Allonge Overeenkomst Dienstbetoon (2010) gemeente Velsen-gemeente Amsterdam inzake aanvulling dienstbetoon veerverbinding Velsen

Ondergetekenden

Gemeente Velsen, gevestigd te IJmuiden aan Dudokplein 1, 1971 EN, op grond van het besluit van het college van Burgemeester en Wethouders d.d 8 juli 2025 en mandaatbesluit rechtsgeldig vertegenwoordigd door de heer J. Verwoort, verder te noemen "Velsen"

en

Gemeente Amsterdam, directie Verkeer en Openbare Ruimte, gevestigd te Amsterdam aan Weesperplein 8, 1018 XA, op grond van het besluit van het college van Burgemeester en Wethouders d.d 26 augustus 2025 en het Algemeen Mandaatbesluit Amsterdam d.d. 6 juli 2023 rechtsgeldig vertegenwoordigd door mevrouw drs. I.G. van Scheppingen, verder te noemen "Amsterdam"

Verder gezamenlijk te noemen "partijen"

Overwegingen

1. Amsterdam heeft in 2007 een overeenkomst gesloten met de Staat inzake eigendom, beheer en onderhoud en exploitatie van de veerverbindingen over het Noordzeekanaal waarbij met de Staat is overeengekomen dat Amsterdam het huidige niveau van dienstbetoon gedurende minstens 30 jaar na inwerkingtreding van de overeenkomst handhaaft;
2. Met de aan het Noordzeekanaal grenzende gemeenten – waaronder Velsen – (hierna samen te noemen: de "Oevergemeenten") is in 2010 de *Overeenkomst Dienstbetoon Pontveren* gesloten, waarbij Amsterdam zich ten opzichte van de Oevergemeenten verplicht het bestaande niveau van dienstbetoon tot 1 maart 2038 te handhaven;
3. Amsterdam heeft deze reeds bestaande dienstverlening (quasi) inbesteed bij GVB Veren BV;
4. GVB Veren BV heeft in 2019 een aanbestedingsprocedure in de markt gezet voor, kort gezegd, de verwerving van een vijftal (Noordzeekanaal) veerponten. In de aanbestedingsstukken (en ook in de aansluitend gesloten overeenkomst(en)) is voor GVB Veren BV, voor het geval er aanvullende behoefte ontstaat, een optie opgenomen voor de levering van één tot twee extra veerponten. Deze optie is geldig tot maart 2026;
5. De eigendom van alle bestaande en nog te verwerven veerponten berust op basis van een tussen Amsterdam en GVB Veren BV gesloten overeenkomst gedurende de exploitatie door GVB Veren BV bij GVB Veren BV;
6. In het geval Amsterdam overgaat tot aanbesteding van de exploitatie van de veerverbindingen wordt Amsterdam eveneens op basis van de in overweging 5 genoemde overeenkomst – via de overdracht van de aandelen van GVB Veren BV – eigenaar van alle veerponten;
7. In de *Overeenkomst Dienstbetoon Pontveren* is in artikel 2.12 opgenomen dat de Oevergemeenten gerechtigd zijn dienstbetoon boven het huidige niveau te laten uitvoeren door Amsterdam tegen vergoeding van de kostprijs;

