke rol gespeeld in de inhoud en contractuele voorwaarden van het nieuwe contract voor Exploitatie, Beheer en Onderhoud dat gemeente Amsterdam met GVB Veren is overeengekomen. De gemeente Amsterdam is opdrachtgever van GVB Veren, dat verantwoordelijk is voor de exploitatie van de veerdiensten over het IJ en het Noordzeekanaal. Eind 2025 is een nieuw exploitatiecontract gesloten met GVB Veren. Van 2026 tot 2036 zal GVB Veren de dienstverlening van de veren op het IJ en Noordzeekanaal op zich nemen.

H1 Waar staan we nu



In dit hoofdstuk geven we de stand van zaken van het verensysteem op dit moment. Dit geeft inzicht in de bestaande verbindingen, de beschikbare vloot en de reizigersontwikkeling van de afgelopen jaren. Ook geven we een nadere analyse van de drukte op de ponten.

1.1 Het huidige verensysteem

IJveren

De veerdiensten op het IJ (en één op het Amsterdam Rijnkanaal, de F9) worden in opdracht van de gemeente Amsterdam uitgevoerd door GVB Veren.
Op dit moment gebeurt dat op zeven verbindingen:

- Zamenhofstraat – Azartplein (F1)
- IJplein – Centraal Station (F2)
- Buiksloterweg – Centraal Station (F3)
- NDSM-werf – Centraal Station (F4)
- Distelweg – Pontsteiger (F6)
- Pontsteiger – NDSM-werf (F7)
- Sporenburg – Zeeburgereiland (F9)

Het voormalige nachtveer (F5), dat in een driehoek voer tussen NDSM-werf, Pontsteiger en Centraal Station, is vanaf 2024 opgeheven. In plaats daarvan vaart de verbinding F4 tussen NDSM-werf en Centraal Station langer door in de nacht (tot circa 02:00 uur zondag t/m donderdag en tot circa 03:15 op vrijdag en zaterdag).

De verbinding F9 is een tijdelijke pont die is aangelegd voor de ontwikkeling van Zeeburgereiland. Het aantal bewoners, studenten en werkenden op het eiland groeit snel. In 2024 opende Hogeschool InHolland, met zo'n 6.000 studenten. Samen met tramlijn 26 en buslijn 37 zorgt de pont voor een betere bereikbaarheid van het eiland. De pont vaart in elk geval tot 2030. Afgesproken is dat in 2026 een evaluatie wordt gedaan en besloten wordt of de verbinding na 2030 blijft bestaan. Meer hierover in hoofdstuk 2.

Figuur 3 | *Het verennetwerk in Amsterdam*



Noordzeekanaalveren

In 2007 heeft de gemeente Amsterdam de verantwoordelijkheid voor drie veerverbindingen over het Noordzeekanaal overgenomen van het Rijk. Hiervoor zijn door het Rijk gelden ter beschikking gesteld aan Amsterdam. Deze gelden zijn gestald in de gemeentelijke Voorziening Noordzeekanaalveren. De hoogte van de financiële voorziening wordt periodiek geactualiseerd.

Behalve de zuidelijke aanlanding van de Hempont zijn deze verbindingen gelegen buiten de gemeente Amsterdam, in de gemeenten Zaanstad, Velsen en Haarlemmermeer. De gemeente Amsterdam zorgt als opdrachtgever voor een betrouwbare uitvoering van de exploitatie en het beheer en onderhoud. De eisen en voorwaarden hieromtrent, inclusief de vaarfrequentie, zijn vastgelegd in de *Overeenkomst Dienstbetoon Pontveren*. Deze overeenkomst is afgesloten tussen gemeente Amsterdam en de Noordzeekanaalgemeenten. Als uitbreiding van de dienstverlening op een verbinding gewenst is, dan zullen hierover aanvullende afspraken moeten worden gemaakt.

De uitvoering is belegd bij GVB Veren. De focus van de Update Nota Veren 2021 lag op de IJveren, maar omdat er ook op de Noordzeekanaalveren enkele ontwikkelingen zijn, besteden we daar in deze Verenstrategie ook aandacht aan.

Momenteel vaart GVB Veren de volgende routes op het Noordzeekanaal:

- Hempontplein – Zaandam (F20)
- Spaarndam – Assendelft (F21)
- Velsen Zuid – Velsen Noord (F22)

Deze verbindingen zijn niet alleen toegankelijk voor (brom)fietsers en voetgangers, zoals de verbindingen op het IJ, maar ook voor gemotoriseerd verkeer (auto's, vrachtwagens, et cetera). Er worden dan ook andere ponten ingezet, die niet uitwisselbaar zijn met de ponten die op het IJ varen.

Figuur 4 | *Het verennetwerk op het Noordzeekanaal*



1.2 Huidige vloot

De Amsterdamse verenvloot bestaat in 2025 uit veertien schepen op het IJ en vijf op het Noordzeekanaal. Sinds de Update Nota Veren 2021 zijn twee schepen die als reserve gebruikt werden uit de vaart genomen. Het gaat om twee ponten die verouderd waren en niet meer voldoende capaciteit hadden.

Tabel 1 | *Verschillende typen veren in de huidige vloot*

Inzetgebied	Type	Aantal	Aandrijving	Capaciteit[1]
IJ	50-serie	7	Diesel	240 PEV[2]
IJ	60-serie	7	Diesel-elektrisch (hybride)	310 PEV
NZK	100-serie	5	Elektrisch (plug-in hybride)	20 auto's / 4 vrachtwagens / 400 PEV

Reserveponten

Beschikbaarheid van de schepen is belangrijk voor een robuuste dienstverlening. Met de huidige vloot van veertien IJveren zijn minimaal twee veren nodig als reserve. Om de lange termijn inzetbaarheid van de veren te borgen is regelmatig onderhoud nodig. Dat heeft tot gevolg dat er te allen tijde minimaal één veer niet inzetbaar is door klein of groot onderhoud. Daarnaast is een vervoersreserve nodig, een schip dat 'stand-by' staat om storingen in de dagelijkse exploitatie op te kunnen vangen. In de praktijk betekent dit dat maximaal twaalf veren ingezet kunnen worden in de reguliere dienstregeling op het IJ.
Ook voor de Noordzeekanaalveren geldt dat twee reserveschepen nodig zijn.

Op dit moment lukt het niet om continu twaalf veren in de vaart te houden. In de praktijk is er naast de gebruikelijke onderhoudsreserve vrijwel altijd nog een schip dat niet kan varen. Dat kan zijn door langdurig onderhoud, periodieke keuringen van diverse componenten, grotere reparaties en opleidingen en instructies. Dit heeft tot gevolg dat in de ochtend slechts elf veren tegelijk kunnen varen. Vanaf de middagspits kan een twaalfde pont wel ingezet worden, nadat in de ochtend klein onderhoud is gedaan. Het is niet mogelijk om het twaalfde schip in de ochtendspits in te zetten (de drukste periode) omdat er dan 's middags niet meer aan gewerkt kan worden. De reden daarvoor is dat de motoren afgekoeld moeten zijn voordat onderhoud kan plaatsvinden.

Mislukte aanbesteding veren

Bij het beschikbaar stellen van een investeringskrediet voor de nieuwe emissievrije veerponten en bijbehorende laadinfrastructuur begin 2022 was de planning dat het eerste nieuwe schip zou kunnen instromen op de verbinding IJplein – Centraal Station (F2) in het vierde kwartaal van 2024. Deze aanbesteding is mislukt: begin 2023 bleek dat er geen geldige inschrijvingen waren ontvangen. Het pontveersysteem in Amsterdam hoort bij de drukste ter wereld en vaart heel vaak heen en weer. Amsterdamse ponten hebben daardoor maar een paar minuten om op te laden, wat hoge eisen stelt aan de techniek. Daarnaast zijn er in Europa maar weinig werven die nieuwe (elektrische) pontveren kunnen bouwen. Deze werven hadden het ten tijde van de aanbesteding erg druk. Dat komt omdat veel bestaande schepen duurzamer moeten worden gemaakt en omdat er meer vraag is vanuit de marine en defensie. Dit betekent dat de uitbreiding van de vloot flinke vertraging heeft opgelopen en er nog geen extra schepen beschikbaar zijn om de toegenomen drukte op bepaalde verbindingen op te vangen.

GVB Veren heeft zich de afgelopen periode beraden op een manier om de nieuwe aanbesteding tot een succes te maken. Na een grondige evaluatie van de mislukte aanbesteding is de voorbereiding van de nieuwe aanbesteding in 2024 gestart. Deze voorbereiding is bijna afgerond. De nieuwe aanbesteding zal in de tweede helft van 2026 starten, gericht op instromen van de eerste nieuwe pont in 2029. Een belangrijk verschil ten opzichte van de eerdere aanbesteding is dat de bouw van nieuwe schepen en laadinfrastructuur als twee aparte percelen zullen worden aanbesteed. In hoofdstuk 5 gaan we hier dieper op in.

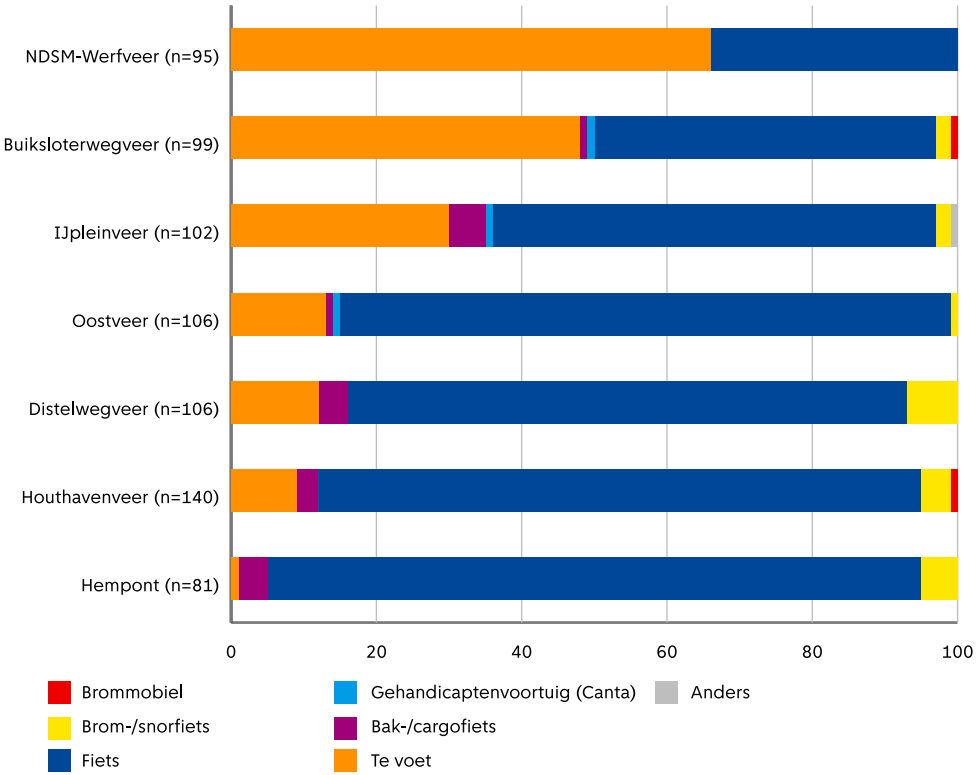
1 De maximale capaciteit in geval van extreme piekmomenten ligt hoger: circa 300 PEV voor de 50-serie en meer dan 400 PEV voor de 60-serie. De cijfers in de tabel houden rekening met zowel veiligheidsberekeningen als een bepaald niveau kwaliteit/comfort voor de reiziger.
2 PEV staat voor persoonsequivalent. In lijn met voorgaande rapportages telt een voetganger als 1 PEV, een fietser als 2 PEV en een gehandicaptenvoertuig als 4 PEV.

Gebruikers en vervoermiddelen

In 2025 is een onderzoek uitgevoerd naar gebruikers van de pont (de IJveren en de Hempont). Hierin zijn onder andere vragen gesteld over de herkomst en bestemming, reismotief en routes. Gemiddeld komt 70% van de gebruikers met de fiets, maar de verhouding tussen fietsers en voetgangers verschilt wel sterk per verbinding.

Het NDSM-werfveer (van de NDSM-werf naar Centraal Station) is een bijzondere verbinding omdat deze veel langer is dan de andere, en de reizigers niet direct van oever tot oever vervoert, maar meevaart over de hoofdvaarweg. Door de lengte van deze verbinding is deze extra aantrekkelijk voor voetgangers. Daarnaast is het een snel en gratis alternatief voor openbaar vervoer.

Figuur 5 | *Overzicht vervoermiddelen per veer in de spits (Bron: Ipsos I&O, 2025)*



Verder heeft dit onderzoek meer inzicht gegeven in de herkomst van reizigers. Op de IJveren inclusief de Hempont komt 29% van de reizigers uit gemeenten buiten Amsterdam. Op de Hempont is dit zelfs 79%. Dat is goed te verklaren omdat de pont aan de noordkant aankomt in de gemeente Zaanstad. Ook op de andere verbindingen zijn echter reizigers uit omliggende gemeenten, wat het regionale belang van de ponten laat zien.

