

In opdracht van:  
Gemeente Oss

Projectnummer:  
6001-R-E

Datum:  
10 december 2018



## Onderzoek financiering veerponten gemeente Oss

|           |                                                   |           |
|-----------|---------------------------------------------------|-----------|
| <b>1.</b> | <b>INTRODUCTIE</b>                                | <b>4</b>  |
| 1.1       | Aanleiding                                        | 4         |
| 1.2       | Doel                                              | 4         |
| 1.3       | Werkwijze                                         | 4         |
| 1.4       | Leeswijzer                                        | 5         |
| <b>2.</b> | <b>FINANCIEEL SPOOR</b>                           | <b>6</b>  |
| 2.1       | Kosten                                            | 6         |
| 2.2       | Opbrengsten                                       | 7         |
| 2.3       | Bedrijfsresultaat                                 | 7         |
| 2.4       | Meerjarenperspectief                              | 8         |
| 2.5       | Kansen voor een betere verhouding baten en lasten | 8         |
| 2.6       | Conclusie                                         | 9         |
| <b>3.</b> | <b>VERVOERSKUNDIG SPOOR</b>                       | <b>10</b> |
| 3.1       | Autonetwerk                                       | 10        |
| 3.2       | Fietsnetwerk                                      | 12        |
| 3.3       | Openbaar vervoer netwerk                          | 14        |
| 3.4       | Overzettingen                                     | 15        |
| <b>4.</b> | <b>MAATSCHAPPELIJK SPOOR</b>                      | <b>17</b> |
| 4.1       | Arbeidsplaatsen                                   | 17        |
| 4.2       | Voorzieningen                                     | 17        |
| 4.3       | Toerisme en recreatie (vrijetijdseconomie)        | 18        |
| <b>5.</b> | <b>CONCLUSIE EN ADVIES</b>                        | <b>20</b> |
| 5.1       | Conclusie                                         | 20        |
| 5.2       | Advies                                            | 20        |



*Colofon*

*Copyright*

*Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.*

*No part of this book may be reproduced in any form, by print, photoprint, microfilm or any other means without written permission from the publisher.*





## 1. INTRODUCTIE

In dit rapport vindt u het adviesrapport naar aanleiding van het onderzoek naar de financiering van de veerponten in gemeente Oss.

### 1.1 Aanleiding

De stichting Maasveren exploiteert vijf veerverbindingen tussen Gelderland en Noord-Brabant. Aan de Brabantse zijde liggen deze verbindingen allemaal in gemeente Oss. De stichting heeft de afgelopen jaren contact gezocht met gemeente Oss voor een financiële bijdrage om de continuïteit van de stichting te kunnen waarborgen. Gemeente Oss heeft in 2016 naar aanleiding hiervan eenmalig een bijdrage verstrekt van €25.000,-. Ook de gemeenten aan de Gelderse zijde van de Maas is om een bijdrage gevraagd. Deze gemeenten (Maasdriel en West Maas en Waal) dragen momenteel structureel bij, daarin geholpen door het 'Verenfonds' van de provincie Gelderland waaruit de gemeenten 80% van hun subsidie vergoed krijgen. De provincie Noord-Brabant kent een soortgelijke regeling niet.

Wel is er in 2016 een nieuw verenbeleid ontwikkeld in provincie Noord-Brabant waardoor er nu beperkte subsidiemogelijkheden zijn. Subsidies worden verstrekt indien er een duidelijke relatie ligt met het utilitaire fietsnetwerk en –gebruik. Ook is er een mogelijkheid voor tijdelijke ondersteuning aan de hand van een businesscase die structureel sluitend kan worden gemaakt. De gemeenteraad van Oss vreest voor de continuïteit van de verlieslatende verbindingen en heeft het college opgeroepen hierover met de stichting in overleg te gaan. Tevens wil de Raad dat het College bij de provincie Noord-Brabant een verzoek indient om verantwoordelijkheid te nemen voor het in standhouden van de veerverbindingen, mede vanwege de leefbaarheid van het platteland.

### 1.2 Doel

In deze rapportage leveren wij een zo volledig mogelijk inzicht in alle relevante aspecten die van invloed zijn op de keuzes die de gemeente Oss moet maken over haar (financiële) betrokkenheid bij de Maasveren. Uiteindelijk draagt dit bij aan het hoofddoel van dit onderzoek: het formuleren van een goede onderbouwing voor het gemeentelijk beleid voor de veerverbindingen, zodat er een duidelijk antwoord aan de Raad kan worden gegeven.

### 1.3 Werkwijze

Om tot een advies te komen over de financiering van de veerponten, zijn een aantal stappen doorlopen. Allereerst heeft er een grondige oriëntatie en documentenanalyse plaatsgevonden. Vervolgens hebben we een verdiepende analyse uitgevoerd. Op drie verschillende sporen zijn we dieper ingegaan op de beschikbare en relevante informatie. Deze sporen – financieel, vervoerskundig en maatschappelijk – hebben wij verder uitgediept door de volgende betrokken personen te interviewen:

- John van den Akker – directeur stichting Maasveren;
- Gerard van Dijk – penningmeester stichting Maasveren;



- Wim Hoezen – voorzitter stichting Maasmeanders.

De analyse is uitgevoerd in drie verschillende sporen. Dit alles heeft geleid tot een advies voor de gemeente Oss ten aanzien van hun financiële ondersteuning van stichting Maasveren.

## 1.4 Leeswijzer

In de hoofdstukken twee, drie en vier treft u onze analyses en deelbevindingen aan van de drie sporen; financieel spoor, vervoerskundig spoor en maatschappelijk spoor. In hoofdstuk vijf staan onze conclusies en advies



## 2. FINANCIEEL SPOOR

Om een volledig beeld te krijgen van de financiële situatie van stichting de Maasveren, hebben wij een aantal documenten<sup>1</sup> geanalyseerd en de penningmeester van de stichting, Gerard van Dijk, geïnterviewd. De centrale vraag binnen het financiële spoor is: 'Wat is de financiële situatie van de Stichting Maasveren en zijn er mogelijkheden om indien nodig de financiële situatie te verbeteren?' Hier zal in deze paragraaf antwoord op worden gegeven door de kosten, de opbrengsten, het bedrijfsresultaat, het meerjarenperspectief en kansen voor een sterkere balans te bespreken.