8. In de periode 2015 – 2023 heeft er op de verbinding tussen IJmuiden en Velsen-Noord, voor rekening van Velsen, een tweede veerpont (destijds "spitsveer" genoemd) gevaren. In 2023 is de inzet van het spitsveer beëindigd omdat Amsterdam/GVB Veren BV geen beschikking meer had over een veerpont die daarvoor nodig was;
9. Velsen heeft (op de verbinding tussen IJmuiden en Velsen-Noord) nog steeds behoefte aan dienstbetoon boven het huidige niveau, in de vorm van een uitbreiding van de dienstverlening op doordeweekse dagen overdag. Hiervoor is de inzet van een tweede veerpont bij Velsen, tussen IJmuiden en Velsen-Noord nodig;
10. Velsen en Amsterdam hebben de mogelijkheden onderzocht voor het realiseren van een uitbreiding van de dienstverlening op basis van de *Overeenkomst Dienstbetoon Pontveren*;
11. Deze uitbreiding kan alleen gerealiseerd worden door het aanschaffen van een extra – zesde – veerpont die identiek is aan de bestaande vijf elektrische NZK veerponten en die past in de bestaande aanlandings- en laadinfrastructuur;
12. Deze extra veerpont gaat deel uitmaken van het huidige verensysteem van vijf veerponten die ingezet worden op de bestaande veerverbindingen over het Noordzeekanaal;
13. Ook Amsterdam heeft belang bij het realiseren van de uitbreiding van de dienstverlening: door de aanschaf van een extra veerpont die ook op de andere veerverbindingen zal worden ingezet wordt het huidige verensysteem robuuster en meer betrouwbaar;
14. Amsterdam onderkent daarnaast de toegevoegde waarde van hoogfrequente oeververbindingen voor fietsers en voetgangers in de IJmond die door de inzet van de extra veerpont mogelijk wordt gemaakt. Partijen hebben intensief overleg gevoerd over het gezamenlijk realiseren van de uitbreiding van de dienstverlening en zijn bereid in dat kader samen te werken om die realisatie mogelijk te maken;
15. Amsterdam is niet verplicht om op haar kosten een extra veerpont aan te schaffen om de uitbreiding van de dienstverlening mogelijk te maken, deze aanschafkosten worden door Velsen betaald en maken deel uit van de door Velsen te betalen kostprijs;
16. De subsidie en eigen middelen waarmee Velsen (samen met de IJmond-gemeenten) de inzet van de extra veerpont bekostigt, zijn begrensd. Daarom worden in deze overeenkomst afspraken gemaakt over de mogelijkheid het aantal vaaruren naar beneden bij te stellen dan wel de overeenkomst eerder te beëindigen, in relatie tot de hoogte/ontwikkeling van de exploitatiekosten.

Afspraken
In dat kader hebben partijen de volgende afspraken gemaakt:

Artikel 1. Extra veerverbinding
1.1. Amsterdam en Velsen werken samen om een uitbreiding van de dienstverlening op de veerverbinding tussen IJmuiden en Velsen-Noord te realiseren. Deze allonge is een aanvulling op de *Overeenkomst Dienstbetoon Pontveren* (2010) en bevat de afspraken die partijen hebben gemaakt met betrekking tot deze extra dienstverlening.
1.2. Amsterdam spant zich in een extra veerpont beschikbaar te stellen. Amsterdam geeft opdracht aan GVB Veren BV de extra veerpont aan te schaffen.
1.3. Amsterdam geeft GVB Veren BV opdracht de exploitatie van de extra veerpont te verzorgen als onderdeel van de bestaande exploitatie-overeenkomst van Amsterdam en GVB Veren BV.
1.4. Amsterdam spant zich in - met inachtneming van artikel 5.1 van deze allonge - om binnen twee maanden na ondertekening van deze allonge opdracht te geven aan GVB Veren om de extra veerpont te bestellen. De opdracht wordt in ieder geval gegeven op een zodanig tijdstip dat GVB Veren BV nog van de in overweging 4 genoemde optie gebruik kan maken.

Artikel 2. Exploitatie

2.1. De exploitatie van de extra veerpont zal in opdracht van Amsterdam uitgevoerd worden door GVB Veren BV op basis van de contractuele afspraken die Amsterdam met GVB Veren BV heeft gemaakt of zal maken. Uitgangspunt daarbij zijn de huidige geldende contractuele afspraken tussen Amsterdam en GVB Veren BV voor de bestaande NZK veerponten. Velsen conformeert zich aan deze afspraken. Velsen heeft inzage in de voor haar relevante gedeelten van de vigerende exploitatie-overeenkomst tussen Amsterdam en GVB Veren BV.

2.2. Indien de exploitatie opnieuw wordt inbesteed bij GVB Veren BV zal Amsterdam Velsen op de hoogte houden van de ontwikkelingen en met haar overleggen over eventuele (financiële) consequenties met betrekking tot de tweede veerverbinding tussen IJmuiden en Velsen-Noord. Velsen conformeert zich bij voorbaat aan de door Amsterdam met GVB Veren BV te maken contractuele afspraken voor de inbesteding tenzij die afspraken zodanig zijn dat van Velsen in redelijkheid niet gevraagd kan worden daarmee in te stemmen. Dit wordt bepaald op de (periodieke) herijkingsmomenten zoals die in het contract tussen Amsterdam en GVB Veren BV worden opgenomen. Als op zo'n moment blijkt dat het totaal van de jaarlijkse exploitatie- en onderhoudskosten voor Velsen meer dan 15 % stijgt ten opzichte het oorspronkelijk overeengekomen bedrag ten gevolge van de afspraken in de nieuwe (2026) overeenkomst tussen Amsterdam en GVB (gecorrigeerd voor de jaarlijkse inflatie-indices die GVB Veren BV en Amsterdam in hun Contract voor Exploitatie, beheer en onderhoud overeenkomen) kan Velsen deze overeenkomst beëindigen overeenkomstig artikel 7.