Dienstregeling

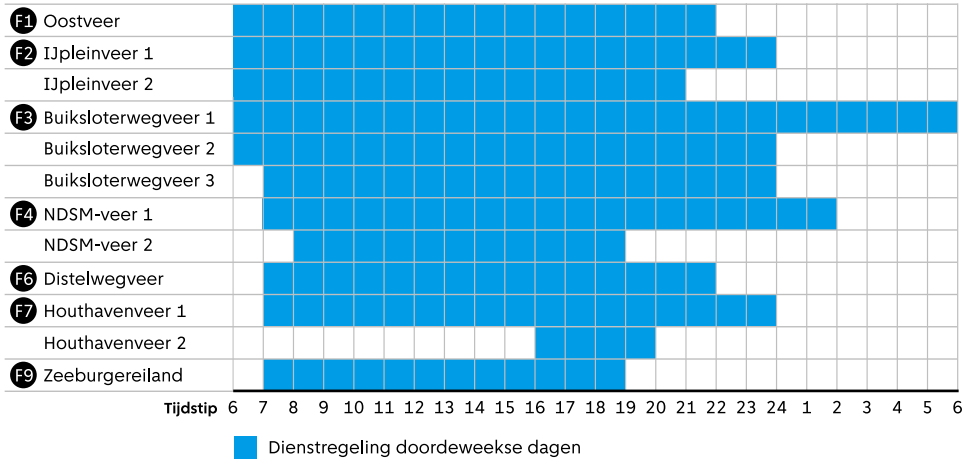
In onderstaande tabel is weergegeven wat de globale dienstregeling is die op doordeweekse dagen gevaren wordt. Dit overzicht geldt voor de meeste dagen, maar er zijn verschillen. Zo vaart het Buiksloterwegveer (F3) op donderdag- en vrijdagavond langer door met drie ponten in de avond, en worden op de verbinding NDSM-werf – Centraal Station (F4) in het weekend voor een groot gedeelte van de dag drie ponten ingezet. Voor een volledig overzicht van de dienstregeling, zie: Haltes en dienstregeling | GVB.

De afgelopen jaren is ook gewerkt met een tijdelijke zomerdienstregeling, waarbij in de schoolvakantie op sommige verbindingen korter of met minder schepen wordt gevaren. Dit is nodig omdat ook veel schippers in deze periode verlof nemen. Omdat de drukte in deze periode in de spits minder is, is het mogelijk de dienstregeling hierop aan te passen. We hebben gezien dat de drukte vaak in de laatste week van de schoolvakantie weer aantrekt. Daarom wordt vanaf 2024 gewerkt met een zomerdienstregeling van vijf weken.

Uitbreiding dienstregelingsuren

Ondanks vertraging bij het instromen van extra veerponten is het aantal dienstregelingsuren op het IJ vanaf 2024 uitgebreid. Op de verbinding Distelweg – Pontsteiger (F6) vaart de pont langer door in de avond (tot circa 22:30 uur). Sinds 2025 vaart er op deze verbinding ook een pont in het weekend. Op de verbinding Pontsteiger – NDSM-werf (F7) vaart doordeweeks tussen 16:00 – 22:00 uur een tweede pont, net als in het weekend tussen 11:00 – 18:00 uur.

Figuur 6 | *Globale diensregeling doordeweekse dagen in 2025 na uitbreiding dienstregelingsuren*



Uitval van ponten

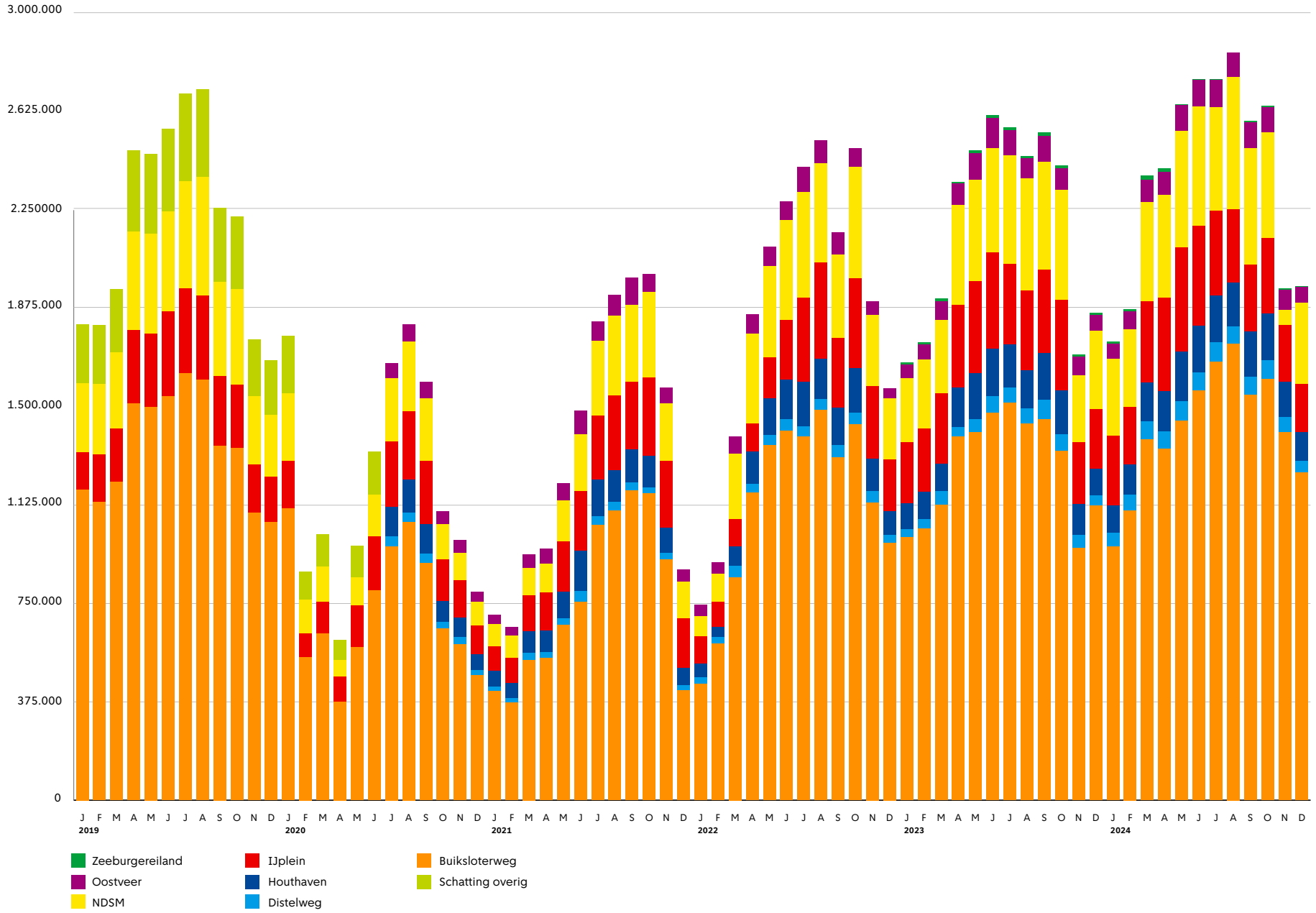
Hoewel de vloot reserveschepen heeft om uitval op te vangen, kan het gebeuren dat dit niet voldoende is en een pont uit de vaart genomen moet worden. Dit kan bijvoorbeeld zijn door technische problemen, of door tekort aan schippers (hierover meer in hoofdstuk 6). Uitval door personeelstekort is de afgelopen jaren enkele keren gebeurd, maar de meeste uitval wordt veroorzaakt door technische storingen. Het uitvalpercentage (het aantal uur dat een schip tijdens de dienst is uitgevallen ten opzichte van het totaal aantal dienstregelingsuren) was in 2021 0,19%, in 2022 0,21%, in 2023 0,45% en in 2024 0,54%. In 2025 was het uitvalpercentage 0,45%. Contractueel is vastgelegd dat de uitval van dienstregelingsuren maximaal 1% is.

Reizigers merken het uitvallen van een pont vooral op de verbinding IJplein – Centraal Station (F2) omdat hier een pont uit de vaart halen de minste negatieve impact heeft. Op andere verbindingen, waar slechts één pont vaart, is dit geen optie. Bij de verbindingen NDSM-werf – Centraal Station (F4) en Buiksloterweg – Centraal Station (F3) zou het schrappen van een pont leiden tot te grote drukte of een te lage frequentie. Op het IJpleinveer blijft er bij uitval een frequentie van vijf keer per uur en is het Buiksloterwegveer een alternatief.

Ontwikkeling aantal reizigers 2019 – 2024

Vanaf 2019 werd op een aantal verbindingen (Buiksloterweg – Centraal Station, IJplein – Centraal Station en NDSM-werf – Centraal Station) permanent het aantal reizigers gemonitord. Vanaf medio 2020 waren de telsensoren op alle verbindingen beschikbaar. Omdat 2019 het laatste ‘gewone’ jaar was voor de coronapandemie, hebben we een schatting van het totaal aantal reizigers in dat jaar opgenomen.

Figuur 7 | *Reizigersontwikkeling IJveren 2019 – 2024 per maand*



In figuur 7 is duidelijk te zien dat het aantal reizigers ten tijde van de pandemie flink daalde. In 2023 was het aantal reizigers weer ongeveer op het niveau van 2019, ongeveer 25 miljoen in totaal. Daarna zien we weer een gestage groei: in 2024 telden we ruim 27 miljoen reizigers op de ponten. In 2025 nam het aantal reizigers verder toe naar 28 tot 30 miljoen[3]. Hoewel steeds meer mensen gebruik maken van de veren over het IJ, zijn het er minder dan in de Update Nota Veren 2021 werd gedacht. Hier gaan we in hoofdstuk 3 verder op in. De groei van de afgelopen jaren laat zien dat er nog steeds noodzaak is tot uitbreiding van de vloot.

Ruim 87% van alle pontreizigers gaat met één van de drie routes van of naar de aanlandingen bij het Centraal Station (F2, F3, F4). Het Buiksloterwegveer is met bijna 16,5 miljoen reizigers per jaar veruit de drukste verbinding (60% van het totaal). Dat het Buiksloterwegveer zo populair is, komt door de centrale ligging en de hoge frequentie. Reizigers kiezen vaker voor veren waarbij ze niet lang hoeven te wachten. Hierdoor spreiden de reizigers zich minder goed over het hele veersysteem. Het IJpleinveer vaart minder vaak en de route naar het veer is ook minder goed te vinden, waardoor het gebruik van dit veer minder is. Ook bij de verbinding Pontsteiger – NDSM-werf speelt dit mee. Voor sommige mensen is deze pont dichterbij, maar toch kiezen ze voor de route via Centraal Station. Want daar weten ze zeker dat de pont vaak vaart en dat ze snel kunnen oversteken zonder lang te wachten.

Tabel 2 | *Reizigersaantallen 2024 per veerverbinding*

Veerverbinding	Reizigers 2024	Aandeel (%)
F3 Buiksloterweg – Centraal Station	16.228.687	60%
F4 NDSM-werf – Centraal Station	4.169.501	15%
F2 IJplein – Centraal Station	3.315.287	12%
F7 Pontsteiger – NDSM-werf	1.750.884	6%
F1 Zamenhofstraat – Azartplein	990.705	4%
F6 Distelweg – Pontsteiger	740.331	3%
F9 Sporenburg - Zeeburgereiland	60.851	<1%

Voor de Noordzeekanaalveren bestaat nog geen monitoring door middel van telcamera's zoals op het IJ. Met de eveneens groeiende reizigersvraag in de gemeenten Zaanstad, Velsen en Haarlemmermeer is het wel wenselijk om dit systeem te implementeren.

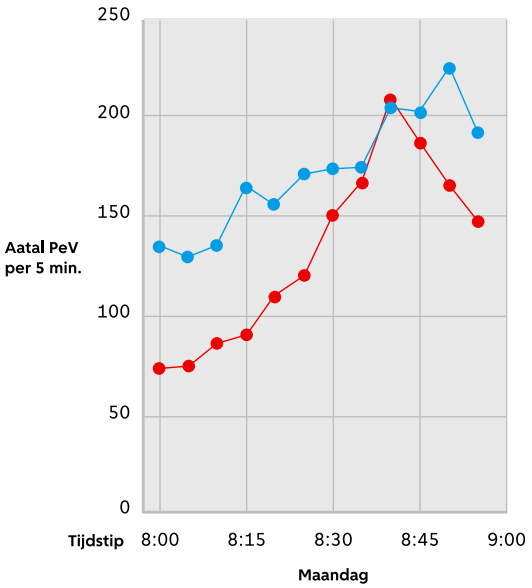
Drukte in de (hyper)spits

De drukte op de ponten is toegenomen door groeiende reizigersaantallen zonder extra veerponten. De ochtendspits (08:00-09:00 uur) is het grootste knelpunt, met een hyperspits rond 8:45 uur. De avondspits is meer gespreid. Dinsdag is de drukste dag, vrijdag de rustigste. Drukte piekt in juni en september en is lager in januari en april. Op de verbindingen Buiksloterweg – Centraal Station, Pontsteiger – NDSM-werf en NDSM-werf – Centraal Station zijn ponten in de hyperspits soms vol, waardoor reizigers moeten wachten. Buiten de spitsen en in het weekend is de capaciteit meestal voldoende, hoewel reizigers tijdens hyperspitsen en evenementen overlast kunnen ervaren.

3 Vanwege storingen in het telcamerasysteem kan over het aantal reizigers in 2025 alleen binnen een ruimte bandbreedte worden gerapporteerd. Een aanbesteding voor de vervanging van de telcamera's loopt in 2026.