### 2.1 Kosten

De stichting Maasveren maakt onderscheid tussen directe en indirecte kosten. Onder directe kosten vinden we exploitatiekosten zoals personeel, brandstoffen, oliën, scheepsbenodigdheden, onderhoud en reparatie, technisch beheer en werkplaats, dotatie onderhoudsvoorzieningen en afschrijvingen. Met indirecte kosten bedoelen we zaken als huisvesting, bedrijfsleiding, bedrijfsauto, administratie en advieskosten etc. De grootste kostenpost in het exploiteren van de veren wordt gevormd door personeelskosten.

Tabel 1 Overzicht kosten Maasveren in 2016

| Verbinding      | Begrootte directe kosten voor 2016 ten opzichte van 2015 | Werkelijke directe kosten in 2016 ten opzichte van 2015 |
|-----------------|----------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------|
| Megen           | Toename €489,-                                           | Afname €12.300,-                                        |
| Amalia          | Afname €18.155,-                                         | Afname €19.285,-                                        |
| Lith            | Toename €10.756,-                                        | Toename €11.184,-                                       |
| Tonnie de Blank | Toename €8.430,-                                         | Toename €14.199,-                                       |
| Maasbommel      | Toename €10.993                                          | Afname €7.728,-                                         |

De stichting heeft over het algemeen een goed beeld van de financiële prognose. Er zijn wat kleine afwijkingen tussen begroting en werkelijke kosten. Dit wordt voornamelijk veroorzaakt door meevallers in brandstof, onderhoud en reparatiekosten. Een toename in kosten bij de pont in Lith is het gevolg van stijgende personeelskosten. Bij de Tonnie de Blank pont zijn de kosten hoger door grotere personeelskosten, meer olieken en hogere afschrijvingen.

Ieder jaar vindt er afschrijving plaats op onder andere gebouwen, inventaris, personenauto's, veerponten en veerstoepen. De hoogte van de totale afschrijvingen schommelt tussen 5% en 12% van de directe kosten per pont. Deze afschrijvingen zorgen ervoor dat de stichting voldoende geld reserveert voor vervanging.

Directeur van stichting Maasveren, John van den Akker, vindt dat het grootste risico zich vindt in de kostenontwikkeling. Het gaat hierbij met name om loonkosten en onderhoudskosten.

<sup>1</sup> Deze documenten zijn: jaarrekening 2016, meerjarenperspectief 2014 – 2024 Stichting de Maasveren en begroting 2018



Het personeel heeft een eigen cao-regeling. Het personeel heeft in juni en juli 2018 acties gehouden voor een loonstijging. In juli hebben de stichting Maasveren en FNV een akkoord bereikt waardoor de cao voor schippers is verbeterd.<sup>2</sup> Voorafgaand aan de acties bedroeg de post loonkosten al 65% van de kosten op de begroting.

## 2.2 Opbrengsten

De directe inkomsten bestaan uit de veerontvangsten en tegemoetkomingen van de overheid. In 2016 waren de veerinkomsten met €2.027.918,- 2,4% hoger dan begroot. Deze toename is niet direct terug te leiden naar tariefstijgingen. De tarieven worden om de twee à drie jaar verhoogd, rekening houdend met prijsindex en het landelijke gemiddelde voor veerpont tarieven. Voor recreatieve gebruikers is de prijs onelastisch. Bij overige gebruikers is het tarief onelastisch indien de prijsstijging lager is dan de omrijdkosten. De stichting zelf stelt dat een verdere tariefstijging de exploitatietekorten niet zullen dichten. De inkomsten uit overzettingen zijn bovendien voor een groot deel afhankelijk van de weersomstandigheden. Bij slechte zomers, kan het verschil dusdanig zijn dat het jaar afsluit met een exploitatietekort.

De pont met het beste resultaat is Megen die de dorpen Appeltern en Megen verbindt. Dit is tevens de pont met de beste aansluiting op het regionale netwerk zoals zal worden toegelicht in paragraaf 3.2. De pont tussen Oijen en Alphen en die tussen Megen en Maasbommel boekten beide een negatief resultaat in 2016.

Tabel 2 Overzicht opbrengsten stichting Maasveren

| Verbinding      | Begrootte inkomsten | Werkelijke inkomsten |
|-----------------|---------------------|----------------------|
| Megen           | Toename €17.104,-   | Toename €44.362,-    |
| Amalia          | Toename €15.838,-   | Toename €11.975,-    |
| Lith            | Toename €1.467,-    | Afname €14.310,-     |
| Tonnie de Blank | Toename €9.129,-    | Toename €9.535,-     |
| Maasbommel      | Afname €9.000,-     | Afname €891,-        |

In tabel 1 worden cijfers uit 2016 gebruikt. Op dit moment is Tonnie de Blank uit de vaart genomen tussen Oijen en Alphen. Deze pont is vervangen door een pont met een grotere capaciteit. Tonnie de Blank heeft de pont bij Lith vervangen.

## 2.3 Bedrijfsresultaat

Het verschil tussen de opbrengsten en kosten levert het netto bedrijfsresultaat op. Voor vier van de vijf veren betekent dit een negatief netto afdelingsresultaat. Voor de pont in Lith was dit in 2016 al het derde jaar achtereen. Voor de verbindingen met een negatief netto afdelingsresultaat kan subsidie worden aangevraagd bij gemeentes Maasdiel en West Maas en Waal. In samenwerking met provincie Gelderland verstrekken zij subsidies. Gemeente Oss heeft de stichting Maasveren in 2016 een eenmalige bijdrage gedoneerd. In 2017 is er geen financiële bijdrage geleverd aan de veerponten.

<sup>2</sup> Lee, R. van der. (13 juli 2018). Maasveren en FNV akkoord over fors betere cao schippers: einde acties in zicht. *De Gelderlander*.



Het afdelingsresultaat plus bijzondere baten en lasten vormen het financieel resultaat. De grootste bijdrage aan het zeer positieve beeld over 2016 komt door het gedeeltelijk vrijvallen van de voorziening veerpont Lith ter hoogte van €100.000,-. Dit betekent dat dit gereserveerde geld niet is ingezet voor onderhoud van de pont.