2.3. Indien de exploitatie van de Noordzeekanaalveren in de toekomst wordt aanbesteed zal de exploitatie van de extra veerpont uitgevoerd worden door de nieuwe exploitant. Artikel 2.2. van deze overeenkomst is in dat geval van overeenkomstige toepassing.

Artikel 3. Veerpont onderdeel NZK-veerponten/exploitatie en risicoverdeling

3.1. De extra (zesde) veerpont krijgt een op alle onderdelen vergelijkbare behandeling als de overige 5 Noordzeekanaal (NZK)-veerponten in het systeem. De veerpont zal integraal onderdeel worden van het NZK-verensysteem waarin ook de veren NZK 100 tot en met NZK 104 functioneren. Dit impliceert dat de extra veerpont ook op de andere veerverbindingen op het Noordzeekanaal kan en zal worden ingezet.

3.2. Het protocol voor de behandeling van de zesde veerpont, het verzekeren tegen risico's en de inzet van een tweede veerpont bij Velsen is omschreven in de bijlage "Nadere afspraken omtrent operationele inzet en risico's".

Artikel 4. Aantal vaaruren per jaar en effect op kosten

4.1. Partijen hebben de intentie om de tweede veerpont te doen inzetten voor 12 dienstregelinguren per doordeweekse dag van 06.40 uur tot en met 18.40 uur met een frequentie van 20 minuten, in totaal ongeveer 3.050 uren per jaar. Dat betekent dat bij de inzet van twee veerponten in principe een frequentie van 10 minuten kan worden bereikt.

4.2. Amsterdam is niet verantwoordelijk en/of aansprakelijk indien de tweede veerverbinding, door schipperstekorten, technische problemen aan schip of aan de wal- of laadinfrastructuur of welke andere omstandigheid dan ook, niet beschikbaar is. Wel heeft Amsterdam de inspanningsverplichting om de uitval van de tweede veerverbinding tot een minimum te beperken en gelden de protocollen omtrent materiële en personele inzet zoals vermeld in bijlage 2 van deze overeenkomst.

4.3. Velsen zal ten minste 80% van het onder 4.1 genoemde aantal uren per jaar aan dienstverlening afnemen c.q. bekostigen. Een vermindering van het aantal vaaruren kan pas

ingaan 4 maanden na het in artikel 4.5 genomen besluit. Een vermeerdering van het aantal vaaruren kan pas ingaan 4 maanden nadat over die vermeerdering overeenstemming is bereikt tussen partijen.
4.4. Indien er sprake is van uitval van vaaruren, dan worden de directe kosten van deze vaaruren niet in rekening gebracht bij Velsen.
4.5. Indien Velsen op enig moment besluit minder vaaruren per jaar af te nemen dan de genoemde circa 3.050 uur, dan stelt zij Amsterdam daarvan direct op de hoogte. In dat geval zullen de directe kosten van de niet afgenomen vaaruren komen te vervallen. Tot deze directe kosten behoren in ieder geval de DRU kosten en de energie/brandstofkosten.

Artikel 5 Risicoverdeling met betrekking tot de aanschaf van de extra veerpont, betaling en vooruitbetaling van vergoeding

5.1.De extra veerpont wordt in opdracht van Amsterdam door GVB Veren BV aangeschaft op een door Velsen, Amsterdam en GVB Veren BV overeengekomen moment, dat in ieder geval ligt vóór 11 maart 2026. De extra veerpont komt in eigendom bij GVB Veren BV voor de periode dat de exploitatie van deze extra veerpont door GVB Veren BV voortduurt.
5.2. Velsen betaalt voor de extra dienstverlening de kostprijs van die dienstverlening aan Amsterdam, dat zijn alle voorziene en niet voorziene kosten van de aanschaf en de exploitatie van de extra veerpont die GVB Veren BV aan Amsterdam in rekening brengt. Hieronder vallen onder andere aanschafkosten (de totale aanschafprijs, vooruitbetaald in het jaar van aanschaf als onderdeel van de totale dienstverleningskosten gedurende de levensduur van de pont) en de jaarlijks in rekening te brengen kosten van dagelijks en groot onderhoud, exploitatiekosten en exploitatie- en vervangingsinvesteringen.
5.3. Amsterdam doet in verband met de aanschaf van de veerpont door GVB Veren BV vooruitbetalingen voor de aan Velsen te verlenen diensten. Amsterdam ontvangt van Velsen vooruitbetalingen voor de te leveren diensten inzake de veerpont. De facturering van de vooruitbetalingen zal geschieden aan de hand van het betalingsritme (daaronder ook begrepen eventuele aanbetalingen) dat door GVB Veren BV is overeengekomen/zal worden overeengekomen met de bouwer van de veerpont waarbij uitgangspunt is dat de Velsen aan Amsterdam de termijnen steeds betaalt ruim voor het moment dat Amsterdam aan haar betalingsverplichtingen ten opzichte van GVB Veren BV moet voldoen. Amsterdam zal op geen enkele wijze voorfinancieren.

