

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

2263

Vragen van de leden **Van der Molen** (CDA) en **De Hoop** (PvdA) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *het bericht «Nog hoop voor pont Breukelen»* (ingezonden 7 maart 2022).

Antwoord van Minister **Harbers** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 29 maart 2022).

Vraag 1

Heeft u kennisgenomen van bovenstaand artikel?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Wat zijn de jaarlijkse financiële (exploitatie)kosten van het fiets-voetveer over het Amsterdam-Rijnkanaal tussen Nieuwer Ter Aa en Breukelen? Bent u bereid om de structurele (exploitatie)kosten te blijven dragen? Is er een financiële taakstelling van toepassing op de exploitatie van het fiets- en voetveer?

Antwoord 2

Van een financiële taakstelling is geen sprake. Het voornemen om de veerpont uit de vaart te halen is gebaseerd op veiligheidsoverwegingen van nautische aard (steeds meer grote schepen op het Amsterdam-Rijnkanaal, aanvaarrisico en toenemende waterbeweging met instabiliteit van de pont als gevolg). Deze overwegingen heb ik in de beantwoording van de eerdere Kamervragen van 1 maart nader geschetst.²

De jaarlijkse exploitatiekosten bedragen € 440.000,-. Om de veiligheid zo veel mogelijk te garanderen, wordt inmiddels op extra drukke momenten ook een steward ingezet die een extra paar ogen vormt voor de schipper. Deze inzet leidt op jaarbasis tot een verhoging van de exploitatiekosten met € 60.000,- tot € 70.000,-. Aangezien het mijn voornemen is om de veerpont uit de vaart te nemen, zal er op termijn geen sprake meer zijn van structurele (exploitatie)kosten.

¹ Telegraaf, 3 maart 2022, «Nog hoop voor pont Breukelen».

² Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2021–2022, nrs. 1938 en 1939.

Vraag 3

Wat is de reden dat u pas ruim tien jaar na het door u in de beantwoording aangehaalde dodelijke ongeluk, in de nautische onveiligheid van de veerpont een reden ziet om het fiets-voetveer te beëindigen? Welke stappen heeft u genomen in de afgelopen jaren om de nautische veiligheid te vergroten?

Antwoord 3

Uit meerdere onderzoeken die de afgelopen jaren zijn uitgevoerd blijkt dat de veerpont een nautisch veiligheidsrisico vormt, met name voor de passagiers en de schipper.

Naar aanleiding van het dodelijke ongeval waaraan in de vraag wordt gerefereerd, zijn er aanpassingen aan de veerpont doorgevoerd, zoals grotere ramen voor beter zicht van de schipper, een tweede deur/uitgang uit de stuurhut, verbeterde radar voor beter zicht op andere schepen, en een verbeterde reling.

In weerwil van de zojuist genoemde aanpassingen die destijds aan de veerpont zijn doorgevoerd, heeft een recent onderzoekrapport van MARIN³ de nautische onveiligheid van de veerpont opnieuw bevestigd, mede vanwege de grotere schepen die sinds februari 2020 over het Amsterdam-Rijnkanaal varen na de ingebruikname van de derde kolk bij de Prinses Beatrixsluis. Het rapport noemt drie maatregelen die weliswaar geen blijvende oplossing bieden, maar wel de veiligheid op korte termijn verder kunnen verbeteren, namelijk:

- De zichtbaarheid van het waarschuwbord «Vrijvarende veerpont» verbeteren door deze aan beide zijden van de vaarweg te plaatsen en eventueel aanvullend een bord «Verboden hinderlijke waterbeweging te veroorzaken» te plaatsen;
- Op drukke momenten met veel fietsverkeer met twee bemanningsleden varen waarbij de aandacht verdeeld kan worden tussen scheepvaartverkeer en passagiers;
- De technische voorzieningen op de veerpont uitbreiden zodat er vanaf de veerpont meer zicht is op het overige scheepvaartverkeer.

Rijkswaterstaat heeft het waarschuwbord geplaatst. Ook heeft Rijkswaterstaat opdracht gegeven aan de exploitant om de bedoelde technische aanpassingen door te voeren. De mogelijkheden voor de voorgestelde dubbele bemensing worden momenteel bekeken. Desondanks blijft de huidige situatie een dusdanig nautisch veiligheidsrisico dat het voornemen is om de veerpont uit de vaart te halen.

Vraag 4

Is het waar dat het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden u ambtelijk en/of bestuurlijk heeft geïnformeerd dat het uw wens tot beëindiging van het convenant (overeenkomst) niet deelt? Kunt u het convenant eenzijdig opzeggen?

Antwoord 4

Dat klopt, het Waterschap Amstel, Gooi en Vecht heeft Rijkswaterstaat daarover bestuurlijk geïnformeerd. De overeenkomsten kunnen eenzijdig door een van beide partijen opgezegd worden; Rijkswaterstaat heeft dit inmiddels gedaan. Het betreft een overeenkomst uit 1888 en een wijziging uit 1942 die zelf niet voorzien in de mogelijkheid om deze op te zeggen. De Hoge Raad heeft in 2018 echter bepaald dat alle overeenkomsten in beginsel opgezegd kunnen worden, ook als de overeenkomst daarin niet zelf voorziet.⁴ De juridische waarde van beide overeenkomsten zijn bovendien laag omdat deze bevoegdheden tegenwoordig via wetten worden toegekend aan bestuursorganen. De Minister van IenW is het bevoegde orgaan voor het Amsterdam-Rijnkanaal.

