Onderzoek Toekomstbestendige Gelderse veren 2022



Opdrachtgever: VNG Gelderland

Rob Joosten Advies BV
mei 2022

Inhoudsopgave

		Pagina
	Woord Vooraf	3
	Managementsamenvatting	5
1.	Het onderzoek	11
	1.1 Inleiding	
	1.2 Onderzoeksopzet en leeswijzer	
2.	Het belang van de Gelderse veren	13
	2.1 Inleiding	
	2.2 Het maatschappelijk belang van de veren	14
	2.3 De waarde van de overzettingen	16
	2.4 Vervoerskundig belang: twee voorbeelden	18
	2.5 Samenvattend	
3.	Het Gelders verenfonds	22
	3.1 Inleiding	
	3.2 Toetsing subsidieaanvragen	
	3.3 Analyse uitgaven en inkomsten verenfonds	23
	3.4 Samenvattend	26
4.	Visie ondernemers en gemeenten	27
	4.1 Inleiding	
	4.2 De gesprekken met de ondernemers	
	4.3 De gesprekken met de gemeenten	33
	4.4 De gesprekken samengevat	38
5.	Duurzame veervoorzieningen	40
	5.1 Inleiding	
	5.2 De lessen uit het verenfonds	
	5.3 Het belang van de veren	42
	5.4 Gesprekken met ondernemers en gemeenten	
	5.5 Toekomstscenario's	43
6.	Conclusies en aanbevelingen	46
	6.1 Algemeen	
	6.2 Conclusies	47
	6.2 Aanbevelingen	

Bijlagen: 49

- Lijst van geraadpleegde ondernemers, organisaties en gemeenten
- Vragenlijsten ondernemers en gemeenten
- Overzicht veren Twijnstra&Gudde (2020)
- Literatuurlijst

Foto's

- Voorpagina: bovenaanzicht Gierpont Culemborg 2 (Veerbedrijf Mason)
- pag. 15 Gierpont Culemborg 2 omstreeks 1965 naast de spoorbrug (Veerbedrijf Mason)
- pag. 28 Veerpont Steeds voorwaarts (Jansen Steeds Voorwaarts/Antoinet Roëling)
- pag. 36 Dommerholtsveer (gemeente Lochem)
- pag. 44 Brakel II (gemeente Gorinchem, Annelieke Haubrich)

Woord vooraf

Voor u ligt de uitkomst van een onderzoek door Rob Joosten Advies BV naar de toekomst van de Gelderse Veren. Dit onderzoek is uitgevoerd in opdracht van VNG Gelderland met ondersteuning van Regio Rivierenland en een bijdrage van Uiterwaarde.

Gelderland is een provincie met veel diversiteit in het landschap. Naast zandvlaktes en uitgestrekte bossen, zijn er grote gebieden met veeteelt of akkerbouw. Door de provincie stromen grote rivieren als Waal, Rijn, IJssel, Maas en een aantal kleinere rivieren en beken. Dat geeft de provincie een natuurlijke pracht en maakt de provincie aantrekkelijk om er te wonen, te werken of te recreëren.

Tegelijk levert dat ook barrières op. Vooral rivieren moeten -letterlijk- overbrugd worden en wanneer de brug te ver is, zijn er veerponten. Tussen veerponten en Gelderland bestaat een oude band.
Maar wie betaalt de veerman en kan deze daarmee uit? Er zijn veerponten in soorten en maten. Sommige varen het hele jaar door en kunnen alle reizigers bedienen van (vracht)auto tot fiets en voetganger. Anderen varen een deel van het jaar en zijn vaak gericht op recreatie en toerisme. Een oversteek met een pont is soms noodzaak om van A naar B te komen, maar kan ook een leuk onderdeel zijn van een mooie fietstrip of wandeltocht.

In het begin van de jaren negentig zijn de verantwoordelijkheden van de overheid voor de veren overgeheveld van rijk naar decentrale overheden. Na een langdurig traject werd met de Wet Herverdeling Wegenbeheer (WHW) begin jaren negentig het beheer van de wegen herverdeeld en voor een deel gedecentraliseerd naar provincies en gemeenten. Daarbij ging het om ongeveer een miljard gulden waarvan het rijk 40 miljoen zou krijgen, gezamenlijke provincies 595 miljoen, gemeenten en waterschappen 380 miljoen gulden.
In die overheveling gingen veerponten mee als onderdeel van het mobiliteitsnetwerk.