Onderstaande figuur laat goed zien dat het aantal reizigers in de ochtendspits een zeer sterke piek vertoont.

Figuur 8 | *Gemiddeld aantal PeV per 5 minuten in de ochtendspits op maandag voor het Buiksloterwegveer in 2022.*



Drukte in de ochtendspits op het Buiksloterwegveer



1.3 Beoordeling dienstverlening

Hoe tevreden mensen zijn over de dienstverlening van de ponten op het IJ en het Noordzeekanaal wordt elk jaar gemeten met de OV-klantenbarometer, een landelijk onderzoek van CROW. Voor het Noordzeekanaal gebeurt dit pas sinds 2024. In dit onderzoek wordt de waardering van het openbaar vervoer in Nederland onderzocht. Met 'vervoer over water' worden verschillende pontverbindingen bedoeld, waaronder de IJveren en Noordzeekanaalveren, maar ook de Waddenveren.

In de OV-klantenbarometer van 2024 gaven reizigers een gemiddeld rapportcijfer van 8,4 voor zowel de IJ- als Noordzeekanaalveren (zie tabel 3). Reizigers vinden het fijn dat de pont op tijd is, dat het veilig is en dat ze zich kunnen ontspannen. Maar er zijn ook dingen die beter kunnen. De twee belangrijkste zijn informatievoorziening bij storingen, en drukte.

Tabel 3 | *Ontwikkeling OV-klantenbarometer 2021-2024*

Gemiddeld rapportcijfer reizigerstevredenheid				
(Schaal 1 tot 10)	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**
IJveren	8,3	8,3	8,6	8,4
Noordzeekanaalveren	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	8,4

Reizigers geven lage cijfers voor informatievoorziening bij storingen: 5,7 op het IJ en 5,3 op het Noordzeekanaal. Klachten gaan vooral over onduidelijke informatie als de pont ineens niet vaart of te laat is. Het onderwerp 'drukte' is met een 6,0 (voor de IJveren) als rapportcijfer een duidelijk verbeterpunt. Vooral in de spits en in de zomermaanden vinden reizigers het te druk.

GVB Veren werkt aan een plan om de reizigerscommunicatie te verbeteren.
Één van de stappen die al gezet is, is het verbeteren van de 'Gappie' app van GVB, waarin nu ook informatie over de vertrektijden van de veren te zien is.
Een vervolgstap is dat hierin ook informatie over verstoringen in te zien is.

H2 Relevante (ruimtelijke) ontwikkelingen



2.1 Verdere toename aantal inwoners en arbeidsplaatsen

IJveren

In de komende jaren wordt er flink gebouwd aan de noordkant van Amsterdam en in Zaandam. Maar ook Zeeburgereiland, IJburg en Haven-Stad blijven zich ontwikkelen. De verwachting is dat alleen aan de noordkant van het IJ, in Amsterdam Noord, tot 2040 groeit naar ongeveer 150.000 inwoners. Dat zijn zo'n 40.000 inwoners méér dan nu. Tot 2050 worden daar 40.000 tot 55.000 nieuwe woningen gebouwd. Dat is bijna een derde van alle woningen die in de regio Amsterdam moeten komen. Hoewel op sommige dossiers vertraging is opgelopen, is er nog altijd veel bouwactiviteit in de stad en regio en groeit het aantal pontreizigers de komende jaren door.

Noordzeekanaalveren

Net als bij de IJveren is de verwachting voor de gemeenten Zaanstad, Velsen en Haarlemmermeer dat er in de toekomst meer reizigers gebruik zullen maken van de Noordzeekanaalveren. Deze verwachting is gebaseerd op de gebiedsontwikkelingen in de regio, waaronder woningbouw, campusvorming en ontwikkeling van de industrie. De Hempont heeft een noordelijke oever in de gemeente Zaanstad en een zuidelijke oever in de gemeente Amsterdam, en daarom een sterkere relatie met Amsterdam dan de andere Noordzeekanaal-verbindingen. Deze pont wordt als druk ervaren en de verwachting is dat het de komende jaren alleen maar drukker wordt op de Hempont. Tot 2030 komen er naar schatting bijna 10.000 nieuwe woningen bij in Zaandam. De Achtersluispolder en het Hembrugterrein gaan veranderen van bedrijventerreinen naar woon-werkgebieden. Met gemeente Zaanstad zal verkend gaan worden of en welke maatregelen nodig zijn om de toenemende drukte in goede banen te leiden.

2.2 Nieuwe (vaste) oeververbindingen

Een integraal plan voor het mobiliteitssysteem rond het IJ voor fietsers en voetgangers is vastgelegd in de *Actualisatie Nota van Uitgangspunten Spong over het IJ (2022).* De afspraken hierin zijn gebaseerd op het advies *Genereus Verbonden – een concept inrichtingsplan voor het IJ in Amsterdam als robuust en toekomstvast waterkruispunt* van de onafhankelijke adviescommissie Oeververbindingen Rijkswateren (commissie D'Hooghe).

Met het programma Sprong over het IJ wil Amsterdam de oversteek van het IJ structureel verbeteren voor fietsers, voetgangers, en mogelijk ook voor openbaar vervoer via vaste oeververbindingen – naast bestaande en nieuwe veren. Hierbij wordt rekening gehouden met de belangen van de stad, de regio én die van de (internationale) scheepvaart. Het eindbeeld bestaat uit een combinatie van verbindingen, waarbij veren, bruggen en een voetgangerspassage naast elkaar bestaan en er een 'ladderstructuur' is van oversteekmogelijkheden. Daarmee ontstaat een netwerk van kwalitatief goede verbindingen dat voor iedereen een snelle, veilige en comfortabele oversteek mogelijk maakt.

De belangrijkste punten uit het advies van commissie D'Hooghe zijn het toevoegen van drie vaste oeververbindingen:

- **De Oostbrug**
  Deze komt te liggen tussen de Johan van Hasseltweg in Amsterdam Noord en het Azartplein in Amsterdam Oost. De bouw van deze brug start naar verwachting in 2031 en zal op z'n vroegst in 2034 gereed zijn. In de eerste helft van 2027 wordt een definitiebesluit genomen over de Oostbrug. We onderzoeken of tijdelijke verplaatsing van het Oostveer mogelijk is tijdens de bouw van de Oostbrug. Gezien het grote werkgebied is dit een complexe opgave.
- **De Westbrug**
  Deze komt te liggen tussen de NDSM-werf in Amsterdam Noord en de Danzigerkade in Amsterdam West. Om deze brug te bouwen moet eerst de zeecruise verplaatsen. Voorkeurslocatie bij een eventuele verplaatsing is de Coenhaven. Realisatie van de Westbrug is (indicatief) voorzien in de periode 2036 – 2040.
- **Een voetgangerspassage bij Centraal Station**
  Er wordt uitgegaan van een ondiepe voetgangerspassage die pas gerealiseerd wordt nadat beide bruggen gereed zijn en dit deel van het IJ niet meer toegankelijk is voor diepstekende zeevaart. Voordat deze voetgangerspassage als project wordt opgepakt wordt eerst het effect gemeten van de twee bruggen aan de flanken van de stad en of deze bruggen de druk op het centrum hebben verlicht. Als die druk is verminderd is er minder noodzaak voor deze voetgangerspassage. Indien er voldoende aanleiding is voor de voetgangerspassage, wordt op dat moment ook de relatie gelegd met de meerwaarde van metrostation Sixhaven waarbij een keuze voor één van de twee aan de orde is (en niet beide).

Met de komst van de bruggen vervallen de pontverbindingen Zamenhofstraat – Azartplein (F1) en Pontsteiger – NDSM-werf (F7), en kan worden volstaan met een lagere frequentie op de verbinding NDSM-werf – Centraal Station (F4).

In aanvulling op de drie vaste oeververbindingen zijn in het voorkeursbesluit Sprong over het IJ de volgende maatregelen genoemd die relevant zijn voor deze Verenstrategie:

- **Optimalisatie IJpleinveer**
  De maatregelen om de verbinding IJplein – Centraal Station (F2) te verbeteren hebben als doel om de druk op de verbinding Buiksloterweg – Centraal Station (F3) te verminderen. De optimalisatie bestond uit de volgende drie onderdelen:
  - Het aanleggen van een nieuw pontplein aan de zuidkant van het IJ om de vaartijd van het IJpleinveer te verkorten. Dit pontplein is in 2022 gerealiseerd.
  - De aanleg van een fiets- en voetgangersbrug over het Noordhollandsch Kanaal, zodat het IJpleinveer beter bereikbaar wordt voor reizigers westelijk van het kanaal. Deze brug, de Hollandse Iepbrug, is in 2023 in gebruik genomen.
  - Het inzetten van een extra pont op de verbinding IJplein – Centraal Station zodat er evenveel ponten varen als op het Buiksloterwegveer, waardoor deze verbinding net zo aantrekkelijk is. Door de vertraagde instroom van nieuwe veren is dit onderdeel van de optimalisatie nog niet gelukt.

De aangepaste aanlanding van het IJpleinveer aan de zuidzijde van het IJ.



- **Metrostation Sixhaven**
  Dit gaat om het realiseren van een extra metrostation op de Noord-Zuidlijn direct ten noorden van het IJ, zodat metroreizigers een alternatief hebben voor het uitstappen op Centraal Station om de pont naar Noord te nemen, en andersom. In 2021 werd besloten de bouw van het metrostation tot nader order uit te stellen en verdere uitwerking on hold te zetten, vanwege de gestegen kosten en omdat de verminderde noodzaak om het gebied rond de Sixhaven grootschalig te ontwikkelen. Op dit moment is er dus geen sprake van de bouw van dit metrostation. Een eventueel doorstart-besluit voor metrostation Sixhaven is gekoppeld aan een besluit over de voetgangerspassage.

- **Javaveer**
  Het advies van commissie D'Hooghe was om te onderzoeken of een extra veerverbinding tussen de kop van het Java-eiland en Hamerkwartier mogelijk is. Deze verbinding zou in potentie een waardevolle aanvulling op de vaste oeververbindingen kunnen zijn de druk op het pontverkeer bij het Centraal Station kunnen verminderen. Uit nader onderzoek (uitgevoerd in 2022/2023) blijkt echter dat de voorgestelde veerverbinding nauwelijks toegevoegde waarde heeft en niet haalbaar is. De verbinding heeft een beperkte tot zeer beperkte vervoerswaarde. Daardoor zou de verbinding beperkt bijdragen aan het wegnemen van passagiersdrukte bij andere veerverbindingen.
  Bovendien blijkt uit onderzoek dat de veerverbinding nautisch niet haalbaar is binnen de geldende stedenbouwkundige kaders, onder andere vanwege onvoldoende zicht (en daarmee veiligheid) op deze plek voor de pontschippers in relatie tot de kruisende beroepsvaart. Gelet op de onderzoeksresultaten is daarom besloten verder onderzoek naar deze verbinding stop te zetten.
  De veerverbinding zal er niet komen. De Amsterdamse gemeenteraad is geïnformeerd over het besluit van het college via een raadsbrief (d.d. 9 mei 2023).

- **Tijdelijke pontverbinding Sporenburg – Zeeburgereiland**
  Vanaf januari 2023 vaart er een pont tussen Zeeburgereiland en Sporenburg. Deze pont is de uitkomst van het door Rijk en gemeente Amsterdam overgenomen advies van commissie D'Hooghe, waarin onder andere maatregelen zijn opgenomen om de bereikbaarheid van Zeeburgereiland en IJburg te verbeteren. Ook het opwaarderen van de Amsterdamsebrug voor fietsers en hoogwaardig openbaar vervoer is hiervan een onderdeel (voor meer informatie: amsterdam.nl/projecten/zeeburgereiland-ov).
  Een vaste fietsverbinding (brug of tunnel) is op de locatie waar de pont nu vaart niet haalbaar, dat wil zeggen niet inpasbaar of onbetaalbaar. Dit komt door de kaders en richtlijnen die gesteld zijn om veilige en vlotte scheepvaartverkeers-afwikkeling te borgen. In 2026 doen we de evaluatie van deze pontverbinding en wordt een besluit genomen over de toekomst van deze verbinding.

2.3 Ontwikkeling Ponthaven



De Ponthaven is de stallingsplek voor de ponten wanneer zij niet varen. Ook bevinden zich hier werkplekken voor GVB Veren en wordt klein onderhoud aan de ponten uitgevoerd. De gemeente heeft de opdracht uitgezet om de Ponthaven te ontwikkelen. Hiervoor zijn drie aanleidingen:

- Met de vaststelling van het investeringsbesluit Hamerkwartier (d.d. 16 november 2022) heeft de gemeenteraad besloten een deel van de huidige ponthaven vrij te maken voor de gebiedsontwikkeling. Als dit besluit wordt uitgevoerd heeft dit tot gevolg dat een deel van de bestaande stallingscapaciteit voor de veren en onderhoudsvoorzieningen in de huidige ponthaven komt te vervallen.
- De verenvloot groeit, daarvoor is meer stallingsruimte in de haven nodig. De komst van de Westbrug is bepalend voor hoeveel ponten en dus hoeveel stallingsruimte in de toekomst nodig is.
- De voorzieningen in de bestaande ponthaven zijn verouderd en niet toekomstbestendig.