Tabel 3 Bedrijfsresultaat veren in 2016 (inclusief meevaller van gedeeltelijk vrijvallen voorziening veerpont Lith)

| Verbinding      | Netto afdelingsresultaat | Financieel resultaat |
|-----------------|--------------------------|----------------------|
| Megen           | + €169.775,-             | + €183.286,-         |
| Amalia          | - €12.356,-              | + €39.926,-          |
| Lith            | - €69.707,-              | + €36.202,-          |
| Tonnie de Blank | - €13.315,-              | - €7.010,-           |
| Maasbommel      | - €61.814,-              | - €15.201,-          |
|                 | ----- +                  | ----- +              |
|                 | + €12.583,-              | + €237.203,-         |

In 2016 is het exploitatie overschot van de stichting €237.203,-. Dit betekent dat het eigen vermogen in 2016 is gegroeid van €1.858.889,- naar €2.096.091,-. Dit is een aanzienlijk bedrag en de groei van dit vermogen wordt grotendeels mogelijk gemaakt doordat de subsidieregeling van de Gelderse gemeentes, de eenmalige bijdrage van gemeente Oss en de vrijgevallen voorziening. Gemeente West Maas & Waal heeft een tegemoetkoming verstrekt van €30.718,- voor de pont Maasbommel – Megen. Daarnaast heeft gemeente Maasdriel €32.873,- bijgedragen aan de verbinding Amalia. Tot slot heeft gemeente Oss een eenmalige bijdrage geleverd ter hoogte van €25.000,- dat verdeeld is over pont Amalia en Maasbommel. De stichting Maasveren geeft aan dat er op deze manier voldoende reserves opgebouwd worden voor het uitvoeren van groot onderhoud en de vervanging van de veren.

## 2.4 Meerjarenperspectief

Uit het meerjarenperspectief blijkt dat er in 2019 en 2021 een negatief resultaat wordt verwacht. Hierbij is ervanuit gegaan dat er geen tegemoetkomingen vanuit de overheid worden ontvangen. In 2019 gaat het om een begroot negatief resultaat van €20.829,- en in 2021 een begroot negatief resultaat van €13.765,-.

## 2.5 Kansen voor een betere verhouding baten en lasten

Er zijn meerdere mogelijkheden voor een betere verhouding baten en lasten. De provincie Noord-Brabant heeft sinds eind 2017 een beleidslijn opgenomen in de subsidieregeling verkeer en vervoer voor veerdiensten. Dit gaat alleen over veerdiensten die deel uitmaken van het utilitaire fietsnetwerk. De verbinding Alphen – Ooijen is kansrijk voor het ontvangen van subsidie maar dit is nog onzeker. De verbinding Megen – Appeltern sluit aan op het utilitaire fietsnetwerk maar heeft niet te maken met een exploitatietekort. De andere drie veren verbinden geen provinciale utilitaire fietsroute.

Daarnaast zijn de effecten overwogen van het vervangen van een autoveer door een fiets-/voetveer. Financieel heeft dit geen groot effect omdat de grootste kostenposten blijven bestaan. Deze bestaan namelijk uit personeel, brandstof, onderhoud en afschrijving.



Bovendien vraagt het om een grote investering en dalen de inkomsten. Het weghalen van een van de vijf verbindingen zou op lange termijn wel een verschil kunnen maken voor het resultaat.

Er is met de stichting Maasveren gesproken over de mogelijkheid dat de pontjes in de toekomst op afstand bediend kunnen worden. Dit zou betekenen dat er minder kosten voor personeel gemaakt moet worden. De stichting volgt deze ontwikkelingen, maar verwacht dat dit nog niet binnen 10 jaar werkelijkheid is.

Het beperken van de vaartijden zou kosten besparen. Het grote nadeel hiervan is dat het de vrijheid van klanten beperkt. De vaste oeververbindingen via A50 of A2 worden hierdoor een beter alternatief met als gevolg dat inkomsten hierdoor dalen. Dit is daarom geen gewenst alternatief.

## 2.6 Conclusie

De stichting Maasveren exploiteert op dit moment vijf ponten. Hiervan is één pont structureel winstgevend: de verbinding tussen Appeltern en Megen. De andere vier ponten hebben in 2016 een negatief afdelingsresultaat gehad. De pont Lith heeft drie achtereenvolgende jaren een negatief afdelingsresultaat, zo blijkt uit het gesprek met de penningmeester. Het afdelingsresultaat in 2016 laat zien dat de verbinding tussen Appeltern en Megen het verlies van de andere ponten compenseert. Dit betekent dat het totale afdelingsresultaat €12.583,- bedraagt. Een stichting streeft niet naar winst, dit is dan ook een positief resultaat.

De stichting is op dit moment financieel gezond maar kwetsbaar doordat de stichting niet zelfstandig de begroting sluitend kan maken zoals verwacht wordt in het meerjarenperspectief. Het positieve financiële resultaat in 2016 wordt mogelijk gemaakt door de structurele ondersteuning van de Gelderse gemeentes, de eenmalige bijdrage van gemeente Oss in 2016 en de vrijgevallen voorziening in 2016.

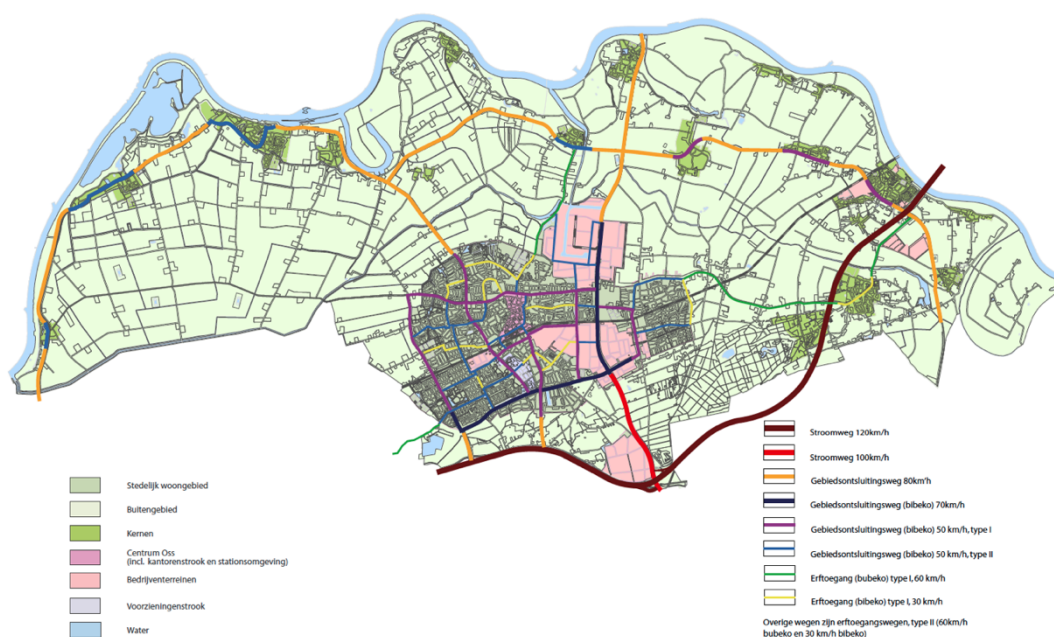
### 3. VERVOERSKUNDIG SPOOR

De vijf veren vormen een verbinding tussen provincie Noord-Brabant en Gelderland. Een veerpont moet gezien worden als een stuk infrastructuur, zoals een brug of tunnel om een rivier of kanaal te kunnen passeren. Ze maken deel uit van het auto-, fiets- en ov-netwerk. In dit hoofdstuk wordt eerst beschreven op welke manier de veerverbindingen deel uitmaken van de verschillende netwerken. Vervolgens wordt toegelicht op welke manier de verbindingen op dit moment worden gebruikt. Tot slot overwegen we welke gevolgen het heeft als een pont uit de vaart wordt genomen.

