

**Straatman Koster advocaten**Postbus 717, 3000 AS Rotterdam  
Bezoekadres:  
Millenniumtoren, Weena 690, Rotterdam**OPENBARE VERSIE**Autoriteit Consument en Markt  
Directie Toezicht Energie  
Postbus 16326  
2500 BH Den Haag  
**Per aangetekende post**  
**Tevens per e-mail: ACM-post@acm.nl**[REDACTED]  
[REDACTED]  
T: [REDACTED]  
F: [REDACTED]  
M: [REDACTED]  
E: [REDACTED]@straatmankoster.nlRotterdam, 5 augustus 2025  
Onze ref.: 12-0019/DMS10-1558555049-81  
Uw ref.: ACM/25/194782  
Betreft: GVB Veren B.V. – zienswijze Ontwerpbesluit prioriteringsruimte  
transportverzoeken

Geachte heer of mevrouw,

Namens GVB Veren B.V. en GVB Holding N.V. (hierna gezamenlijk: **GVB**), doe ik u hierbij een zienswijze toekomen in reactie op het Ontwerpbesluit prioriteringsruimte transportverzoeken (hierna: **het Ontwerpbesluit**) dat de Autoriteit Consument en Markt op 26 juni 2025 heeft gepubliceerd (met kenmerk ACM/UIT/645099).

Allereerst wenst GVB haar erkentelijkheid uit te spreken dat de ACM in het Ontwerpbesluit het openbaar vervoer per bus, metro, tram en pont als basisbehoefte in categorie 3 van het prioriteringskader heeft opgenomen. Opname in het prioriteringskader zal voor GVB, alsmede voor de andere OV-aanbieders, van groot belang zijn om een toereikende publieke dienstverlening nu en in de toekomst in stand te kunnen houden.

Deze zienswijze is beperkt tot het openbaar vervoer per pont. Meer specifiek verzoekt GVB voor wat betreft het openbaar vervoer per pont de gehanteerde afbakening aldus uit te breiden dat deze ook ziet op partijen die op basis van een met de Gemeente gesloten dienstenovereenkomst veerdiensten per pont verrichten. Ik licht dit verzoek toe.

## Toelichting op de zienswijze

De ACM heeft regionaal openbaar vervoer per bus, metro, tram en pont als basisbehoefte in het prioriteringskader opgenomen. In randnummer 186 van het Ontwerpbesluit definieert de ACM het openbaar vervoer als “voor eenieder openstaand personenvervoer volgens een dienstregeling met [...] bus, pont, [...], metro, tram”. Vervolgens wordt deze categorie in randnummer 187 afgebakend tot partijen die “op grond van artikelen 20 en 44 van de Wet personenvervoer 2000 een rechtmatige concessie hebben voor het verlenen van openbaar vervoer”. Voor wat betreft het openbaar vervoer per bus, metro en tram, verricht GVB deze openbaar-vervoersdiensten inderdaad op grond van een concessie die de Vervoersregio Amsterdam krachtens artikel 20, derde lid Wp2000 bevoegd is te verlenen.

**NB:** voor de goede orde merkt GVB op dat in het geval van GVB, RET en HTM op grond van artikel 36b van het Besluit personenvervoer 2000 de Vervoersregio Amsterdam, resp. de Metropoolregio Rotterdam Den Haag bevoegd zijn de vervoersconcessie verlenen. Zij hebben op grond van artikel 63a Wp2000 een concessie door middel van inbesteding aan resp. GVB, RET en HTM verleend. In de verleende concessie wordt veelal alleen naar deze bepaling in de Wp2000 verwezen. Met het oog op de duidelijkheid en rechtszekerheid, verzoekt GVB, mede namens HTM en RET, in het overzicht van benodigde bewijsstukken van tabel 4 bij de concessie ook te verwijzen naar artikel 63a Wp2000.

Het openbaar vervoer per pont wordt echter niet uitgevoerd op grond van een concessie in voornoemde zin, maar op grond van een overeenkomst tussen de Gemeente als opdrachtgever en GVB Veren B.V. als opdrachtnemer. Naar de aard en inhoud is er echter geen verschil met de andere OV-modaliteiten en de wijze waarop deze worden georganiseerd. Ik zal dat hierna toelichten.