Medio 2025 is hierover een principebesluit genomen. Op dit moment wordt gewerkt aan de Nota van Uitgangspunten. Er worden drie varianten onderzocht:

- De ponthaven behouden op de huidige locatie voor stalling van de veren en de onderhoudsfaciliteiten + een satelliet voor stalling van veren in het Cornelis Douweskanaal-West. Dit betekent grondige vernieuwing van de kades, de inrichting van de haven en de gebouwen. Ook de onderhoudsfaciliteiten moeten vernieuwd worden en worden toegesneden op onderhoud van elektrische ponten. Er moet rekening gehouden worden met de noodzaak om een satelliet te realiseren voor stalling van de veren. Deze variant gaat in tegen het raadsbesluit om een deel van de ponthaven te verplaatsen, zoals besloten in het Investeringsbesluit Hamerkwartier, dus zou in deze variant het eerder genomen besluit op dit punt worden ingetrokken.
- Gedeeltelijke verplaatsing van de verenvloot en faciliteiten naar het Cornelis Douweskanaal-West, inclusief extra stallingscapaciteit voor de groeiende vloot. In deze variant zullen de onderhoudsfaciliteiten (grotendeels) verplaatsen naar Cornelis Douweskanaal-West. De gevolgen voor het functioneren op twee locaties voor GVB Veren moeten in deze variant goed worden onderzocht.
- Opheffen van de huidige ponthaven en volledige verplaatsing naar een nieuwe ponthaven in het Cornelis Douweskanaal-West.
  De gevolgen voor de bedrijfsvoering door op twee locaties te stallen, kunnen groot en nadelig zijn voor het verensysteem. Zo zullen bepaalde faciliteiten op beide plekken minimaal aanwezig moeten zijn, zoals parkeerplekken, omkleedfaciliteiten en mogelijkheden voor het uitvoeren van klein onderhoud. Daarom wordt ook deze variant met volledige verplaatsing onderzocht.

Het Cornelis Douweskanaal-West is dus de voorkeurslocatie voor verplaatsing, deze reservering is bevestigd in de Omgevingsvisie Amsterdam 2050. Er is een aantal raakvlakprojecten op deze locatie, zoals de gebiedsontwikkeling van Haven-Stad, de transformatie van het Keerkringpark, en de bewaarhaven van THOR (Toezicht en Handhaving Openbare Ruimte) die vanuit de Nieuwe Houthaven verplaatst moet worden. Behalve de ponthaven zijn er dus ook andere ruimteclaims waar rekening mee gehouden moet worden.

Voor de Nota van Uitgangspunten wordt een mkba (maatschappelijke kosten/baten analyse) als onderbouwing gebruikt, waarbij de belangen van GVB Veren ook worden meegewogen. Naar verwachting wordt eind 2026 een voorkeursbesluit genomen.

H3 Prognose reizigersontwikkeling



In dit hoofdstuk wordt het onderzoek naar reizigers-prognoses toegelicht. In hoofdstuk 4 zullen we verder ingaan op wat dat betekent voor de verenvloot.

Voor het maken van een prognose van het aantal veerpontgebruikers maken we gebruik van het VMA (Verkeersmodel Amsterdam) en het gemeten aantal pontgebruikers (door telsensoren bij de aanlandingen). Het maken van een prognose heeft zijn beperkingen. Zo handelen fietsers in een verkeersmodel altijd rationeler dan in de werkelijkheid en geeft het VMA enkele prognose van het aantal fietsers, niet van het aantal voetgangers. Daarom passen we het groeicijfer uit het verkeersmodel (de percentuele groei van het aantal pontgebruikers in het VMA tussen verschillende zichtjaren) toe op het aantal getelde pontgebruikers in 2023. In de volgende paragraaf gaan we verder in op deze prognoses.

3.1 Methodiek en uitgangspunten voor prognoses

In de *Rapportage Verkeersonderzoek Veren en Westbrug 2025* is uitgebreid onderzoek gedaan naar de groei van reizigers over het IJ. Hierbij wordt gebruik gemaakt van het Verkeersmodel Amsterdam versie 5.0 (VMA). In dit model zijn de meest actuele cijfers over woningbouw, sociaal-economische gegevens en reisgedrag opgenomen. Bij dit onderzoek zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Er zijn elf scenario's opgesteld voor 2035, 2040 en 2050, gebaseerd op de ingebruikname van de Oostbrug en mogelijke varianten met of zonder Westbrug (met of zonder OV). De referentievariant is 2023.
- De dienstregeling is gebaseerd op een realistische inschatting. Het drukste uur per verbinding is als uitgangspunt genomen.
- Standaard netwerken voor auto, OV en fiets (VMA 5.0) zijn gebruikt, aangevuld met aanpassingen uit het mobiliteitsplan Haven-Stad.
- De uitkomsten richten zich op de verwachte behoefte in gebruik, niet op nautische of fysieke haalbaarheid.
- Onzekere maatregelen, zoals de kabelbaan over het IJ, de voetgangerspassage bij Centraal Station en brugopeningen, zijn niet meegenomen.
- Daarnaast zijn nog enkele gevoeligheidsanalyses uitgevoerd. Een uitgebreide beschrijving van de uitgangspunten en methodiek is terug te lezen in de *Rapportage Verkeersonderzoek Veren en Westbrug 2025.*

Verschillen ten opzichte van de reizigersprognoses uit 2021

Uit het nieuwe verkeersonderzoek waarbij telcijfers uit 2023 als basis zijn gebruikt, blijkt dat het aantal reizigers op de pont minder snel groeit dan eerder was verwacht. In eerdere studies, zoals de update van de Nota Veren in 2021, werd uitgegaan van een sterkere groei.

Dat komt vooral door twee dingen:

- Mensen reizen anders dan voorheen. Sinds corona werken veel mensen vaker thuis. Daardoor gebruiken ze de pont minder, of op andere momenten (buiten de spits).
- De bouw van nieuwe huizen en kantoren gaat minder snel dan eerst werd verwacht. Daardoor groeit het aantal bewoners en banen ook wat langzamer.

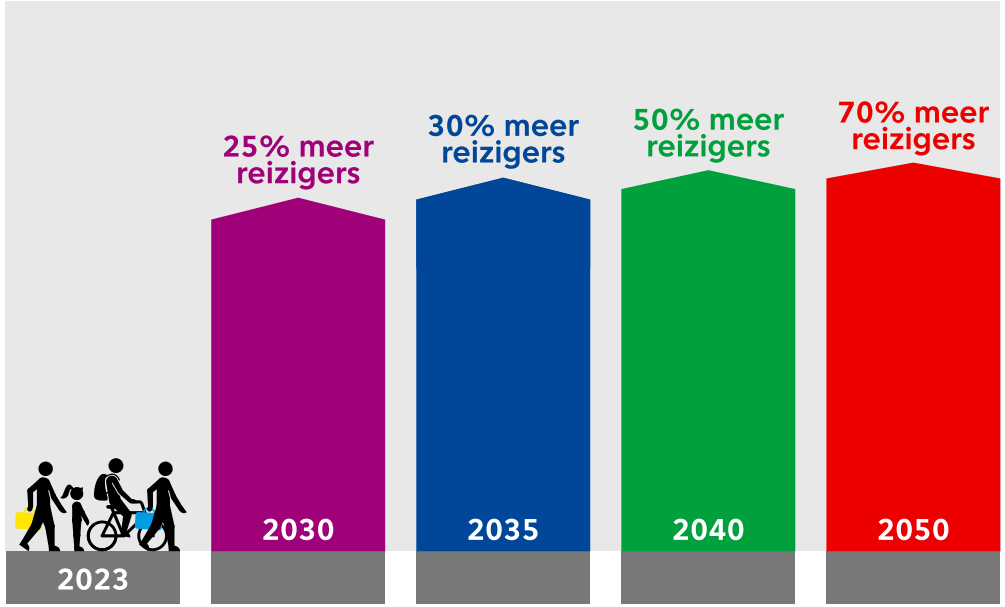
De pont blijft wel van groot belang. Want ook al groeit het gebruik minder hard, vanaf 2023 zet de groei weer door. Naar verwachting speelt ook de toename van het aantal elektrische fietsen hierbij een rol. Tussen 2023 en 2024 groeide het aantal reizigers op de ponten van ongeveer 25 miljoen naar ruim 27 miljoen. In 2025 is het totaal aantal reizigers opnieuw gegroeid, met een totaal aantal tussen de 28 en 30 miljoen. Vanwege storingen in de telcamera's zijn de cijfers van het jaar 2025 minder betrouwbaar en rapporteren we hierover in een ruime bandbreedte. Een aanbesteding voor nieuwe telcamera's wordt in 2026 afgerond en moet leiden tot betere monitoring.

3.2 Ontwikkeling reizigersaantal 2023 – 2050

De reizigersprognoses zijn uitgevraagd voor de jaartallen 2030, 2035, 2040 en 2050. Hierbij weten we dat de onzekerheidsmarge van de prognoses groter is verder in de tijd. Het jaar 2023 is genomen als basisjaar. Daarnaast zijn van de scenario's in 2040 en 2050 varianten met en zonder Westbrug opgenomen.

De druk op het verensysteem neemt snel toe. Tussen 2023 en 2030 groeit het aantal mensen dat de IJveren gebruikt met ongeveer 25%. De groei van het aantal reizigers zit niet uitsluitend in het aantal woningen, werkplekken en voorzieningen dat wordt bijgebouwd, maar ook in het reisgedrag. Zo reizen mensen die op een plek wonen met een lage parkeernorm logischerwijs minder met de auto en meer met de fiets. Ook als de Oostbrug in 2035 open is, blijft het aantal reizigers op de ponten stijgen. Als er geen Westbrug komt groeit het aantal reizigers nog verder:

Figuur 9 | *Groei aantal reizigers vergeleken met 2023*



Tabel 4 | *Totale gemiddelde vervoersvraag veren per werkdag (persoonsequivalenten[1]), met Oostbrug in 2034*

Variant	Totaal aantal PeV op de veren	Groei t.o.v. 2023	% afname veren door Westbrug
2023 (referentie)	83.000	0%	
2030	103.500	25%	
2035	109.000	31%	
2035 met Westbrug (incl OV)	73.500	-11%	-33%
2025 met Westbrug (excl OV)	74.000	-11%	-32%
2040 zonder Westbrug	124.000	50%	
2040 met Westbrug (incl OV)	78.000	-6%	-37%
2040 met Westbrug (excl OV)	78.500	-5%	-37%
2050 zonder Westbrug	142.000	71%	
2050 met Westbrug (incl OV)	81.500	-2%	-43%
2050 met Westbrug (excl OV)	82.000	-1%	-42%

Deze cijfers laten zien dat de Westbrug nodig is om de groeiende reizigersvraag op te vangen. Wanneer de Oostbrug en Westbrug beide gebouwd zijn kan de vloot weer krimpen naar ongeveer de grootte van 2023. Maar totdat de Westbrug gerealiseerd is moet de verenvloot flink groeien. Hier gaan we in hoofdstuk 4 verder op in.

Westbrug op langere termijn goedkoper dan verdere uitbreiding verensysteem

In 2025 is door Decisio een onderzoek uitgevoerd naar de financiële relatie tussen Westbrug en het huidige en toekomstige verensysteem. De uitkomsten zijn op 6 november 2025 gedeeld met de gemeenteraad in de raadsinformatiebrief Voortgangsrapportage Sprong over het IJ en Oostbrug eerste helft 2025.

Het onderzoek laat zien dat de financiële voordelen van het snel realiseren van de Westbrug aanzienlijk kunnen zijn. Een eerdere aanleg dan 2040 leidt tot besparingen op het verensysteem terwijl bij uitstel (of afstel) de kosten van het verensysteem oplopen. Deze kosten bestaan uit extra investeringen in veren en infrastructuur en toenemende kosten in exploitatie en onderhoud. Hoewel de Westbrug op korte termijn duurder is omdat eerder in de tijd sprake is van grote uitgaven, wijst het kostenonderzoek uit dat de brug op lange termijn goedkoper uitvalt dan de structurele meerkosten van het verensysteem. Het kantelpunt waarop een Westbrug met OV goedkoper wordt dan het verensysteem ligt, afhankelijk van de gehanteerde investeringskosten, grofweg tussen de 70 en 100 jaar na realisatie. Wanneer de Westbrug zonder OV wordt aangelegd wordt dit kantelpunt bereikt in iets meer dan 40 jaar. Met de huidige financiële inzichten zou realisatie van een Westbrug voor 2040 in ieder geval gunstiger zijn dan na 2040, met als kanttekening dat investeren in een brug leidt tot grote uitgaven die eerder in de tijd worden gedaan.

1 PEV staat voor Persoonsequivalent. Door te tellen met PEV wordt het ruimtegebruik van de verschillende type gebruikers op de juiste wijze gemeten. Hierbij telt een voetganger als 1 PEV, een fietser als 2 PEV en een gehandicaptenvoertuig als 4 PEV.

H4 De vlootontwikkeling



In dit hoofdstuk beschrijven we de gevolgen die de toenemende reizigersaantallen hebben op de verenvloot.