#### 3.1 Autonetwerk

Gemeente Oss bestaat uit de stad Oss en meerdere kleinere kernen. De belangrijkste wegen binnen de gemeente met een regionale functie zijn de A50/A59, N329 (vanaf de A59 richting de Maas), de N625 en nog enkele gemeentelijke wegen. Gemeente Oss heeft een wegcategoriseringsplan vastgesteld zoals zichtbaar op afbeelding 1. Daarin is te zien dat er binnen de gemeentegrenzen twee belangrijke oeververbindingen over de Maas zijn; de A50 met een brug over de Maas en de veerpont over de Maas bij Megen.

Wegcategorisering 2020



Afbeelding 1 - Wegcategorisering gemeente Oss

Vanuit Oss gemeten zijn de snelste routes naar Utrecht, Tiel en Druten via de snelwegen. Dat komt omdat de routeplanner voor een veerpontoversteek extra tijd inbouwt (minimaal 15 minuten). Bij Google Maps is dat bijvoorbeeld 20 minuten.



In de praktijk ligt deze tijd veel lager (3 tot 6 minuten, mits er geen scheepvaartverkeer aanwezig is dat voorrang heeft op de veerpont), zo blijkt uit de ervaring van de stichting Maasveren zelf. In de spits kan de veerverbinding een goed alternatief zijn voor de snelwegen. Dit geldt in het bijzonder voor inwoners van Oss aan de noordzijde van Oss. De afstand is in ieder geval een stuk korter wanneer men kiest voor het gebruik van de veerpont.

We hebben in beeld gebracht wat de gevolgen zijn voor het mogelijk uit de vaart halen van een pont. In onderstaande tabel zijn de omrijdfactoren voor auto's opgenomen. Dit is berekend door de kortste afstand tussen het dorp en Oss als basis te gebruiken. De kortste afstanden worden met 1,0 weergegeven in de tabel. In Oss is het treinstation als ijkpunt gekozen. Voor auto's heeft het uit de vaart halen van een pont per saldo grotere gevolgen, als we omrijdfactor in acht nemen, dan voor fietsers. Toch heeft dit minder impact omdat automobilisten een hogere omrijdfactor accepteren.

Tabel 4 Omrijdfactoren voor auto's. A = pont Alem - Maren-Kessel; B = Lith – Alphen, C = Oijen – Alphen, D = Megen – Maasbommel, E = Megen - Appeltern

| Dorp              | Gemeente          | Inwoners | Oversteek |        |        |        |        | A50  | A2   |
|-------------------|-------------------|----------|-----------|--------|--------|--------|--------|------|------|
|                   |                   |          | Pont A    | Pont B | Pont C | Pont D | Pont E |      |      |
| Heerewaarden      | Maasdriel         | 1360     | 1,5       | 1,0    | 1,5    | 1,5    | 1,6    | 3,1  | 2,4  |
| Dreumel           | West Maas en Waal | 3390     | 1,7       | 1,0    | 1,2    | 1,2    | 1,4    | 2,7  | 2,6  |
| Alphen            | West Maas en Waal | 1635     | 2,4       | 1,0    | 1,2    | 1,3    | 1,5    | 3,3  | 3,5  |
| Wamel             | West Maas en Waal | 2460     | 1,7       | 1,0    | 1,0    | 1,0    | 1,2    | 2,1  | 2,4  |
| Beneden - Leeuwen | West Maas en Waal | 6260     | 2,1       | 1,3    | 1,2    | 1,0    | 1,1    | 2,2  | 3,0  |
| Maasbommel        | West Maas en Waal | 1340     | 4,3       | 2,3    | 1,8    | 1,0    | 1,6    | 4,8  | 6,0  |
| Altforst          | West Maas en Waal | 545      | 3,3       | 1,8    | 1,6    | 1,1    | 1,0    | 2,9  | 4,5  |
| Horssen           | Druten            | 1595     | 2,9       | 1,7    | 1,6    | 1,2    | 1,0    | 1,7  | 3,9  |
| Batenburg         | Wijchen           | 655      | 3,1       | 1,8    | 1,7    | 1,3    | 1,0    | 1,8  | 4,2  |
| Appeltern         | West Maas en Waal | 830      | 3,9       | 2,2    | 2,0    | 1,4    | 1,0    | 3,4  | 5,3  |
| Kerkdriel         | Maasdriel         | 9805     | 1,0       | 1,2    | 1,6    | 1,6    | 1,8    | 2,8  | 1,6  |
| Totaal            |                   |          | 27,9      | 16,4   | 16,4   | 13,6   | 14,2   | 30,8 | 39,4 |