Om die verantwoordelijkheid invulling te geven hebben provincie Gelderland en de Gelderse gemeenten (via VNG Gelderland) een Verenfonds in het leven geroepen en daar de uitkering uit de WHW (elk 8 miljoen gulden) in ondergebracht (totaal € 7,3 miljoen). Het doel was *het leveren van een bijdrage aan een doelmatige instandhouding van overzetveren in Gelderland*. Vanuit de opbrengsten van het fonds zouden tekorten in veerexploitaties aangevuld kunnen worden.

Dat ging goed zolang de rente voldoende was om de tekorten te dekken, en in 2006 is er een aanvulling van Rijkszijde geweest. Provincie Gelderland heeft die storting toen verdubbeld tot € 8 miljoen.
Daarmee leek het fonds zo stevig gevuld dat in 2011 de jaarlijkse storting vanuit recreatie en toerisme (€ 160.000) door de provincie werd afgebouwd en verlaagd tot een jaarlijkse bijdrage van € 16.000, die per 2022 beëindigd is.

Eind 2018 hebben de Gelderse staten in een motie GS van Gelderland gevraagd om onderzoek:

- naar de kosten per reiziger, toekomstig reizigerspotentieel en de verduurzamingsopgave van de veer- en vaarverbindingen in breder perspectief, inclusief nieuwe verbindingen en concepten zoals de watertaxi/bus en
- naar veer- en vaarverbindingen en een visie te ontwikkelen op duurzame, betrouwbare, financieel gezonde en innovatieve voorzieningen voor in de toekomst.

Die motie heeft geleid tot een rapportage ‘Onderzoek naar veren in Gelderland’ van Twijnstra&Gudde. Op basis daarvan heeft GS vanuit de omgevingsvisie Gaaf Gelderland de raakvlakken van de provincie met veren bezien. In de weging daarvan heeft GS de staten

voorgesteld geen beleidsmatige of financiële rol te kiezen richting de veren en de exploitatie te laten bij commerciële partijen en gemeenten. De staten van Gelderland hebben daar in september 2020 steun aan gegeven; de vraag naar maatwerk en enkele opties bleven daarbij ter nadere uitwerking over.

Daarmee werd het bestuur van VNG Gelderland na 25 jaar samen optrekken geconfronteerd met een afbouw van de gezamenlijke verantwoordelijkheid van provincie en VNG Gelderland voor het fonds, tegen de achtergrond van een uitputting van het fonds in de voorliggende jaren.

Wat te doen? Wat is nodig om te komen tot een visie op een vitaal bestel aan veerponten en welke rol heeft de overheid bij de instandhouding van veren, wanneer de exploitatie tekortschiet. Welke scenario's zijn dan in beeld voor een gezonde en verantwoorde beoordeling. De Gelderse gemeenten hebben via VNG Gelderland middelen voor het onderzoek beschikbaar gesteld, naast een bijdrage van Regio Rivierenland en van Uiterwaarde.

VNG Gelderland vindt draagvlak onder exploitanten en van overheden van belang om tot een keuze te komen. Het traject van totstandkoming van dit rapport toonde dat èn de veranderde rol van de provincie èn de uitputting van het fonds bij veel overheden en exploitanten niet bekend waren.
Er is een proces van bezinning op gang gekomen, dat door het bijna lege fonds onder druk tot keuzes moet leiden. Daarmee wordt een beroep gedaan op exploitanten en hun brancheorganisaties en op de (gemeentelijke) overheden om positie te kiezen. Het is nu 'alle hens aan dek', de tijd dringt.