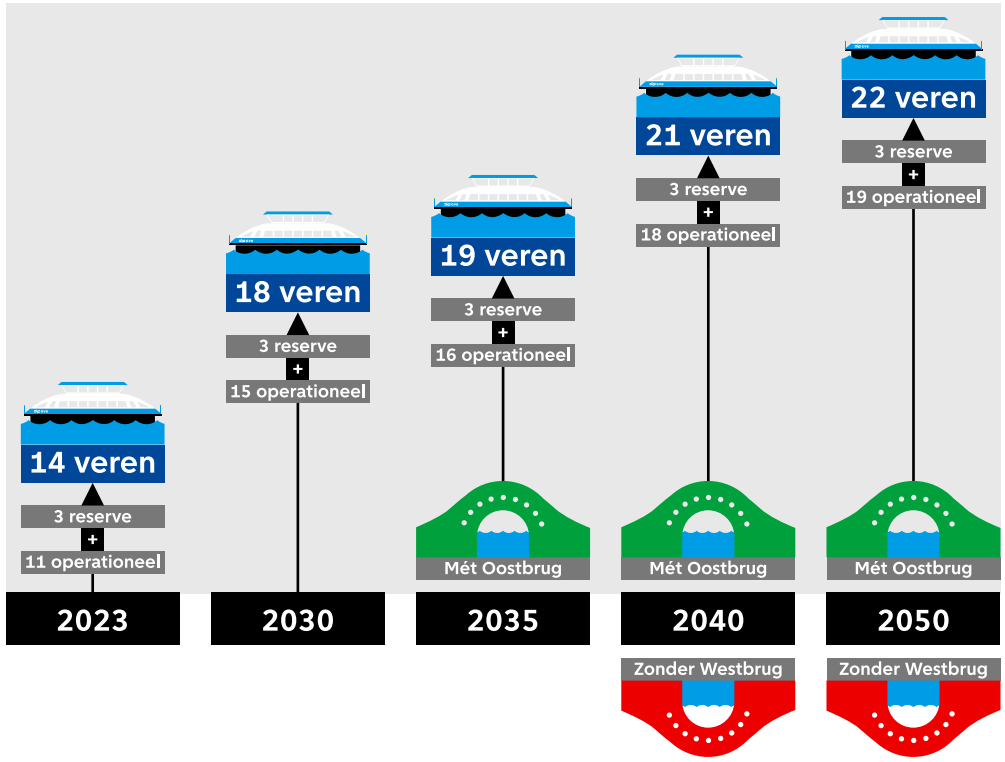
4.1 Een adaptieve strategie

Het verensysteem heeft te maken met een grote mate van onvoorspelbaarheid. Tegelijkertijd is het voor de reiziger belangrijk dat de ponten betrouwbaar, veilig en beschikbaar zijn. Daarom is het belangrijk om elke paar jaar nieuwe reizigersprognoses te laten maken, waarmee we beter kunnen inspelen op ontwikkelingen in de toekomst. We proberen ons op de toekomst voor te bereiden, maar wel adaptief te zijn wanneer de omstandigheden daarom vragen.

4.2 De vlootontwikkeling

Om de groei van reizigers op te vangen moeten er extra veren komen, want de huidige vloot van twaalf varende veren en twee reserveveren is niet genoeg. In een scenario waarbij de Oostbrug in 2035 in gebruik genomen kan worden, maar de Westbrug niet gebouwd wordt, stijgt het aantal ponten dat nodig is voor de dienstregeling tot:

Figuur 10 | *Aantal ponten voor de dienstregeling mét Oostbrug maar zonder Westbrug*

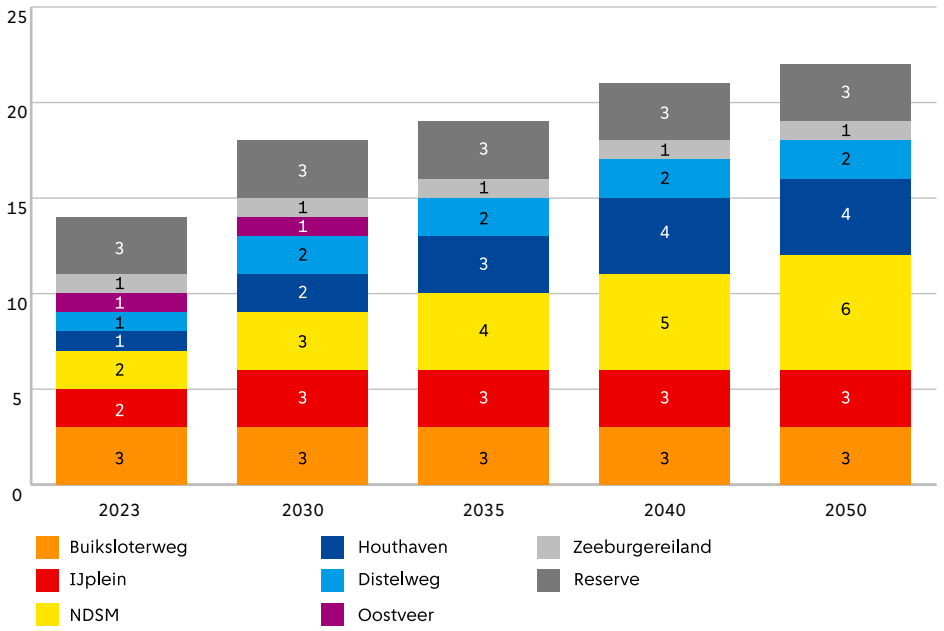


In figuur 11 is te zien op welke verbindingen de extra inzet nodig is.

- Na ingebruikname van de Oostbrug vervalt de verbinding Zamenhofstraat – Azartplein (F1). Dit schip kan dan op een andere verbinding ingezet worden. Een toename van de vloot is echter nog steeds nodig.
- Verder is te zien dat - in het scenario zonder Westbrug - het aantal ponten dat benodigd is op het Houthavenveer en op het NDSM-CS-veer vanaf 2035 sterk toeneemt. Mocht realisatie van de Westbrug later dan gepland plaats vinden, dan zal verkend moeten worden of tijdelijke veerverbindingen in Havenstad (mits nautisch en stedenbouwkundig inpasbaar) een beter/efficiënter alternatief zijn voor het sterk uit (moeten) breiden van het NDSM- en Houthavenveer. In de verkenning onderzoeken we ook hoe andere vormen van mobiliteit kunnen bijdragen aan minder drukte op de westelijke veren. Een voorbeeld hiervan is de Hoogwaardige Openbaar Vervoer-verbinding (HOV ZaanIJ) tussen Zaandam Kogerveld en Amsterdam Noorderpark. Hierbij kijken we specifiek naar het verminderen van de groei van het NDSM-veer.
- Tot slot moet opgemerkt worden dat er nog geen definitieve beslissing is genomen over de inzet van het Zeeburgereilandveer na 2030. In de *Rapportage Verkeersonderzoek Veren en Westbrug 2025* is ervoor gekozen de verbinding wel op te nemen. Uit de resultaten blijkt in elk geval dat één pont op deze verbinding ruim voldoende is om aan de vraag te voldoen.

Drie reserveponten zijn noodzakelijk om betrouwbaar te kunnen blijven varen. Dit is nodig omdat de schepen klein en groot onderhoud nodig hebben, waardoor ze om en om op sommige momenten niet inzetbaar zijn. NB Het gaat hier niet om drie specifieke ponten, maar om 3 roulerende ponten binnen de vloot.

Figuur 11 | *Vlootontwikkeling inclusief reserve - zonder Westbrug, maar met Oostbrug*[1]



1 Over het Zeeburgereilandveer is nog geen definitief besluit genomen

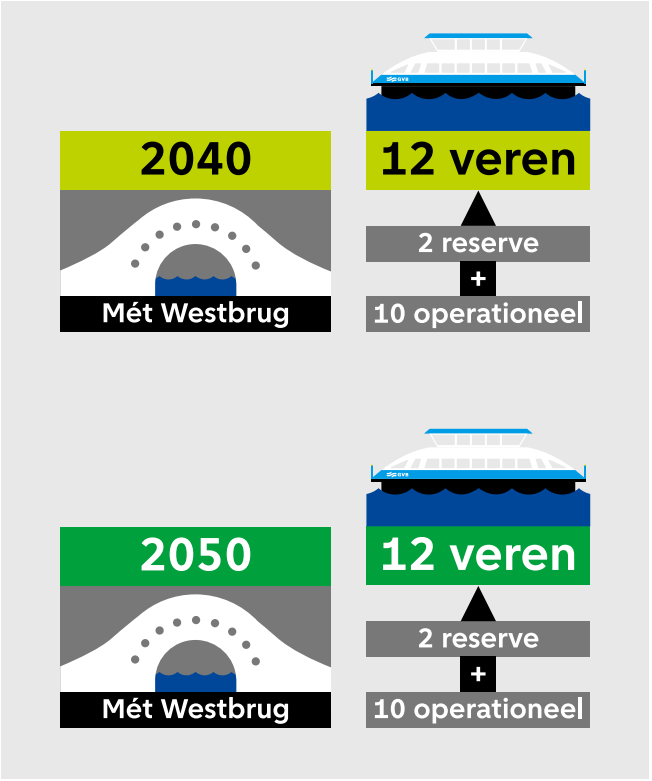
Onderstaande tabel toont de geplande ontwikkeling van het aantal afvaarten van de veren in de spitsen, uitgaande van een situatie zonder Westbrug, maar met de Oostbrug. De frequentie is gebaseerd op de VMA-reizigersprognoses en op de vaartijden van de ponten. NB Het gaat om het aantal afvaarten per zijde per uur. Het totaal aantal afvaarten heen en weer per uur ligt 2 maal zo hoog. Buiten de spitsen en in de weekenden volstaat een lagere frequentie.

Tabel 5 | *Beoogde frequentieontwikkeling veren in spitsuren per zijde – zonder Westbrug, maar met Oostbrug*

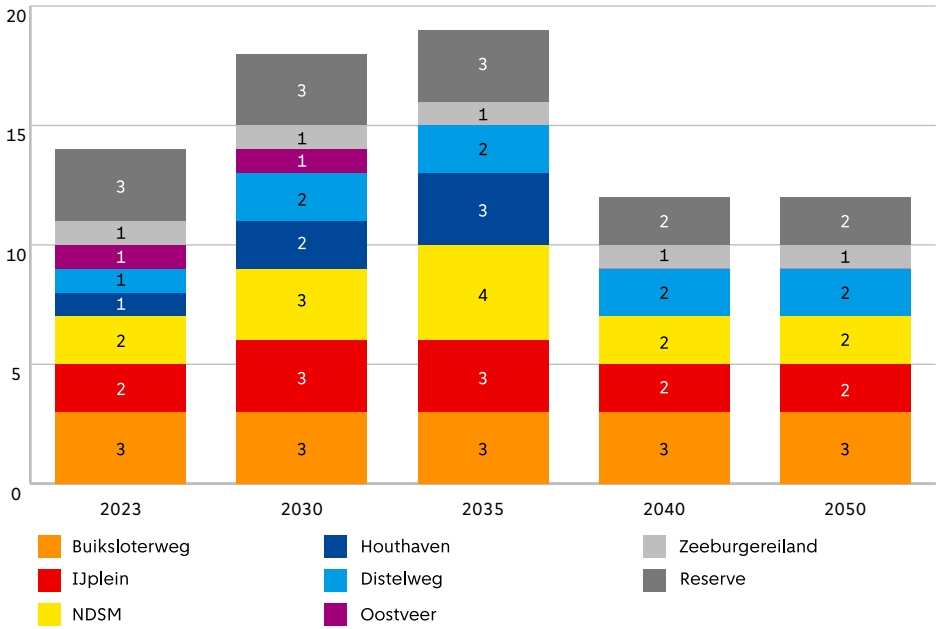
Inzet/uur in spitsen Verbinding	2023		2030		2035		2040		2050	
	Afvaarten	Veren	Afvaarten	Veren	Afvaarten	Veren	Afvaarten	Veren	Afvaarten	Veren
Buiksloterwegveer	15	3	15	3	15	3	15	3	15	3
IJpleinveer	10	2	15	3	15	3	15	3	15	3
NDSMveer	4	2	6	3	8	4	10	5	12	6
Houthavenveer	3	1	6	2	9	3	12	4	12	4
Distelwegveer	4	1	8	2	8	2	8	2	8	2
Oostveer	3	1	3	1	0	0	0	0	0	0
Zeeburgereilandveer	3	1	3	1	3	1	3	1	3	1
Totaal	42	11	56	15	58	16	63	18	65	19

Als de Westbrug in gebruik genomen wordt, vangt deze volgens de verwachtingen zoveel van de reizigersgroei op dat het aantal veren flink afgeschaald kan worden:

Figuur 12 | *Aantal ponten voor de dienstregeling met Oostbrug én Westbrug*



Figuur 13 | *Vlootontwikkeling inclusief reserve – met Westbrug en met Oostbrug*



Vanaf 2040 zijn er minder veren nodig als er bruggen komen over het IJ. Dan zijn twaalf schepen genoeg, in plaats van 21 die nodig geweest zouden zijn zonder bruggen. Dat is bijna de helft minder vloot. Deze grote afname komt vooral doordat de verbinding Pontsteiger – NDSM-werf stopt en de afvaarten van de verbinding NDSM-werf – Centraal Station verminderen met de komst van de Westbrug. Ook op het IJpleinveer kan volgens de prognoses met één pont minder worden gevaren.

Het totaal aantal spitsafvaarten per uur per zijde neemt af van circa 65 in een situatie zonder de Westbrug, naar circa 40 per uur per zijde met ook de Westbrug in gebruik. De ingebruikname van de Westbrug zorgt er dus voor dat er ieder spitsuur 50 pontoversteken minder over het IJ zijn.