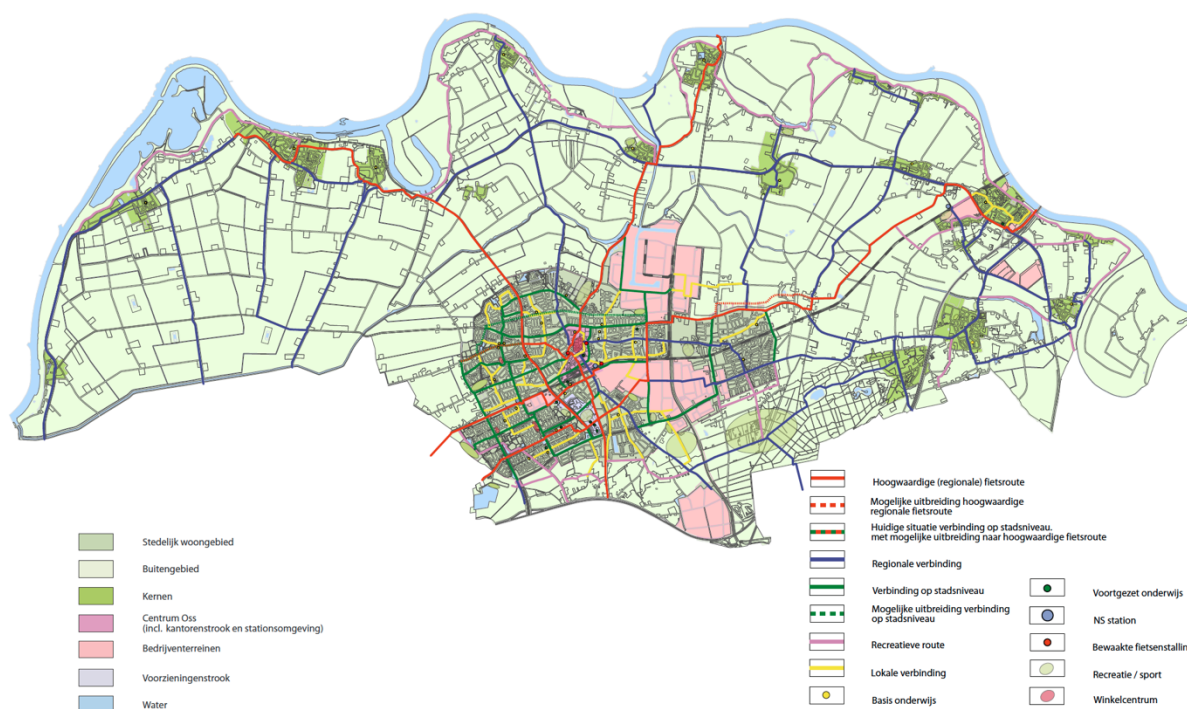
Gelet op het autonetwerk van gemeente Oss heeft de veerpont Megen – Appeltern de sterkste regionale functie. De andere veerponten hebben een meer lokale/ bovenlokale functie in het netwerk. Ieder pontje toont wel zijn meerwaarde voor meerdere dorpen in gemeentes Maasdriel en West Maas en Waal.

De pont tussen Alem en Maren – Kessel bedient alleen Kerkdriel. Deze pont is ook een alternatief wanneer het druk is op de parallel gelegen A2.

### 3.2 Fietsnetwerk

Gemeente Oss heeft een fietsnetwerk bepaald zoals weergegeven in afbeelding 2. In dit fietsnetwerk is de verbinding van en naar de pont Megen – Appeltern opgenomen als hoogwaardige (regionale) fietsroute.

#### Fietsnetwerk 2020



Afbeelding 2 - Fietsnetwerk gemeente Oss

In Nederland wordt 10 kilometer als acceptabele fietsafstand aangehouden voor enkele reis naar woon-werk op een gewone fiets zonder elektrische ondersteuning<sup>3</sup>. Vanaf het station in Oss gemeten, wordt alleen de pont Alem – Maren-Kessel niet binnen 10 kilometer bereikt. Bij grotere afstanden verliest de fiets terrein ten opzichte van de auto en ov. Dit geldt niet voor alle fietsers. Zo fietsen scholieren verder dan 10 kilometer, als zij geen andere keuze hebben. Leerlingen uit de Gelderse dorpen zijn aangewezen op de middelbare school in Oss of Druten, zoals wordt besproken in hoofdstuk 4 en leggen daarom vaak grotere afstanden af. Daarnaast wordt de maximale afstand in woon-werkverkeer opgerekt door de komst van de elektrische fiets. Een speed-pedelec vergroot de fietsafstand tot 20 à 30 kilometer.

<sup>3</sup> RAI vereniging. (2018). Feiten en cijfers. *Fietsen 2018*. Online geraadpleegd via <https://raivereniging.nl/ecm/?id=workspace://SpacesStore/593cd6bd-0491-4807-95a4-45e8e729b97e>



Ook voor een e-bike is het bekend dat de fiets verder reikt dan een reguliere fiets. 'Van alle verplaatsingen per e-fiets reikt bijna 20 procent verder dan 7,5 kilometer en 8 procent verder dan 15 kilometer.'<sup>4</sup> De forensen uit de Gelderse dorpen worden hiermee in staat gesteld om de afstand naar Oss te fietsen.

Ook voor fietsers hebben we de effecten van het mogelijk uit de vaart halen van een pont inzichtelijk gemaakt. We constateren dat er problemen ontstaan voor het fietsverkeer wanneer er een pont uit de vaart gehaald wordt. Het gaat hier in het bijzonder om scholieren en forensen per fiets. Iedere pont is namelijk relevant voor inwoners van de verschillende dorpen. Voor fietsers accepteren we een zo'n klein mogelijke omrijdfactor want dit heeft relatief veel impact. De vaste oeververbindingen zijn geen goed alternatief. De brug bij Hedel is het alternatief in westelijke richting van het gebied en is te ver uit de richting. De brug over de A50 is alleen voor de meest oostelijke dorpen Batenburg en Horssen een mogelijkheid. De verwachting is dat dit de recreatieve fietser minder treft omdat zijn route wat makkelijker binnen de gewenste fietsafstand verlegd wordt en minder verbonden is aan een pont.

Tabel 5 Omrijdfactoren voor fietsers

| Dorp              | Gemeente          | Inwoners | Oversteek |        |        |        |        | A50  | Hedel |
|-------------------|-------------------|----------|-----------|--------|--------|--------|--------|------|-------|
|                   |                   |          | Pont A    | Pont B | Pont C | Pont D | Pont E |      |       |
| Heerewaarden      | Maasdriel         | 1360     | 1,4       | 1,0    | 1,3    | 1,4    | 1,7    | 2,5  | 2,4   |
| Dreumel           | West Maas en Waal | 3390     | 1,7       | 1,0    | 1,0    | 1,2    | 1,5    | 2,2  | 2,8   |
| Alphen            | West Maas en Waal | 1635     | 2,6       | 1,1    | 1,0    | 1,4    | 1,7    | 2,7  | 4,0   |
| Wamel             | West Maas en Waal | 2460     | 1,8       | 1,2    | 1,0    | 1,1    | 1,4    | 2,1  | 2,9   |
| Beneden - Leeuwen | West Maas en Waal | 6260     | 2,1       | 1,5    | 1,1    | 1,0    | 1,3    | 1,8  | 3,2   |
| Maasbommel        | West Maas en Waal | 1340     | 4,2       | 2,3    | 1,5    | 1,0    | 1,5    | 3,3  | 6,1   |
| Altforst          | West Maas en Waal | 545      | 3,1       | 1,7    | 1,3    | 1,0    | 1,1    | 2,0  | 4,5   |
| Horssen           | Druten            | 1595     | 2,8       | 1,6    | 1,3    | 1,0    | 1,0    | 1,4  | 3,7   |
| Batenburg         | Wijchen           | 655      | 2,8       | 1,7    | 1,4    | 1,0    | 1,0    | 1,2  | 3,9   |
| Appeltern         | West Maas en Waal | 830      | 3,3       | 1,9    | 1,5    | 1,0    | 1,0    | 1,8  | 4,7   |
| Kerkdriel         | Maasdriel         | 9805     | 1,0       | 1,3    | 1,5    | 1,6    | 1,9    | 2,5  | 1,7   |
| Totaal            |                   |          | 26,6      | 16,3   | 13,7   | 12,8   | 15     | 23,5 | 39,8  |