Artikel 6. Periodiek overleg

6.1. Partijen overleggen in ieder geval tweemaal per jaar over het functioneren van de extra veerverbinding waarbij in ieder geval de onderwerpen vaarfrequentie/beschikbaarheid/uitval en personele bezetting van de extra veerpont aan de orde komen. Het initiatief voor het overleg ligt bij Velsen.

Artikel 7. Looptijd overeenkomst, restwaarde

7.1.Deze allonge eindigt tien jaar na de datum van de start van de dienstverlening -waaronder in dit verband wordt verstaan het moment waarop het zesde veer conform de bepalingen in deze allonge gaat varen tussen IJmuiden en Velsen-Noord- met de mogelijkheid deze te verlengen tot 1 maart 2038. Velsen kan deze overeenkomst eerder beëindigen als sprake is van de in artikel 2.2 bedoelde situatie. De overeenkomst eindigt dan 12 maanden nadat Velsen hier een terecht beroep op doet.
7.2.Uiterlijk een jaar voor het einde van de looptijd van deze allonge zullen partijen overleggen over een eventuele verlenging en de voorwaarden waaronder een dergelijke verlenging plaatsvindt.

7.3.Indien de overeenkomst eindigt zullen partijen overleggen over de mogelijke bestemming van de extra aangeschafte veerpont.
7.4. Indien Amsterdam bij beëindiging van de overeenkomst aangeeft de extra pont te willen behouden voor verdere exploitatie van de reguliere veerverbindingen of anderszins en indien Velsen hiermee akkoord is, zullen partijen gezamenlijk een taxateur aanwijzen die de restwaarde van de extra pont vaststelt. In dat geval ontvangt Velsen een vergoeding voor de beëindiging die in ieder geval de getaxeerde restwaarde van de veerpont omvat, minus de helft van de daarvoor te maken/gemaakte kosten zoals de kosten van taxatie.
7.5. Indien Amsterdam bij beëindiging van deze overeenkomst aangeeft de extra veerpont niet verder te willen exploiteren zal zij GVB Veren BV verzoeken de extra veerpont te verkopen en het verkoopbedrag minus de in het kader van de verkoop gemaakte kosten aan haar over te maken waarna Amsterdam dit bedrag aan Velsen zal overmaken.

Artikel 8 Kosten aanschaf, exploitatie, beheer en onderhoud
De geraamde kosten in verband met aanschaf, exploitatie, beheer en onderhoud zijn opgenomen in bijlage 1 "Financiën". Aan deze raming kunnen geen rechten worden ontleend.

Artikel 9 Facturering
Amsterdam stuurt facturen met btw aan Velsen. Velsen betaalt de facturen (en de verschuldigde btw) binnen dertig dagen na ontvangst van de facturen.

Artikel 9 Allonge/bijlagen
9.1 Deze Allonge is een aanvulling op de *Overeenkomst Dienstbetoon Pontveren* (2010).
9.2. Tot deze Allonge behoren de volgende bijlagen:
Bijlage 1. Financiën
Bijlage 2. Nadere afspraken omtrent operationele inzet en risico's tweede pont Velsen

Bijlage 1. Financiën

Het overzicht hieronder geeft inzicht in de opbouw van de vergoedingen (alles excl. BTW) voor dienstverlening m.b.t. aanschaf en exploitatie van het schip. Het is illustratief en er kunnen geen rechten aan worden ontleend. Een aantal bedragen (aangeduid met * en PM opgenomen) is nog afhankelijk van de uitkomst van de lopende contractonderhandelingen tussen Amsterdam en GVB. Wel is waar mogelijk inzicht gegeven in de structuur en de relevante verdeelsleutels.