Of en wanneer we de vloot moeten uitbreiden, hangt dus direct af van de komst van de bruggen. Het is belangrijk voor de operatie en veiligheid van het verensysteem dat de bouw van de Westbrug niet te lang op zich laat wachten, omdat het onzeker is of de vervoersvraag uitsluitend met ponten kan worden opgevangen.

De aantallen hiernaast geven weer welke inzet van schepen nodig is om de reizigersvraag te kunnen verwerken. Als schepen echter langdurig uit de vaart genomen moeten worden (bijvoorbeeld voor levensduurverlengend onderhoud of elektrificatie) mag dit niet ten koste gaan van de dienstregeling. Er moeten dus voldoende (reserve)schepen beschikbaar blijven. GVB Veren ontwikkelt hiervoor in 2026 een Vlootstrategie waarin wordt gepland wanneer welke schepen beschikbaar zijn.

Nautische veiligheid als harde voorwaarde

Voor alle veerverbindingen, inclusief tijdelijke veerverbindingen en intensiveringen, geldt dat nautische veiligheid een harde voorwaarde is. Het IJ is een van de drukst bevaren vaarwegen van Europa en kent op sommige plaatsen bochten die niet altijd even overzichtelijk zijn. Bij eventuele uitbreidingen staat de nautische veiligheid altijd voorop, en worden de vaarweg- en nautisch beheerders tijdig geraadpleegd.

Noordzeekanaalveren

Hoewel we geen reizigersprognoses hebben van de Noordzeekanaalveren, weten we dat ook daar het aantal reizigers toeneemt. De gemeente Velsen heeft daarom zelf het initiatief genomen om een tweede pont te laten varen tussen Velsen Noord en Velsen Zuid. Daarmee kan de drukte, vooral tijdens de spits, verminderd worden en wordt deze verbinding voor fietsers aantrekkelijker. De gemeente Velsen betaalt de aanschafkosten voor de nieuw te bouwen pont. De exploitatiekosten worden verdeeld: gemeente Velsen betaalt 60%, gemeente Beverwijk 30% en gemeente Heemskerk 10%. De extra pont wordt, net als de andere ponten op het Noordzeekanaal, in opdracht van de gemeente Amsterdam geëxploiteerd door GVB Veren en opgenomen in hun bestaande dienstverlening en onderhoud. Volgens planning wordt de pont uiterlijk in het tweede kwartaal van 2027 in gebruik genomen. Om de periode tot ingebruikname van de pont in te overbruggen, zet GVB Veren vanaf januari 2026 tijdelijk een reservepont in als tweede pont in Velsen.

Samen met de gemeente Zaanstad wordt verkend of ook op de verbinding tussen het Westelijk Havengebied en Zaandam een extra pont benodigd is om de groei

van het aantal reizigers op te vangen. Als hier de dienstverlening uitgebreid kan worden zal dit op eenzelfde manier (financieel en operationeel) afgehandeld worden als in het geval van de Velserpont. Voor de Buitenhuizerpont (tussen Assendelft en Spaarndam) lijkt de capaciteit ook voor de toekomst voldoende.

4.3 In- en uitstroom van veren

Aanbesteding 80-serie

De afgelopen jaren zijn gebruikt om de hernieuwde aanbesteding van de nieuwe elektrische veren en bijbehorende laadinfrastructuur voor te bereiden. Meer over de programmatische aanpak en de duurzame kenmerken van deze ponten staat in hoofdstuk 5. In de tweede helft van 2026 zal GVB Veren de bouw en levering van vier uitstootvrije veren, de 80-serie, aanbesteden.

De nieuwe ponten zullen tussen 2029 en 2031 één voor één in gebruik worden genomen en zullen worden ingezet op de verbindingen Buiksloterweg – Centraal Station (F3) en IJplein – Centraal Station (F2). Nabij de aanlandingen IJplein en Buiksloterweg zal ook laadinfrastructuur worden aangelegd. Met de instroom van de schepen kan de frequentie van het IJpleinveer omhoog, waarmee het Buiksloterwegveer ontlast wordt. Met de nieuwe, extra ponten wordt ook een aantal ponten dat nu nog vaart op de centrale verbindingen vrijgespeeld. Deze ponten zullen ingezet gaan worden om de frequentie op met name de westelijke verbindingen te verhogen. Zo zal op de verbinding Pontsteiger – NDSM-werf (F7) de frequentie verhoogd worden van 3 keer per uur naar 6 keer per uur. Ook het Distelwegveer zal rond 2030 vaker gaan varen.

Bij de aanbesteding voor vier nieuwe schepen wordt het maximale aantal van 11 opties aan het contract toegevoegd. Dit betekent dat gemeente en GVB in de periode na 2030 de mogelijkheid hebben om opties te lichten en zo nieuwe elektrische schepen aan de vloot toe te voegen.

Ombouw 60-serie

Op korte termijn start GVB Veren een aanbesteding om drie ponten uit de 60-serie om te bouwen om volledig elektrisch te kunnen varen op de verbindingen IJplein – CS en Buiksloterweg – CS. Deze ponten varen nu deels elektrisch en deels op diesel, maar zullen na ombouw een dieselmotor houden om ingezet te kunnen worden op andere verbindingen wanneer dat nodig is. De voorbereiding voor de aanbesteding van het ombouwen van de eerste ponten uit de 60-serie is eerder in 2026 gestart. De aanbesteding en uitvoering is voorzien voor de periode 2027 tot 2030. De ombouw van de overige vier schepen uit de 60-serie volgt later.
Het moment waarop wordt mede bepaald door het tempo waarop de congestie op het energienetwerk wordt opgelost.

Vervanging en ombouw 50-serie

De 50-serie is het oudste deel van de vloot. De drie oudste schepen uit de 50-serie hebben in 2024, 2025 en 2026 levensduurverlengend onderhoud gehad waarmee ze nog een periode van circa 10 jaar mee kunnen gaan. Deze schepen zullen op diesel blijven varen totdat ze afgeschreven zijn en uit de vaart genomen worden. Bij het levensduurverlengend onderhoud zijn de schepen wel uitgerust met de nieuwste, relatief schoonste dieselmotoren. Elektrificeren van deze schepen was vanwege de congestie op het energienetwerk, de technische eigenschappen van deze ponten en de (hoge) eisen ten aanzien van de vaarfrequentie niet mogelijk.

Voor de overige vier schepen uit de 50-serie moet nog bepaald worden wat ermee gedaan wordt: ofwel ombouwen naar elektrische schepen ofwel op termijn uit de vaart nemen. Dit is afhankelijk van allerlei factoren, zoals de netcongestie, de energie- en kostenefficiëntie van de schepen bij verduurzaming en het moment van bouw van de Westbrug.

De definitieve planning van de verduurzaming en de in- en uitstroom van de zeven schepen uit de 50-serie zal worden afgestemd met de planning van de Westbrug.

Noordzeekanaalveren

Tussen 2021 en 2023 zijn alle vijf ponten op het Noordzeekanaal vervangen door volledig elektrische veerponten. Ook zijn er laadstations geplaatst. De schepen hebben alleen nog een dieselmotor aan boord als noodvoorziening. Met deze vervangings- en verduurzamingsoperatie is jaarlijks tot wel 1 miljoen liter diesel uitgespaard. Hiermee is de stikstof-, fijnstof- en CO_2-uitstoot van het verensysteem aanzienlijk teruggebracht. In 2027 wordt een zesde pont aan de vloot toegevoegd. Omdat de schepen nog vrij nieuw zijn, zijn er voor de Noordzeekanaalveren voorlopig geen grote wijzigingen aan de orde.

4.4 Mitigerende maatregelen

Omdat extra veerponten op het IJ pas ingezet kunnen worden vanaf 2029 wordt een aantal (mitigerende) maatregelen genomen om de drukte in de komende jaren te verlichten.

Deze maatregelen zijn te meer nodig vanwege het aanstaande vervangings-onderhoud aan de IJ-tunnel. De werkzaamheden staan gepland tussen 1 juli 2027 en 1 november 2028. Op welk moment de werkzaamheden precies starten en hoe lang deze exact gaan duren, wordt bekend in de tweede helft van dit jaar.
We verwachten dat de IJ-tunnel minimaal een jaar dichtgaat. Tijdens de werkzaamheden is de tunnel gestremd en wordt extra drukte op (onder meer) de veren verwacht.

Inhuur externe ponten

In 2026 is gestart met een project gericht op de tijdelijke inhuur van externe veercapaciteit. De primaire doelstelling van de inhuur is om een substantiële en structurele verbetering in de dienstverlening te realiseren. De inhuur zal zo snel als mogelijk (en in ieder geval voor de sluiting van de IJ-tunnel in juli 2027) moeten beginnen en tot in 2029 moeten doorlopen. Na 2029 zal de dienstverlening met de eigen (uitgebreide) vloot worden voortgezet. De gewenste intensiveringen zijn:

1. Verhogen inzet op de verbinding NDSM-werf – Pontsteiger (F7).
2. Verhogen inzet op de verbinding IJplein – Centraal Station (F2).

Om de intensivering te realiseren is de huur van twee ponten benodigd. GVB Veren verzorgt het gehele proces.

Verplaatsen van inzet naar andere verbindingen

De gemeente onderzoekt of een deel van de capaciteit van de relatief lange en daarmee inefficiënte pontverbinding NDSM-werf – Centraal Station (F6) kan worden verschoven naar de kortere en efficiëntere verbinding Pontsteiger – NDSM-werf (F7). Dit zou meer reizigers kunnen vervoeren, vooral fietsers, maar verlaagt de frequentie van F6, wat nadelig is voor voetgangers met minder alternatieven. Deze optie wordt alleen overwogen als andere oplossingen, zoals de inhuur van externe ponten, niet haalbaar zijn.

Aanvullend wordt nog een aantal andere mitigerende maatregelen genomen. Meest in het oog springend zijn 1) het weren van brommobielen op de ponten en 2) het verbeteren van de ‘wayfinding’ met als doel een betere spreiding van de reizigers over de verschillende veerverbindingen. In hoofdstuk 6 wordt hier dieper op ingegaan.

H5 Verduurzaming van de veren



In de Update Nota Veren 2021 was nog geen besluit genomen over het verduurzamen van de gehele vloot. Dat is er inmiddels wel: de doelstelling is om de gehele vloot uitstootvrij te laten varen. In dit hoofdstuk schetsen we de stappen die genomen zijn, en nog genomen moeten worden, richting dit doel.

5.1 Emissievrije exploitatie

Amsterdam heeft als ambitie om het verkeer en vervoer in de stad uitstootvrij te laten rijden en varen. Hiermee wil de gemeente:

- De luchtkwaliteit verbeteren, want luchtverontreinigende stoffen, zoals fijnstof (PM) en stikstofdioxide (NO_2) kunnen leiden tot gezondheidsproblemen.
- Een bijdrage leveren aan de klimaatdoelstellingen om de uitstoot van CO_2 te reduceren.

Deze twee ambities zijn uitgewerkt tot doelstellingen en maatregelen in het *Actieplan schone lucht* (vastgesteld door het college van B&W op 1 oktober 2019). Concrete maatregelen voor alle modaliteiten om de doelen uit het Actieplan schone lucht te realiseren, staan opgeschreven in de uitvoeringsagenda *Uitstootvrije mobiliteit Amsterdam* (vastgesteld door het college van B&W op 6 juni 2023). Voor de veren staat hierin nog de ambitie om alle veren in 2030 uitstootvrij te laten varen. Inmiddels weten we dat dit – door de vertraging als gevolg van de mislukte aanbesteding, maar ook door de congestie op het energienetwerk – niet meer haalbaar is. De nieuwe doelstelling is om als eerste mijlpaal de verbindingen F2 (IJpleinveer) en F3 (Buiksloterwegveer) in 2030 volledig emissievrij te opereren, de overige verbindingen worden emissievrij uitgevoerd zodra de benodigde netcapaciteit beschikbaar is.

5.2 Verduurzaming – uitgangspunten en technische haalbaarheid

Elektrificatie vindt plaats zonder afbreuk te doen aan de betrouwbaarheid en uitvoerbaarheid van de dienstregeling. Verduurzaming van de IJ veren moet inpasbaar zijn in de huidige laad- en lostijden. De veerdiensten worden betrouwbaar, voorspelbaar en uitvoerbaar ingericht, ook gedurende de overgang naar elektrisch varen.

Voor de eerste stappen in de verduurzaming (IJpleinveer en Buiksloterwegveer) komt rond 2027/2028 capaciteit beschikbaar op het energienet. Voor de volgende stappen (de overige verbindingen en de ponthaven) is echter door Liander aangegeven dat pas vanaf 2035 naar verwachting weer ruimte komt voor de benodigde verzwaarde netaansluitingen. Dat betekent dat totdat voldoende elektriciteit beschikbaar is, de vloot ook nog gedeeltelijk gebruik zal maken van diesel.

Dit heeft niet alleen impact op het tempo van verduurzaming, maar ook impact op de operatie van het verensysteem. Voor langere tijd zal GVB Veren namelijk met een vloot varen die niet homogeen is, wat bijvoorbeeld nadelig is voor het uitwisselen van vaartuigen bij storingen.