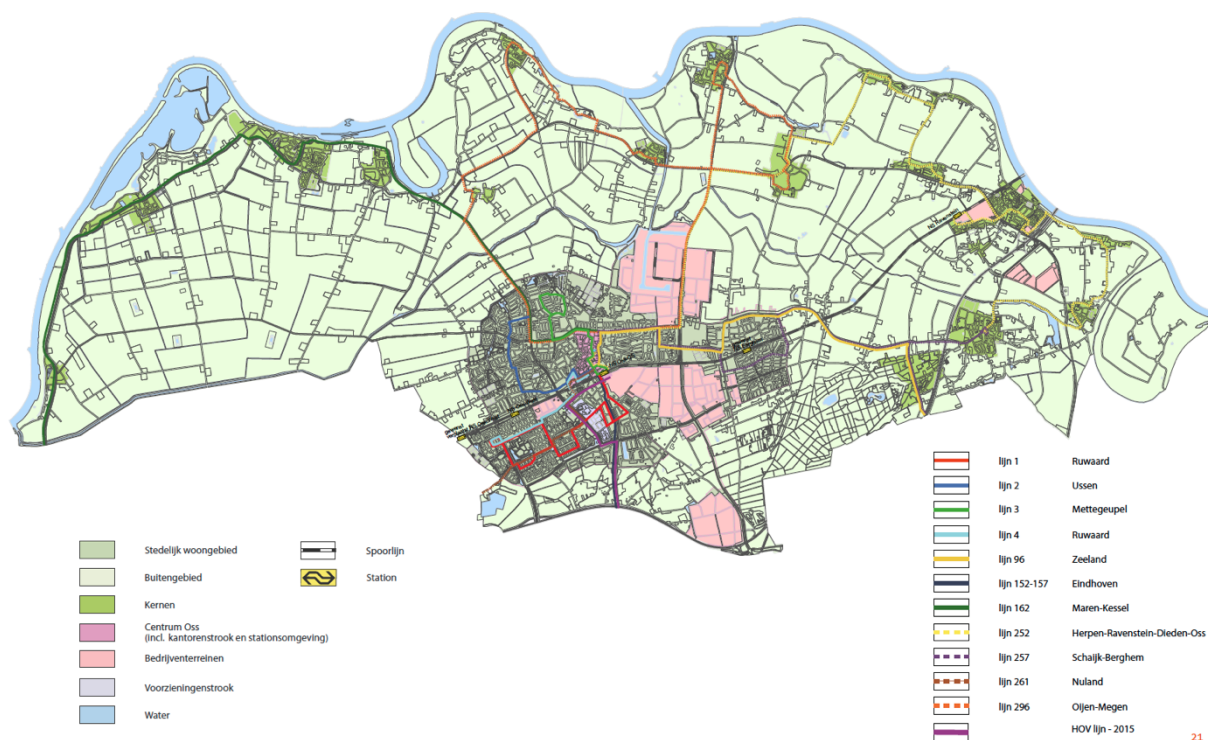
<sup>4</sup> Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid. (2017). Mobiliteitsbeeld 2017. Den Haag: Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat.

Alle veerverbindingen hebben een belangrijke functie in het fietsnetwerk. Vooral de pont Megen – Maasbommel laat zijn meerwaarde zien. Dit geldt in het bijzonder voor forensen en scholieren. Bovendien versterken de veerverbindingen de recreatiemogelijkheden in het gebied zoals duidelijk wordt in hoofdstuk vier.

### 3.3 Openbaar vervoer netwerk

De veerverbindingen liggen tussen twee concessiegebieden in. Op beide concessies is de vervoerder Arriva actief. Er is geen buslijn die een doorgaande verbinding aanbiedt over de Maas. Een rit per openbaar vervoer van Oss naar Appelteren kost 1.5 uur. De meeste tijd zit in de overstap naar de veerpont en het wachten op de aansluitende verbinding. Overigens zijn het aan de Gelderse zijde belbusdiensten die vooraf gereserveerd dienen te worden.

#### Openbaar vervoer huidige situatie



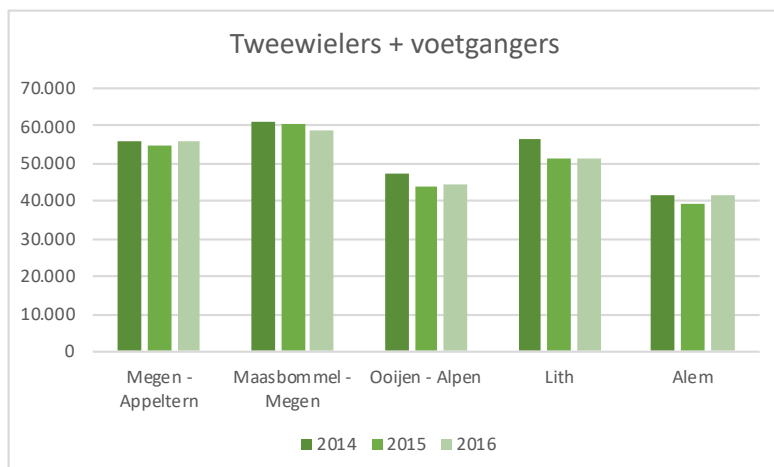
Afbeelding 3 Openbaar vervoer netwerk in gemeente Oss

Voor het ov-netwerk hebben de veerverbindingen geen relevante waarde doordat er geen bus de Maas oversteekt met behulp van een van de veerverbindingen.



### 3.4 Overzettingen

Het aantal overzettingen tussen 2004 en 2014 liet een dalende trend zien.<sup>5</sup> De daaropvolgende jaren laten een stabilisatie zien, zoals zichtbaar is in figuur 2 en 3. De overzettingsgegevens van 2016 zijn als volgt: tussen de 40.000 en 60.000 overzettingen per veerpont voor fietsers en voetganger en tussen de 100.000 en 370.000 overzettingen per veerpont door personenauto's, bestel- en vrachtverkeer. Dit toont aan dat deze verbindingen een vervoerskundige waarde hebben. Uit het onderzoek dat is uitgevoerd in 2014 blijkt dat Oss voor alle veren de belangrijkste herkomst en bestemming is.<sup>6</sup> Directeur John van den Akker benadrukt dat de



Figuur 1 Overzettingen tweewielers en voetgangers per veer

buitenste ponten het sterkt groeien. Hij ziet dit vooral als een gevolg van de groei in mobiliteit. Mocht dit wegvallen, dan neemt ook het gebruik van de veerponten af en zullen de inkomsten daaronder lijden.