Vraag 5

Kunt u de relevante passages van het convenant met de Kamer delen? Op basis van welk juridisch advies bent u van mening dat het convenant het Rijk niet verplicht tot de instandhouding van een vaste of varende oeververbin-

³ Quick scan nautische veiligheid pontverbinding Nieuwer ter Aa, 2021.

⁴ ECLI:NL:HR:2018:141.

ding over het Amsterdam-Rijnkanaal? Zijn de convenantpartners eensluidend in de interpretatie van de relevante passage in het convenant?

Antwoord 5

Als bijlage bij de beantwoording vindt u de volledige tekst van de overeenkomsten uit 1888 en 1942.⁵De overeenkomst uit 1888 is gesloten om het huidige Amsterdam-Rijnkanaal te kunnen realiseren. In deze overeenkomst staat dat er een pont moet komen en dat deze te allen tijde kosteloos moet zijn. Daarin lezen wij niet dat deze pontverbinding eeuwig moet blijven bestaan. Er is in dit opzicht geen verschil van inzicht over de interpretatie van de overeenkomst tussen Rijkswaterstaat en het Waterschap Amstel, Gooi en Vecht. Het waterschap vraagt ook niet om de pontverbinding te handhaven maar om samen met de belanghebbenden op zoek te gaan naar een aanvaardbaar alternatief.

Vraag 6

Indien de overeenkomst slechts stelt dat passagiers gratis gebruik moeten kunnen maken van de oeververbinding zolang die beschikbaar is, wat is dan de dwingende reden om het convenant te beëindigen, aangezien de ontbindende voorwaarde voor het kosteloze aanbod al in de tekst zou zijn opgenomen? Bent u voornemens om passagiers te laten betalen voor het gebruik van de veerpont?

Antwoord 6

De opzegging van de overeenkomsten hangt samen met de intussen beperkte juridische waarde ervan (zie ook antwoord 4) en is in lijn met het voornemen om de veerpont vanuit veiligheidsoverwegingen uit de vaart te nemen. Ik ben niet voornemens om gebruikers van de veerpont te laten betalen voor het gebruik van de veerpont. Ondanks het feit dat genoemde overeenkomsten zijn opgezegd, zullen passagiers gratis gebruik kunnen blijven maken van de oeververbinding zolang deze beschikbaar is.

Vraag 7

Is het waar dat de door u aangekondigde bewonersparticipatie uitsluitend ziet op een mogelijke inrichting van de (alternatieve) fietsroute? Kunt u aangeven welke knelpunten de provincie Utrecht en de gemeente Stichtse Vecht zien met betrekking tot de fietsroute en het toenemende fietsverkeer?

Antwoord 7

De bewonersparticipatie zal zich richten op het voornemen om de veerpont uit de vaart te nemen in relatie tot de effecten die dat heeft op de omgeving, met name de noodzaak om gebruik te maken van een omfietsroute. De gemeente heeft aangegeven dat zij knelpunten ziet in capaciteit, verkeersveiligheid en sociale veiligheid op de (alternatieve) fietsroute. Gezien deze zorgen ligt het voor de hand dat de mogelijke (her)inrichting van de (alternatieve) fietsroute ook ter sprake zal komen in het participatietraject. De provincie steunt het standpunt van de gemeente en ook de wens tot een fietsbrug, maar heeft zich tot nu toe niet geuit over mogelijke knelpunten met betrekking tot de alternatieve fietsroute en het toenemende fietsverkeer.

Vraag 8

Is het juist dat het antwoord op de schriftelijke vragen waarin u aangeeft dat het initiatief tot een fietsbrug ook bij de provincie en de gemeente ligt⁶, tevens inhoudt dat u op voorhand uitsluit financieel bij te dragen aan de totstandkoming van een fietsbrug?

Antwoord 8

Mijn antwoord op de schriftelijke vraag was dat deze fietsroute onder de verantwoordelijkheid van de gemeente valt. Het initiatief tot een eventuele fietsbrug moet ook door hen worden genomen. Hiermee sluit ik een financiële bijdrage aan een alternatief van mijn kant niet op voorhand uit.

⁵ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

⁶ Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2021–2022, nr. 1939.

Vraag 9

Is het waar dat de gemiddelde fietssnelheid rond 12 kilometer (mannen) per uur en 14 kilometer (vrouwen) per uur ligt? Kunt u een nadere onderbouwing geven van de extra reistijd per fiets, die u inschat tussen de 6 minuten en 10,5 minuten voor een enkele reis?

Antwoord 9

Nee, dit is niet correct. Mannen fietsen gemiddeld sneller dan vrouwen. De inschatting van de extra reistijd per fiets is gebaseerd op een onderzoeksrapport van SWECO⁷. Het onderzoeksbureau baseert zich bij zijn berekeningen op de digitale kaarten van GoogleMaps en heeft met behulp daarvan de gemiddelde reistijd en reisafstand bepaald van de route via de veerpont en de alternatieve route zonder pont. Hierin is ook de gemiddelde wachttijd voor de pont, op- en afstaptijd bij de pont ende oversteektijd van de pont meegenomen om de extra reistijd te berekenen.

Vraag 10

Welke planning hanteert u voor de nadere besluitvorming inzake de veerpont?

Antwoord 10

Het voornemen is om de veerpont uiterlijk 31 december 2022 uit de vaart te nemen. De verwachting is dat het definitieve publiekrechtelijk besluit daarom kort na de zomer genomen zal worden. De periode tot dat moment zal worden gebruikt voor het overleg met de omgeving over het voornemen om de veerpont uit de vaart te nemen in relatie tot de effecten die dat heeft op de omgeving.

⁷ Analyse naar de gebruikers van de Veerdienst Nieuwer Ter Aa, 2021.