Vergoeding voor aanschaf en bouwbegeleidingskosten schip: € 8.786.777
(conform opgave GVB juni 2025 inclusief post onvoorzien en VAT/bouwbegeleiding GVB, excl. BTW)

Vergoeding voor jaarlijkse exploitatiekosten:		
Kostencategorie	**Basis voor verdeelsleutel**	**Jaarkosten**
Direct personeel	vaaruren (x DRU-tarief*)	PM*
Dagelijks onderhoud schip	werkelijke kosten òf aandeel vaaruren òf aandeel assets*	PM*
Dagelijks beheer infra/assets	werkelijke kosten òf aandeel vaaruren òf aandeel assets*	PM*
Groot onderhoud schip	werkelijke kosten NZK 105 over 30 jaar	€ 170.000
Groot onderhoud infra	vaaruren (% NZK vloot/infra)	€ 11.000
Overhead	vaaruren (x Overhead doorbelasting*)	PM*
Energie, verzekering & beheer	werkelijke kosten per jaar	PM
Winst & risico GVB	percentage*	PM*
Jaarlijkse indexatie	percentage*	PM*
	* Nog afhankelijk van lopende contractbesprekingen A'dam-GVB	

Bijlage 2 Nadere afspraken omtrent operationele inzet en risico's tweede pont Velsen

Omdat de tweede veerpont bij Velsen integraal onderdeel zal uitmaken van de NZK-veren exploitatie, hebben partijen er behoefte aan een aantal afspraken over de operationele inzet en daarmee verband houdende risico's op papier te zetten.
Het gaat dan vooral over een drietal zaken;

1. De materiële inzet
2. De risico's (vooral verband houdend met de materiele inzet)
3. De personele inzet.

Om de inzet van een tweede veer bij Velsen mogelijk te maken, wordt de bestaande vloot van vijf Noordzeekanaalveren uitgebreid met een extra, zesde veer. De nieuw aan te schaffen veerpont 105 (in aanvulling op de NZK ponten 100 t/m 104) krijgt een op alle onderdelen vergelijkbare behandeling in organisatie en beheer als de overige 5 elektrische Noordzeekanaal-veerponten. De veerpont zal integraal onderdeel worden van het NZK verensysteem, waarin ook de veren 100 t/m 104 functioneren.

Dit vraagt om goede afspraken en protocollen over hoe feitelijke inzet en beheer wordt georganiseerd en over hoe de daarmee samenhangende kosten en risico's worden verdeeld. Met name spelen hier de beschikbaarheid van materieel (bijv. als er meerdere ponten tegelijkertijd niet inzetbaar zijn) en personeel (als door gebrek aan personeel ponten niet kunnen varen).
Het niet beschikbaar zijn van voldoende veerponten door materiële problemen, zal zich niet zo snel voordoen. Door de toevoeging van een zesde elektrische NZK veerpont wordt de robuustheid van het NZK systeem (nog) verder versterkt (6 ponten voor 3 verbindingen, waarvan 2, één 'normaal' en één 'spits', in Velsen). Bovendien is de betrouwbaarheid van deze nieuwe elektrische veerponten in de recente praktijk goed gebleken. Daarnaast ligt er door de technische specificaties van de NZK veerponten (elektrisch/specifieke laad- en walsystemen) een 'waterscheiding' tussen de NZK-vloot en de IJ-veren. Veerponten zijn niet 'over en weer' inzetbaar en hebben dus 'over en weer' geen last van mogelijke verminderde inzet door materiële problemen. Voor wat betreft de personele kant ligt dit anders. Er is 1 personeelspool, die inzetbaar is op zowel de NZK-vloot als de IJ-veren. Een mogelijk optredend personeelstekort kan dus wel 'over en weer' doorwerken.

Ad 1: ***MATERIËLE INZET***
Overwegingen en protocol uitval NZK-schepen

1) Er kunnen zich onvoorziene omstandigheden voordoen die Amsterdam nopen tot het tijdelijk moeten schrappen van een deel van de dienstverlening op het Noordzeekanaal. Dit kan force majeure-omstandigheden betreffen (zoals onvoorziene externe factoren, natuurrampen, waaronder overstromingen, aardbevingen en zeer zware stormen, oorlog(sdreiging), wilde of georganiseerde stakingen, blokkades, epidemieën en/of quarantainemaatregelen). Maar er kan ook sprake zijn van (semi-)interne factoren die zorgen voor uitval van schepen, zoals technische calamiteiten, personeelstekorten, aanvaringen en andere incidenten, et cetera.
2) In geval er geschrapt gaat moeten worden in de dienstverlening dan geldt het volgende protocol:
    a) Indien de situatie zich voordoet zal GVB Veren BV in samenspraak met Amsterdam bepalen op welke verbinding een veerpont uit de vaart genomen wordt.
    b) De volgorde van schrappen wordt bepaald door de drukte per pontverbinding in combinatie met de mogelijkheid tot alternatief vervoer op de betreffende pontverbinding.