### De wijze van exploitatie van veerdiensten

De veerdienst per pont is een vorm van voor eenieder openstaand personenvervoer dat GVB Veren B.V. (**GVB Veren**) volgens een dienstregeling verricht, zoals ACM deze heeft gedefinieerd.<sup>1</sup> De Gemeente Amsterdam is verantwoordelijk voor het verensysteem over het IJ en het Noordzeekanaal en heeft daartoe regels bij verordening vastgesteld.<sup>2</sup> De IJveren maken al lange tijd onderdeel uit van het Amsterdamse mobiliteitssysteem. Sinds 2008 is de Gemeente ook verantwoordelijk voor de veerverbindingen over het Noordzeekanaal, toen het beheer en onderhoud van de veerdiensten bij Koninklijk Besluit van het Rijk is overgegaan

---

<sup>1</sup> Rnr. 186 van het Ontwerpbesluit. Zie in deze ook de definitie van ‘veerpont’ in artikel 1 van het Binnenvaartbesluit.

<sup>2</sup> Vgl. de Verordening op de veerdiensten, te raadplegen op: <https://lokaleregelgeving.overheid.nl/CVDR73037/3>.

naar de Gemeente.<sup>3</sup> De Gemeente is eigenaar van de infrastructuur, zoals de aanlandingsinrichtingen en kopsteigers, en treedt voor wat betreft beheer en onderhoud, alsmede de exploitatie van de veerdiensten op als opdrachtgever van GVB Veren B.V..

De Gemeente heeft vanuit deze verantwoordelijkheid beleidskaders vastgesteld ten behoeve van de ontwikkeling van de veerdiensten. Voor wat betreft de Noordzeekanaalveren zijn deze neergelegd in de Overeenkomst Dienstbetoon Noordzeekanaalveren, die de Gemeente in 2009 met andere Noordzeekanaal-gemeenten heeft gesloten.<sup>4</sup> In deze overeenkomst is afgesproken dat de Gemeente deze veerdiensten voor een periode van ten minste 30 jaar in stand zal houden. Verder zijn in deze overeenkomst afspraken gemaakt over onder andere het dienstbetoon (waaronder vervoersfrequenties) en de tariefstelling.

Voor wat betreft de IJveren heeft de Gemeente haar beleid in verschillende beleidsnota's vastgelegd, waarvan de Nota Veren 2021 de meest actuele is.<sup>5</sup> Dit beleid is er onder meer op gericht de capaciteit van de veren te laten meegroeien met de ruimtelijke ontwikkelingen van de stad. Zo is neergelegd dat om aan de groeiende vervoersvraag tegemoet te kunnen komen, de vloot voor wat betreft het IJ moet groeien van tot achttien ponten in 2030 en voor wat betreft het Noordzeekanaal tot zes veerponten in 2030. Het verenbeleid is ook sterk verbonden met het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid van de Gemeente. Daarnaast heeft de Gemeente een duurzaamheidsstrategie geformuleerd, waarbij de vloot stapsgewijs moet worden vervangen voor elektrisch aangedreven materieel.

### Aard en inhoud Verencontract

GVB Veren exploiteert deze veerdiensten en voert het beheer en onderhoud van het areaal uit op grond van een contract met de Gemeente.<sup>6</sup> In het Verencontract zijn onder andere afspraken opgenomen ten aanzien van de lijnvoering, vaarfrequentie, dienstregeling, reisinformatie, beheer en onderhoud en (sociale) veiligheid. Ook zijn voor GVB Veren eisen opgenomen ten aanzien van vakkennis, middelen en kwaliteit van materieel en de dienstverlening. Met deze afspraken en eisen wordt beoogd dat de veerdiensten op het gewenste niveau worden geëxploiteerd.

Hoewel het Verencontract naar de letter geen concessie is, bevat het wel vergelijkbare elementen en verplichtingen die de kwaliteit van de vervoersdiensten beogen te waarborgen.

---

<sup>3</sup> De infrastructuur is aangemerkt als waterstaatswerken, zijnde "Oppervlaktewaterlichaam, bergingsgebied, waterkering of ondersteunend kunstwerk" (vgl. bijlage bij de Omgevingswet). De veerdiensten die via deze werken zijn aangeboden, zijn naar hun aard als personenvervoer aan te merken, zoals de ACM deze heeft gedefinieerd.

<sup>4</sup> Vgl. website van de Gemeente Velsen:

<https://www.velsen.nl/file/woo-verzoek-1-overeenkomst-dienstbetoon-pontveren-over-het-noordzeekanaalpdf>

<sup>5</sup> Vgl. de website van de gemeente Amsterdam:

[https://openresearch.amsterdam/image/2023/3/30/update\\_nota\\_veren\\_2021.pdf](https://openresearch.amsterdam/image/2023/3/30/update_nota_veren_2021.pdf).