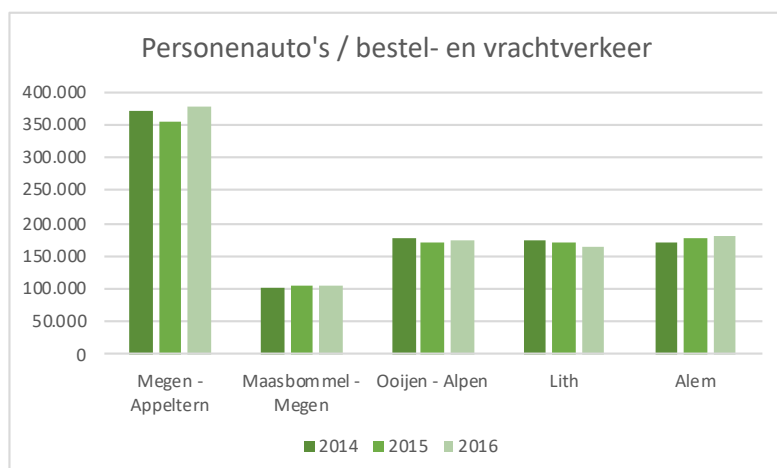
#### 3.4.1 Prognose

Om een doorkijk te geven naar de vervoerskundige waarde in de toekomst maken we een prognose op basis van overzettingen, verkeersintensiteiten en maatschappelijke ontwikkelingen. Op basis van de overzettingen van de jaren 2014, 2015 en 2016 is berekend wat de verwachting is voor de jaren erna. De verwachting is dat het aantal overzettingen licht toe zal nemen en daarmee ook de inkomsten voor de veerdiensten.

Het is ook van belang om te bepalen wat de demografische ontwikkelingen zullen zijn. De bevolking zal in de gemeente Oss in de periode 2015-2030 met 3,2% groeien volgens het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL). Globaal genomen verwachten we een kleine groei in het gebruik van de veren met 0,2% per jaar.

<sup>5</sup> Raamsdonk, Y. van. (2014). Een blik in de toekomst van de maasveren. *Verkeersontwikkelingen stichting de maasveren*.

<sup>6</sup> Raamsdonk, Y. van. (2014). Een blik in de toekomst van de maasveren. *Verkeersontwikkelingen stichting de maasveren*.



Figuur 3 Overzettingen personenauto's, bestel- en vrachtverkeer per veer

## 4. MAATSCHAPPELIJK SPOOR

In het maatschappelijk spoor betrekken we de belangrijkste maatschappelijke aspecten die een relatie hebben met goede infrastructurele verbindingen tussen de gemeente Oss en de Gelderse gemeenten. Het gaat hier over arbeidsplaatsen, zorg- en onderwijsvoorzieningen en recreatie en toerisme.

### 4.1 Arbeidsplaatsen

Qua woon-werk verkeer zijn de veren relevant, maar gelet op het aantal werknemers dat in Oss woont en in een van de Gelderse gemeenten net ten noorden van de Maas werkt is het aandeel relatief klein. Een relatief klein deel van werknemers die in Oss wonen, werken in Druten (0,2 %/ 84 werknemers), in West Maas en Waal (0,2%/ 84 werknemers) of in Kerkdriel (0,2%/ 84 werknemers). In totaal komt dat neer op 252 werknemers.<sup>7</sup>

Andersom komen inwoners van de Gelderse gemeenten naar Oss toe om daar te werken. Van alle werknemers die in Oss werken, komt ook maar een relatief klein deel uit de Gelderse gemeenten, namelijk 0,81% (308 werknemers) uit de gemeente West- Maas en Waal en 0,54% (205 werknemers) uit de gemeente Druten, en 0,54% (205 werknemers) uit de gemeente Maasdriel. In totaal komt dat neer op 718 werknemers.

Door de veerverbindingen zijn er ook meer arbeidsplaatsen buiten Oss bereikbaar binnen 60 min voor de Gelderse dorpen. De andere richting op werkt het ook: meer inwoners van andere gemeenten kunnen Oss bereiken binnen 60 min door de aanwezigheid van de veerponten. Al met al, is de relatie voor forensen beperkt.

### 4.2 Voorzieningen

Als het gaat om voorzieningen, dan zijn de verbindingen voornamelijk relevant voor inwoners van Gelderse buurgemeenten om de voorzieningen in Oss te bereiken (zoals winkels voor niet-dagelijkse aankopen, het ziekenhuis en middelbare scholen).



Afbeelding 4 Overzicht van middelbaar (beroeps)onderwijs in gemeente Oss en naburige gemeenten

<sup>7</sup> CBS. (2017). Werklocatie werknemers 43 gemeenten. Gevonden op 3 april 2018 via, <https://www.cbs.nl/nl-nl/achtergrond/2017/32/werklocatie-werknemers-43-gemeenten>



Daarnaast is de verwachting dat de noordelijke dorpen van de gemeente Oss meer binding/interactie hebben met de Gelderse dorpen dan dat de stad Oss binding heeft met de Gelderse dorpen.

Het is zowel in het belang van Gelderse gemeenten als gemeente Oss dat de verbindingen in stand worden gehouden. Voor de Gelderse gemeenten is specifiek van belang dat bijvoorbeeld leerlingen naar de middelbare school in Oss kunnen. In Oss zijn er acht (reguliere en speciale) middelbare scholen. De middelbare scholen aan de Gelderse zijde zijn gevestigd in Beneden-Leeuwen en in Druten. Ook in Tiel zijn verschillende middelbare scholen aanwezig. De mbo-scholen zijn er alleen in Oss (ROC Leijgraaf) en in Tiel. Voor gemeente Oss is het van belang dat de scholen gevoed worden met voldoende leerlingen en hebben daardoor bestaansrecht, met als neveneffect dat er arbeidsplaatsen in Oss behouden blijven. Naast dat dit bij de scholen zo werkt, is dit ook in zekere mate van toepassing voor het ziekenhuis in Oss en de winkels voor niet-dagelijkse aankopen in (het centrum van) Oss.