i. T.a.v. de drukte per pontverbinding geldt:
op basis van meetdata wordt bepaald welke verbindingen het drukste zijn. In algemene zin geldt dat de verbindingen bij Velsen en bij Zaanstad drukker zijn dan de verbinding bij Buitenhuizen.
ii. T.a.v. de mogelijkheid tot alternatief vervoer bij uitval van één veerpont geldt:

1. reizigers bij de verbinding Buitenhuizen hebben geen alternatief voor het maken van de oversteek, anders dan uit te wijken naar de veerverbinding bij Zaandam of bij Velsen.
2. reizigers bij de verbinding Zaandam hebben geen alternatief voor het maken van de oversteek, anders dan uit te wijken naar de veerverbinding bij Buitenhuizen, Velsen of één van de IJ-veerverbindingen.
   Gemotoriseerd vervoer heeft met de Coentunnel een aanvullend nabij alternatief.
3. reizigers bij de verbinding Velsen kunnen gebruik blijven maken van de resterende veerpont bij Velsen. Aanvullende alternatieven zijn uit wijken naar de veerpont Buitenhuizen of gebruik maken van de Sluizenroute.
   Gemotoriseerd vervoer heeft met de Wijkertunnel een aanvullend nabij alternatief.

Op grond van het voorgaande zal bij de beschikbaarheid van minder schepen dan de dienstregeling vraagt de volgende volgorde van schrappen worden aangehouden:

1. Bij operationele inzetbaarheid van 4 tot 6 veerponten: geen uitval.
2. Bij operationele inzetbaarheid van 3 veerponten: 2e veerpont Velsen komt te vervallen.
3. Bij operationele inzetbaarheid van 2 veerponten: pont Buitenhuizen komt aanvullend te vervallen.
4. Bij operationele inzetbaarheid van 1 veerpont: nader te bepalen op basis van dan geldende druktecijfers per verbinding. De minst drukke veerpont zal aanvullend worden geschrapt.

Ad 2: ***RISICO'S en all risk verzekering***
Amsterdam en Velsen komen overeen om op NZK 105 een all risk verzekering te vestigen waarmee de risico's op onvoorziene kosten t.g.v. calamiteiten, aanvaringen, e.d. zoveel als mogelijk wordt afgedekt. Er wordt hiertoe door GVB Veren B.V. een all risk verzekering aangegaan. Velsen heeft kennis genomen van de polisvoorwaarden van deze verzekering.
Aan de verzekering is een verzekeringspremie van 0,752% van de verzekerde waarde verbonden. Omdat de NZK 105 niet exclusief op de verbinding Velsen vaart, zullen de kosten voor deze verzekering voor 50% worden betaald door Velsen en voor 50% door Amsterdam (te dekken uit de Voorziening Noordzeekanaalveren). Het eigen risico à € 100.000 per incident wordt indien nodig ook gedekt uit de voorziening Noordzeekanaalveren. Er is voor Velsen geen eigen risico.

Velsen kan voor het tweede veer Velsen en/of de NZK 105 geen beroep doen op de Risicovoorziening Noordzeekanaalveren.

Ad 3: ***PERSONELE INZET***
De personele inzet wordt vanwege effectiviteits- en efficiency redenen vanuit één personeelspool gerealiseerd. Al het personeel is dus in principe inzetbaar op zowel de NZK-vloot als de IJ-veren.

De IJ-veren en NZK-pontveren krijgen bij de personele inzet in principe een gelijke behandeling. Bij een (evt. tijdelijke) afschaling van de personele inzet, veroorzaakt door een optredend tekort, die leidt tot het (tijdelijk) uit de dienstregeling nemen van een vaartuig, zal 'de pijn' gelijkelijk tussen de IJ-verenvloot en de NZK-vloot worden verdeeld. In geval van schaarste zal er in redelijkheid en in onderling overleg naar gekeken worden waar tijdelijk afgeschaald moet worden.
Amsterdam en GVB Veren BV spannen zich – vanuit een gedeeld belang met Velsen - in om afschaling van de dienstregeling als gevolg van personeelstekorten te voorkomen.