<sup>6</sup> Vgl. ook artikel 3 van de Verordening op de veerdiensten,

Bovendien biedt het GVB Veren een recht om met uitsluiting van anderen openbaar vervoer te verrichten op de in het Verencontract omschreven verbindingen.<sup>7</sup> Het Verencontract biedt dus een (met een concessie) vergelijkbare rechtmatige grondslag voor GVB Veren om het openbaar vervoer per pont te verrichten. Naar het oordeel van GVB kan voor een strakke afbakening van het openbaar vervoer per pont worden aangesloten bij (het bestaan van) een overeenkomst op grond waarvan de diensten worden verricht.

### OV per pont voldoet aan beoordelingscriteria ACM

Kortom, de veerdiensten per pont zijn - in dezelfde zin als de andere vormen van openbaar vervoer - een publieke dienstverlening waarvoor de overheid verantwoordelijk is. De Gemeente stelt beleidskaders op en organiseert deze dienstverlening door GVB Veren via het Verencontract opdracht te geven deze dienstverlening te verrichten. Er is derhalve sprake van publieke dienstverlening, zoals de ACM deze heeft gedefinieerd in het eerste criterium onder b, zoals nader toegelicht in randnummer 49 van het Ontwerpbesluit.

**NB:** een tekort aan transportcapaciteit heeft bovendien dezelfde ernstig ontwrichtende gevolgen voor de samenleving, als die de ACM in het Ontwerpbesluit in algemene zin heeft geconstateerd voor het openbaar vervoer. De reizigersaantallen per veer laten een sterke groei zien: 28 miljoen reizigersritten in 2024, wat een groei van 12 % betekende ten opzichte van 2023.<sup>8</sup> Met de groei van de stad en regio zijn voorts meer verschillende verbindingen over het IJ nodig. Alle nieuwe ponten varen elektrisch. Ook om die reden wordt aan het eerste criterium van het beoordelingskader voldaan.

Vanzelfsprekend geldt in dezelfde zin als voor de andere OV-modaliteiten, dat de veerdiensten noodzakelijkerwijze in Nederland moeten worden uitgevoerd en dat redelijkerwijze geen alternatieven zijn binnen de EU. Ook aan het tweede en derde criterium wordt aldus voldaan.

### Verzoek tot aanpassing van het prioriteringskader

Om de hiervóór toegelichte redenen, verzoekt GVB de ACM het prioriteringskader als volgt aan te passen:

- in tabel 3 bij de omschrijving van subfunctie "Regionaal OV per bus, metro, tram, pont, ander streekvervoer" toevoegen: *"Partij die met een gemeente een overeenkomst heeft tot het beheer, onderhoud en/of exploitatie van veerdiensten per pont, dan wel de gemeente die ten behoeve van deze Partij en/of deze veerdiensten per pont een aansluiting heeft op het net" (\*)*;

<sup>7</sup> Vgl. ook artikel 2 eerste en tweede lid van de Verordening op de veerdiensten.

<sup>8</sup> Jaarverslag 2024 van GVB Veren BV: <https://over.gvb.nl/content/uploads/2025/05/Jaarverslag-Veren-2024.pdf>.

- in tabel 4 bij de bewijsstukken voor de subfunctie "Regionaal OV per bus, metro, tram, pont, ander streekvervoer" na "Geldige verleende concessie zoals bedoeld in artikel 20, eerste lid van de Wet personenvervoer 2000" toevoegen: "*dan wel een overeenkomst met een Gemeente tot het beheer, onderhoud en/of exploitatie van veerdiensten per pont*";
- in randnummer 187 toevoegen: "*partijen of organisaties die een overeenkomst met een Gemeente hebben tot het beheer, onderhoud en/of exploitatie van veerdiensten per pont*".

(\*): voor de meeste netaansluitingen ten behoeve van de veerverbindingen geldt dat de Gemeente de aansluiting heeft op het net van de netbeheerder en met deze de ATO heeft gesloten. Om te waarborgen dat ook in een dergelijk geval een beroep op het prioriteringskader kan worden gedaan, verzoekt GVB ook de gemeente als partij te noemen.

Ik dank u voor de aan deze zienswijze bestede aandacht. Desgewenst is GVB graag bereid een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,  
Straatman Koster Advocaten B.V.