5.3 Uitvoeringsstrategie verduurzaming en uitbreiding vloot

Het stappenplan voor verduurzaming zoals beschreven in de Nota Veren 2021 heeft door de mislukte aanbesteding vertraging opgelopen. In deze paragraaf zal worden beschreven wat de stand van zaken is.

Wat is er al gebeurd

in 2021 tot en met 2023 zijn alle vijf de ponten op het Noordzeekanaal vervangen door emissievrije ponten. Na enige opstartproblemen bij de inwerkingneming van de gelijkrichterstations aan de wal, werkt dit systeem nu goed en betrouwbaar. De dieselmotoren aan boord zijn alleen bedoeld als noodvoorziening of als een schip naar de werf moet varen. Nu het laadsysteem op de Noordzeekanaalveren

enige jaren in werking is, heeft GVB Veren veel geleerd over de voor- en nadelen van dit systeem. Deze ervaringen worden meegenomen in de voorbereidingen voor het laadsysteem voor de IJveren.

Wat is nu in voorbereiding

Voor de eerste stap in uitbreiding en verduurzaming van de vloot is in 2022 een kredietbesluit genomen voor de aanschaf van vier emissievrije veren. Door de mislukte aanbesteding wordt op dit moment hard gewerkt aan de voorbereiding van een nieuwe aanbesteding. De aanpak hiervan verschilt op een aantal punten van de vorige aanbesteding. Het belangrijkste verschil is dat de scheepsbouw en de laadinfrastructuur + systeemintegratie als twee aparte percelen worden aanbesteed. Ook wordt gewerkt met beter bij de scheepsbouwmarkt aansluitende contractbepalingen.

De geraamde kosten voor de bouw van het systeem van schepen en laadstations zijn aanzienlijk toegenomen. Hiervoor wordt medio 2026 een nieuw kredietbesluit aan de gemeenteraad voorgelegd worden. Wanneer de nieuwe aanbesteding succesvol is, zullen de nieuwe veerponten vanaf 2029 één voor één instromen op de verbinding F2 (IJplein – Centraal Station) en daarna op de verbinding F3 (Buiksloterweg – Centraal Station).

Voor deze verbindingen volstaat eenzijdige laadvoorziening (aan één wal). Deze worden aan de noordelijke IJ-oevers gerealiseerd omdat daar de ruimtelijke inpassing het makkelijkst is. Voor zowel het laadstation van het IJpleinveer als het Buiksloterwegveer zijn de voorbereidingen in volle gang.

Daarnaast wordt gestart met een traject om schepen uit de 60-serie om te bouwen zodat deze ook volledig elektrisch kunnen varen. Voorlopig behouden deze schepen ook nog een dieselmotor aan boord zodat het mogelijk blijft ze in te zetten op de andere verbindingen. Ze kunnen echter zonder gebruik van diesel volledig elektrisch varen op de verbindingen waar laadinfrastructuur is.

Verder wordt onderzocht welke korte termijn maatregelen genomen kunnen worden om ook voor de bestaande vloot brandstofbesparende maatregelen te nemen. Het gaat dan met name om systemen die de pont in de aanlanding ‘vasthouden’ terwijl reizigers op- en afstappen.

Dit onderzoek moet inzicht geven in welke mogelijkheden er zijn om brandstof te besparen die financieel en operationeel haalbaar zijn, en welke milieuwinst hiermee gehaald wordt. De uitkomsten worden medio 2026 verwacht. Voor de nieuw te bouwen schepen is het minimaliseren van het energieverbruik (ook tijdens de aanlanding) onderdeel van de uitvraag.

Volgende stappen

Bij de aanbesteding zal gewerkt worden met een groot aantal opties, die na de bouw van de eerste vier schepen gelicht kunnen worden. Dit geeft de flexibiliteit om nieuwe schepen te laten bouwen wanneer duidelijkheid is over de beschikbaarheid van elektriciteit op het energienet.

De (verduurzamings)stappen die genomen worden met de bestaande vloot (de type 50-veren en de type 60-veren) staan al omschreven in paragraaf 5.3. Bij deze stap hoort ook het aanleggen van laadinfrastructuur voor de overige verbindingen op het IJ: de F7 (Pontsteiger – NDSM-werf), F4 (NDSM-werf – Centraal Station) en F6 (Distelweg – Ponststeiger). Voor de verbinding F1 (Zamenhofstraat – Azartplein) zal deze stap niet genomen worden omdat deze verbinding verdwijnt met de komst van de Oostbrug. Voor de verbinding bij Zeeburgereiland (F9) is het afhankelijk van het besluit over het definitief maken van deze verbinding.

H6 Aanvullende maatregelen



In dit hoofdstuk worden nog enkele aanvullende onderzoeken en maatregelen beschreven.

6.1 Aanlegplaats NDSM vernieuwen

De bestaande aanlanding was aan vernieuwing toe. De bouw en aanlag van een nieuwe aanlanding duurde van november 2025 tot en met februari 2026. Het huidige ponton, dat in 2014 is geplaatst en bedoeld was om 10 jaar mee te gaan, was aan het einde van zijn levensduur. Daarnaast wordt het instabiel als er veel reizigers tegelijk op staan. Het ponton is vervangen door een nieuw ponton, dat weer 50 jaar mee kan. De werkzaamheden zijn in twee fasen uitgevoerd. Per fase wordt één helft van de aanlanding aangepakt en het andere deel veilig ingericht en beschikbaar gehouden voor de exploitatie van de ponten. Omdat niet beide aanlandingen tegelijk beschikbaar zijn was de dienstregeling tijdens de werkzaamheden aangepast. De verbinding F7 (NDSM – Pontsteiger) voer minder vaak. Na aanvankelijke drukte op de eerste dagen verliepen de werkzaamheden en de drukte goed.



6.2 Onderzoek naar optimalisatie Distelwegveer

In Genereus Verbonden, het concept-inrichtingsplan voor het IJ (commissie D'Hooghe, 2020) geeft de commissie een onafhankelijk advies over het geheel van langzaam verkeer oeververbindingen van de Rijkswateren binnen de ring A10. Dit gaat over bruggen, maar ook over het verbeteren van veerverbindingen. In een reactie op het advies van commissie D'Hooghe is door een aantal belangrijke stakeholders (waaronder de Fietsersbond) aangegeven dat een in potentie belangrijk onderdeel van het geheel aan veerverbindingen extra aandacht verdient, namelijk de mogelijke verplaatsing van het Distelwegveer. Mede door woningbouwontwikkelingen aan de noordoevers van het IJ, zoals in de Buiksloterham, neemt het aantal reizigers op het Distelwegveer toe. Een verbeterde verbinding met het centrum voor langzaam verkeer kan in potentie de druk verlichten op het dichtstbijzijnde alternatief, het drukke Buiksloterwegveer (F3).

Movares heeft daarom onderzocht hoe het Distelwegveer (F6) het meest efficiënt ingezet kan worden in het verensysteem. Meer specifiek is het onderzoek gericht op alternatieve aanlandlocaties om de route van het veer te verbeteren. De locaties zijn beoordeeld op de volgende aspecten:

- Aansluiting op het fiets- en voetgangersnetwerk
- Ruimtelijke inpassing (fysieke inpassing nieuwe aanlandingslocaties)
- Nautische veiligheid
- Ruimtelijke ordening (bouwontwikkelingen, eigendomssituaties)
- Vervoerswaarde (op basis van Verkeersmodel Amsterdam)
- Een indicatieve raming van de investeringen

Er zijn zeven locaties onderzocht. Vier aan de noordkant en drie aan de zuidkant, waar voor alle bovenstaande categorieën de mogelijkheden en voor- en nadelen onderzocht zijn. De effecten van de groeiende inwonersaantallen en arbeidsplaatsen en van een verhoging van de vaarfrequentie op de vervoerwaarde zijn onderzocht en meegenomen in het onderzoek.

Figuur 14 | *De onderzoekslocaties*

De volgende locaties zijn door de opdrachtgever aangedragen als nader te onderzoeken:

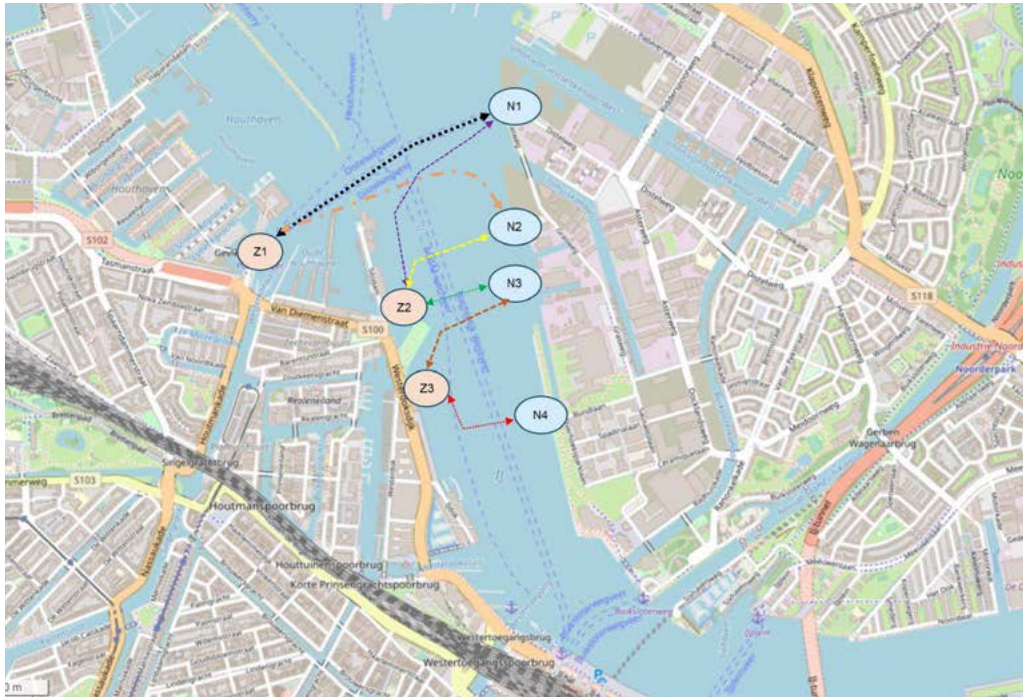
Zuidzijde IJ

- Z1 Huidige locatie Pontsteiger
- Z2 Parallel aan noordzijde Stenen hoofd
- Z3 Westdokdijk ten zuiden Stenen Hoofd

Noordzijde IJ

- N1 Huidige locatie Distelweg
- N2 Grasweg t.h.v. Groene Draeck
- N3 Omya terrein
- N4 IJpromenade t.h.v. Bundlaan

Movares
adviseurs & ingenieurs



De belangrijkste conclusies uit het onderzoek zijn:

- Aan de noordzijde van het IJ scoort de huidige locatie Distelweg (N1) op verschillende aspecten het beste. De aansluiting op het fietsnetwerk zal vanaf 2030 verbeteren door de aanleg van de westelijke ontsluiting Buiksloterham: bruggen over het Papaverkanaal (geplande ingebruikname: 2030) en het Johan van Hasseltkanaal (openstelling voorzien in 2032).
- De alternatieve locaties in de Buiksloterham (N2 en N3) zijn moeilijk inpasbaar vanwege de huidige bouwontwikkelingen en grondposities. De locatie N4 (IJpromenade t.h.v. Bundlaan) is ook moeilijk inpasbaar en matig bereikbaar voor het westelijke deel van Noord.
- Aan de zuidzijde van het IJ scoort de huidige locatie Pontsteiger (Z1) het beste in een scenario waar nog geen Westbrug is gerealiseerd.
- Echter, na ingebruikname van de Westbrug (voorzien in 2040) scoort de locatie tussen de Silodam en het Stenen Hoofd (Z2) beter dan Pontsteiger (Z1). Dit komt omdat deze locatie minder concurreert met de Westbrug maar juist een aanvullende verbinding is tussen de brug en de centrale veerverbindingen.
- Uitbreiding van de dienstregeling op de huidige verbinding kan voor knelpunten zorgen: de nautische veiligheid in de Oude Houthaven komt dan onder druk te staan en de opstelruimte bij de aanlanding Pontsteiger is beperkt.

De belangrijkste conclusie is dat een alternatieve zuidelijke aanlanding voor het Distelwegveer tussen de Silodam en het Stenen Hoofd op termijn een verbetering is voor het verensysteem. De verplaatsing draagt bij aan een ‘ladderstructuur’ van vaste oever- en veerverbindingen, zoals geadviseerd door commissie D’Hooghe. Dit vraagt om een ruimtelijke inpassingsstudie waarbij de bijzondere status van het Stenen Hoofd niet aangetast wordt. Ook moet rekening gehouden worden met zichtlijnen, inpassing van de pontfuik en manoeuvreerruimte.

Op dit moment bevindt zich een auto-afzetplaats voor de scheepvaart op deze locatie, waar ook een alternatief voor gevonden moet worden. De ruimtelijke inpassingsstudie wordt in 2026 gestart. Nautische partijen zullen hierbij weer betrokken worden.

Verder is relevant om te vermelden dat de Van Diemenstraat en Westerkeersluis vanaf maart 2026 opnieuw worden ingericht. De belangrijkste wijziging is dat in de Van Diemenstraat een tweerichtingenfietspad wordt gemaakt aan de noordzijde. Bij de Pontsteiger verplaatst het fietspad naar de oostkant. Voor meer informatie: amsterdam.nl/projecten/diemenstraat.