*Afbeelding 5 Overzicht van ziekenhuizen in gemeente Oss en naburige gemeenten*

Oss heeft een regionaal verzorgingsgebied en bedient ook Gelderse gemeentes gelegen ten noorden van de Maas. Deze relatie is klein maar niet verwaarloosbaar. De veerverbindingen zorgen ervoor dat middelbare scholen, ziekenhuizen, winkels en overige voorzieningen bereikbaar zijn voor de dorpen in de gemeentes Maasdriel en West Maas en Waal.

### 4.3 Toerisme en recreatie (vrijtijdseconomie)

De gemeente Oss investeert de laatste en de komende jaren veel in de toeristische en recreatieve sector. Met onder andere een aantrekkelijk buitengebied en de aanwezigheid van de Maas is het een aangenaam gebied voor dagrecreatie, zoals recreatieve fietsers. In de visie op de vrijetijdseconomie van de gemeente Oss (opgesteld in 2016) is aangegeven dat de recreatie in Oss te verdelen is in drie gebieden: De Maas, de stad Oss en De Maashorst.



In de visie is staat ook het volgende: “Nauw met dit gebied verbonden is de overkant van de Maas, die via aantrekkelijke pontjes goed bereikbaar is”. De veerponten zijn een essentieel onderdeel voor het behouden en het laten groeien van de vrijetijdseconomie in de gemeente Oss. De stichting Maasveren benadrukt het toeristisch belang van de veerponten.

Uit het gesprek met de stichting Maasmeanders blijkt nogmaals de meerwaarde van de pontjes voor recreatie rondom de Maas. Zowel vanuit Oss als vanuit de Gelderse dorpen worden de veerverbindingen ingezet. Bovendien wordt er hard gewerkt met regio's uit de gemeenten om de toeristische sector te laten groeien en uitgaven per bezoeker in de regio te vergroten. Stichting Maasmeanders werkt samen met stichting Maasveren door bijvoorbeeld speciale kaartjes aan te bieden aan ondernemers die betrokken zijn bij stichting Maasmeanders. Zo kunnen er solex-, fiets en wandeltochten aangeboden worden zonder dat de bezoeker zelf het kaartje moet kopen.

Voor een voet- en fietsveerpont tussen Ravenstein en Niftrik levert gemeente Oss een financiële bijdrage. In 2011 was dat in de vorm van een eenmalige investering en vervolgens een jaarlijkse exploitatiebijdrage, welke in 2016 is verlengd. Dit doet de gemeente in 2018 nog steeds.

Met het oog op een toenemende vergrijzende samenleving en het aandeel van fiets- en wandeltochten in de recreatiesector, zijn de veerverbindingen van belang voor het aantrekkelijk maken en houden van het gebied rondom de Maas. Ook gemeente Oss profiteert hiervan door het aanbieden van verschillende activiteiten in de gemeente.



## 5. CONCLUSIE EN ADVIES

Gemeente Oss heeft gevraagd om een aantal antwoorden op verschillende vragen met betrekking tot de betrokkenheid van de gemeente met stichting Maasveren en het behoud van de verschillende veerverbindingen.

### 5.1 Conclusie

Op dit moment functioneert de stichting Maasveren financieel gezien goed en heeft controle over de situatie maar laat zien kwetsbaar te zijn. Er zijn op structurele basis geen middelen nodig om de continuïteit te waarborgen, maar wel incidenteel. Verschillende mogelijkheden die de verhouding tussen baten en lasten moeten verbeteren, dragen niet bij aan een structurele verbetering ten aanzien van de financiële stabiliteit.

Uit de analyse blijkt dat de veerponten met name een maatschappelijke waarde hebben, gelet op de recreatiesector en het regionale voorzieningskarakter van gemeente Oss. De ponten zijn zeer waardevol voor het fietsverkeer en leveren ook allen een bijdrage aan het autoverkeer, zij het lokaal en bovenlokaal. Alle verbindingen hebben hun individuele meerwaarde voor het netwerk. Met name de pont Megen – Appeltern heeft een sterk regionaal karakter. De vijf verbindingen dragen niet bij aan het ov-netwerk in de regio.

Het wegnemen van een pont kan aanzienlijk schelen in kosten, maar gelet op de maatschappelijke waarde is dit niet de verstandige keuze. Bovendien is de omrijdfactor voor fietsers te groot en zouden ze beperkt worden in hun mogelijkheden om voorzieningen in gemeente Oss te bereiken. Daarbij zijn de exploitatietekorten op dit moment niet dusdanig onevenredig dat het schrappen van een veerverbinding noodzakelijk is om de financiële situatie te verbeteren. Zo lang de betrokken overheden eventuele exploitatietekorten kunnen opvangen met een subsidieregeling, is het in standhouden van een veerverbinding belangrijker. Daarnaast wordt het vervangen van een autoveer door een voet-fietsveer niet aanbevolen omdat dit om een hoge investering vraagt, de kosten nagenoeg gelijk blijven en de inkomsten juist dalen. Bovendien subsidieert gemeente Oss wel een voet-fiets veer bij Baetenburg. Dit schept precedent, waardoor de andere veren in principe ook in aanmerking zouden moeten kunnen komen voor een subsidie.

### 5.2 Advies

Kortom, de stichting heeft geen structurele ondersteuning nodig maar wel incidenteel. Op dit moment wordt de stichting al tegemoetgekomen door Gelderse gemeentes met ondersteuning van Provincie Gelderland. Dit zorgt ervoor dat de stichting redelijk gezond blijft en op termijn blijft functioneren door reserves op te bouwen. Gemeente Oss kan ook bijdragen aan de continuïteit van de veren om de bereikbaarheid van zowel Gelderse als Brabantse gemeenschappen in stand te houden. Daarnaast dragen de veren bij aan het recreatieve karakter van de omgeving. De belangen van de veerponten voor gemeente Oss zijn substantieel. Een financiële bijdrage is daarbij op zijn plaats, maar dan wel voorwaardelijk en afhankelijk van het exploitatietekort. Wij adviseren gemeente Oss daarom bij een exploitatietekort financieel bij te dragen zodat de continuïteit geborgd wordt en dit tekort gedragen wordt door alle betrokken gemeentes.



Daarnaast maken de veerverbindingen deel uit van het wegennetwerk. Om die reden adviseren wij gemeente Oss om zitting te nemen in de Raad van Toezicht waarbij de gemeente haar verantwoordelijkheid neemt als wegbeheerder. Dit is in het bijzonder relevant wanneer de gemeente besluit een financiële bijdrage te leveren om te waarborgen dat de gemeentelijke bijdrage juist besteed wordt en om invloed te hebben op het beleid van de stichting.