6.3 Simulatiestudie drukte bij aanlandingen

Zoals in hoofdstuk 3 is beschreven, worden met het Verkeersmodel Amsterdam prognoses gemaakt voor de reizigersgroei in de toekomst. Daarbij wordt berekend hoeveel ponten in de toekomst nodig zullen zijn (ook in combinatie met bruggen) om deze groei op te vangen. Een vraag die het verkeersmodel niet beantwoordt, is of de bestaande pontaanlandingen toegerust zijn om deze toename van reizigers te accommoderen. Daarom is in 2024 aan InControl/Crowd Professionals gevraagd een simulatie te maken van een situatie waarin grote reizigersaantallen verwerkt moeten worden op de aanlandingen. De onderzoeksvraag is: Wat zijn de effecten van grote reizigersaantallen op de aanlandplekken en op de vervoersstromen nabij de aanlandingen?

Er is specifiek gekeken naar de aanlandlocaties waar mogelijk knelpunten te verwachten zijn, omdat er sprake is van een groot aantal reizigers, en/of omdat er al weinig opstelruimte is. Dit zijn:

- NDSM-werf
- Buiksloterweg
- Centraal Station (Waterplein West)
- Pontsteiger

Voor al deze locaties is een in de toekomst benodigde realistische intensieve dienstregeling gemaakt met een laag en hoog scenario in de ochtendspits (het drukste moment van de dag). Hierbij is een verdeling van drukte in de spits gebruikt zoals we die momenteel ook zien, waarin op het hoogtepunt van de spits een ondercapaciteit is. Dit wil zeggen dat mensen niet meekunnen met de pont en moeten wachten op de volgende. Daarnaast zijn scenario's gesimuleerd waarbij de ondercapaciteit 10% of 20% groter is dan in het huidige verloop van de spits, om te zien wat er gebeurt als het aantal afvaarten niet voldoende meegroeit met het aantal reizigers. Van deze scenario's zijn in de rapportage simulaties gemaakt.

De belangrijkste conclusies van het onderzoek zijn:

- Zolang de dienstregeling goed blijft afgestemd op de toegenomen vraag, ontstaan er geen (veiligheids)problemen als gevolg van het aantal wachtenden voor de pontverbindingen. De wachtende reizigers kunnen met een frequente dienstregeling snel genoeg afgevoerd worden zodat er voldoende wachtruimte op de aanlandingen is.
- Bij de scenario's met ondercapaciteit ontstaat echter grote drukte door een stapeleffect op de aanlandingen. Het aantal wachtenden in de piek van de ochtendspits blijft groeien omdat de afvaarten onvoldoende capaciteit hebben om de reizigersstroom te verwerken.
  - Bij Centraal Station (Waterplein West) kruisen de in- en uitstromende pontreizigers de doorgaande fietsers op de De Ruijterkade. In de drukke scenario's (op basis van ondercapaciteit) loopt de wachtrij voor de pont over de doorgaande oost-west route.
  - De negatieve effecten en veiligheidsrisico's zijn het grootst bij de Pontsteiger, waar als gevolg van de smalle steiger onvoldoende beschikbare opstelruimte is voor wachtenden tijdens de spits.

De belangrijkste conclusie van de simulatiestudie naar drukte bij de pontaanlandingen is dat er onveilige verkeerssituaties op en rond de aanlandingen ontstaan als de vaarfrequentie van de veren niet gelijk meegroeit met de aantallen reizigers. Dit geldt in het bijzonder voor de Pontsteiger, waar de beschikbare ruimte op de aanlanding onvoldoende is. Omdat we ook op de korte termijn al zien dat de knelpunten bij de locatie Pontsteiger het grootst worden (en op zeer drukke momenten al zijn) willen we kijken welke aanpassingen mogelijk zijn om de opstelruimte van de bestaande aanlanding te vergroten. Hier zal in 2026/2027 meer duidelijkheid over komen.

6.4 Wayfinding

Hoewel veel mensen dagelijkse gebruikers zijn van de veren, kan er op het gebied van vindbaarheid en spreiding voor de nieuwe of minder frequente reiziger nog wel het een en ander verbeteren. In de afgelopen jaren zijn al verschillende verbeteringen doorgevoerd. Hieronder wordt een overzicht gegeven van genomen maatregelen, en zaken die nog op stapel staan.

Lijnnummers en lijnkleuren

Sinds 2020 hebben alle pontverbindingen een eigen code: de letter F met een nummer. Daarnaast heeft elke lijn zijn eigen kleur. De vaarrichting/bestemming is een derde informatie-element. Dit is vergelijkbaar met hoe dit voor de metrolijnen gedaan wordt. De lijncode en kleur zijn door GVB Veren doorgevoerd op de palen en informatieborden bij de aanlandingen. In digitale routeplanners is deze codering ook overgenomen. Dit maakt het voor reizigers die hun route op deze manier plannen makkelijker om de juiste pontverbinding te vinden.

Hoewel de lijnnummering goed is overgenomen in digitale routeplanners, geldt dit niet voor de lijnkleuren. Dit zal in samenwerking met GVB Veren en de betrokken partijen zoals 9292ov.nl aangepast worden.

Reisinformatie voor voetgangers

Rondom Centraal Station is de ‘wayfinding’ in 2025 aangepakt. De aanlandingen hebben de aanduiding halte D Centraal Station (Waterplein West) en E Centraal Station (Waterplein Oost) gekregen. Dit maakt het voor voetgangers duidelijker dat er verschillende plekken zijn rondom Centraal Station waar pontverbindingen zijn.

Spreiding

Naast statische informatievoorziening kunnen ook dynamische systemen worden gebruikt om reizigers te helpen bepaalde verbindingen te vinden of het gebruik ervan te stimuleren. In Noord staan al enkele van deze panelen (bij het Mosveld en de Waddenweg) die aangeven over hoeveel minuten de eerstvolgende pont vertrekt. Dit wordt voor verschillende pontverbindingen weergegeven, zodat fietsers op een strategisch punt de keuze kunnen maken voor welke pont ze kiezen.

In 2026 zal een nieuw type dynamisch bord - dat aansluit op de vormgeving voor ANWB-fietsborden - worden toegevoegd op de Buiksloterweg, ter hoogte van de Hollandse Iepbrug. Fietsers komend vanuit het noorden over de Buiksloterweg kunnen hier kiezen of zij rechtdoor rijden naar het Buiksloterwegveer, of linksaf slaan richting het IJpleinveer. Hoewel de frequentie van het IJpleinveer lager ligt dan die van het Buiksloterwegveer, vertrekt hier nog steeds elke zes minuten een pont. Door middel van het bord willen we meer mensen stimuleren gebruik te maken van het IJpleinveer, en zo het Buiksloterwegveer te ontlasten. De inzet is om het nieuwe dynamische bord ook op een aantal andere plekken in de stad te plaatsen. Bijvoorbeeld nabij het Distelwegveer.

De lijnnummering en informatievoorziening op de aanlanding



6.5 Brommobielen

Brommobielen worden populairder en ook op de ponten is een toename van deze voertuigen te zien. Bekende voorbeelden zijn de Biro, Opel Rocks of Citroen Ami. Deze voertuigen zijn echter niet toegestaan op de ponten over het IJ. Dit is vastgelegd in het exploitatiecontract tussen de gemeente Amsterdam en GVB Veren. Daarnaast zijn brommobielen – volgens landelijk geldende verkeersreegels - niet toestaan op het fietspad, brom-/fietspad en in voetgangersgebieden. In de praktijk blijkt dat brommobielen wel gebruik maken van de pont. Bestuurders geven soms aan dat zij niet bekend zijn met de verkeersregels en niet weten dat de ponten niet toegestaan zijn. Een andere verklaring is dat de alternatieven om het IJ over te steken voor brommobielen beperkt zijn. Omdat dit voertuig maximaal 45 km/u kan rijden zijn ze niet toegestaan in de autotunnels. De enige mogelijkheden zijn dus de Hempont (F20, waar auto's ook op kunnen) of de Amsterdamsebrug/Schellingwouderbrug.

Het toestaan van brommobielen op de pont is niet mogelijk vanwege bestaande landelijke wetgeving (ze moeten hiervoor op de meeste plekken via een fietspad en/of voetgangersgebied rijden). Bovendien is het niet wenselijk om deze grote voertuigen met hoge maximale snelheid op fiets- en voetpaden te hebben om verkeersonveilige situaties te voorkomen. Op de pont nemen ze ook nog eens veel ruimte in. We werken samen met GVB Veren aan communicatiemiddelen om de bestuurders van brommobielen te wijzen op de geldende verkeersregels. In het voorjaar van 2026 worden hiervoor verschillende communicatiemiddelen ingezet. Daarna kunnen ook handhavingsacties volgen.

Brommobielen zijn een andere categorie dan gehandicaptenvoertuigen (zoals de Canta). Een gehandicaptenvoertuig mag wel op het fietspad en in een voetgangersgebied rijden. Gehandicaptenvoertuigen zijn dus ook welkom op de pont.

Brommobielen zijn een andere categorie dan gehandicaptenvoertuigen



6.6 Toegankelijkheid

Wanneer aanlandingen, of de openbare ruimte rondom de aanlandingen, vernieuwd worden nemen we maatregelen om obstakels voor blinde en slechtziende reizigers weg te nemen, en zo in te richten dat zij de weg makkelijker vinden. Ook in het Programma van Eisen voor de nieuw te bouwen 80-serie wordt toegankelijkheid voor verschillende doelgroepen als uitgangpunt meegenomen.

6.7 Tijdelijke situatie bouw Oostbrug

Vanaf 2026 verkennen we samen met het projectteam Oostbrug wat de mogelijkheden zijn om de route van de verbinding Zamenhofstraat – Azartplein (F1) tijdens de bouw van de brug te verleggen. Tijdens deze bouwwerkzaamheden zullen delen van het IJ en/of de pontaanlandingen niet toegankelijk zijn.
We starten een verkenning of en zo ja, waar, een tijdelijke alternatieve verbinding mogelijk is. Daarbij houden we rekening met de nautische veiligheid, stedenbouwkundige mogelijkheden en vervoerswaarde.

6.8 Personeel

Een groeiende verenvloot betekent dat ook meer schippers nodig zijn om de schepen te besturen. Het is echter erg moeilijk om voldoende gekwalificeerd personeel te vinden. Daarom is het belangrijk om de komende jaren te blijven investeren in het werven en opleiden van voldoende schippers.

In de hele scheepvaartsector is er een steeds groter wordend tekort aan schippers. Ook GVB Veren merkt daar de gevolgen van. Vooral in 2023 vielen er afvaarten uit en was het moeilijk om de dienstregeling aan te passen bij drukte of evenementen. Er zijn campagnes ingezet om personeel te vinden en daardoor is het personeelbestand voor nu grotendeels op orde.

Op dit moment richten de wervingscampagnes van GVB Veren zich vooral op mensen die al in de scheepvaart (bijvoorbeeld binnenvaart of visserij) werkzaam zijn. Dat komt omdat schippers een Groot Vaarbewijs nodig hebben om op de pont te mogen varen. Dit is een meerjarige opleiding, en voor mensen die willen overstappen uit een andere sector, is dit een grote drempel.

Een speciale opleiding voor pontschippers zou kunnen helpen. Op dit moment gelden voor veren en binnenvaartschepen dezelfde wettelijke regels. Maar een pontschipper doet heel ander werk dan een binnenvaartschipper. In de Europese Commissie wordt op dit moment gewerkt aan een aanpassing van een nieuwe bemanningsrichtlijn voor de binnenvaart. Een onderdeel hiervan is een ‘maatwerk vaarbewijs’, dat meer is toegespitst op het vak van pontschipper. De opleiding zou dan ook verkort kunnen worden. Veel partijen uit Nederland, waaronder GVB Veren en de gemeente Amsterdam hebben in de consultatie hierover input geleverd aan de Europese Commissie. Het is niet duidelijk wanneer hierover besluitvorming plaatsvindt. Naar verwachting zal een dergelijk maatwerk vaarbewijs pas over enkele jaren in de praktijk ingezet kunnen worden.

Wervingscampagne GVB Veren



Overzicht bijlagen en bronnen

- Adviescommissie Oeververbindingen Rijkswateren Amsterdam (2020), Genereus Verbonden: een concept inrichtingsplan voor het IJ als robuust en toekomstvast waterkruispunt.
- Decisio (2025), Meer- en minderkosten verensysteem in relatie tot Westbrug
- Gemeente Amsterdam (2019), Actieplan schone lucht
- Gemeente Amsterdam (2021), Update Nota Veren 2021
- Gemeente Amsterdam (2022), Actualisatie Nota van Uitgangspunten Sprong over het IJ 2022
- Gemeente Amsterdam (2022), Verkenning haalbaarheid en wenselijkheid veerverbinding Kop Java-eiland – Hamerkwartier
- Gemeente Amsterdam (2023), Uitstootvrije mobiliteit Amsterdam, Uitvoeringsagenda 2023-2026
- Gemeente Amsterdam (2025), Rapportage Verkeersonderzoek Veren & Westbrug 2025
- InControl Enterprise Dynamics en CrowdProfessionals (2025), Simulatiestudie pontaanlandingen
- Ipsos I&O (2025), Pontreizigersonderzoek gemeente Amsterdam
- Movares (2024), Onderzoek optimalisatie Distelwegveer

Colofon

Verenstrategie 2026

Fotografie
Gemeente Amsterdam

ONT2026142