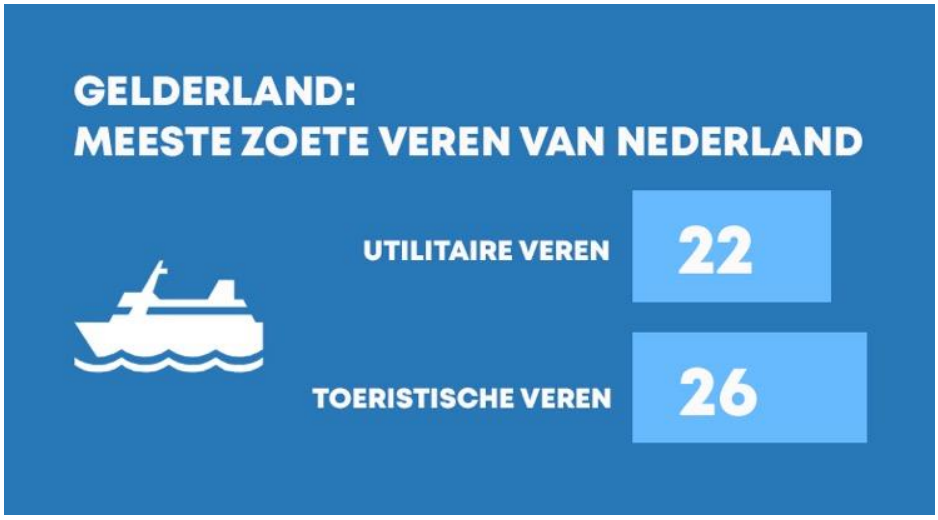
In het vervolg op dit onderzoek zullen exploitanten en gemeenten ieder voor zich en samen de schouders moeten zetten onder het vorm geven van een gezond verenbestel, waarbij eventuele bijdragen van de overheid gericht zijn op gezamenlijk afgesproken resultaten binnen een doelmatige bedrijfsvoering.

Daarmee vormt dit rapport een basis voor verdere inzet van veerexploitanten en van de overheid.

VNG Gelderland

Managementsamenvatting

Inleiding
In Gelderland is door provincie en gemeenten in de afgelopen decennia een uniek Verenfonds ingezet om veren financieel te ondersteunen. Dit omdat veerdiensten, waar een brug ontbreekt of deze ver weg ligt, passagiers en voertuigen over een rivier of kanaal vervoeren. Ze verbinden en verlengen daarmee wegen en fietspaden en spelen zo een belangrijke rol binnen de mobiliteit van Gelderland. Helaas verkeren diverse Gelderse veerdiensten financieel gezien in zwaar weer omdat de inkomsten niet tegen de uitgaven opwegen. Gedurende enkele decennia konden gemeenten een beroep op het Gelders Verenfonds doen voor financiële ondersteuning van niet-renderende veren. Het einde van deze ondersteuning lijkt in zicht, want het Gelders Verenfonds raakt uitgeput rond 2024. Het voortbestaan van dit Verenfonds is allerminst zeker, omdat het provinciaal bestuur in 2021 heeft besloten geen rol voor zich te zien met betrekking tot de veren, behoudens, tot op heden nog niet gedefinieerd, maatwerk. De Provincie Gelderland is van oordeel dat veren slechts lokaal relevant zijn en dat oevergemeenten verantwoordelijk zijn voor de veren. In beginsel zijn de gemeenten over enige jaren dus alleen aan zet, samen met de exploitanten. Het is echter de vraag of zij in staat zijn (en willen/kunnen zijn) om deze (financiële) verantwoordelijkheid voor hun rekening te nemen.



Het belang van de Gelderse veren
Om een adequate discussie te voeren over het al dan niet financieel ondersteunen van de veren is gestart met een algemene analyse van de veerdiensten in Gelderland en hun belang. Duidelijk is dat de belangen van de veren bijna alle facetten van ons dagelijks leven raken en veel verder reiken dan op het eerste gezicht door de provincie Gelderland wordt aangenomen. De kwalitatieve waarde van deze belangen voor bijvoorbeeld ons sociale leven, het toerisme, het milieu of onze (cultuur)historie zijn groot maar echter moeilijk te becijferen. Het economisch belang van de veren is als enige belang (beter) kwantificeerbaar en dat geeft een indicatie aan welke waarde omvang we moeten denken bij de Gelderse veren.

De waarde van het economisch belang van de overzettingen op utilitaire Gelderse veren bedraagt op basis van een grove doorrekening van kengetallen uit 2016 indicatief € 92 miljoen per jaar. Samen met de waarde van de overzettingen door de betaalde recreatieve

Gelderse veren en de bestedingen van recreatieve veergebruikers op bijvoorbeeld horecaterrassen kan een jaarlijkse waarde van € 100 miljoen worden verondersteld.



Het Gelders Verenfonds

Het fonds van de Stichting Gelderse Veren voorziet in incidentele en vooral structurele jaarlijkse bijdragen in de exploitatietekorten van ongeveer de helft van alle Gelderse veren. De gemeenten zijn aanvrager van de subsidie. Het zijn met name particuliere veren die, via een oevergemeente, een beroep doen op subsidie van het verenfonds. De autoveren die een beroep doen op het fonds genereren gezamenlijk een exploitatieverlies van circa € 1,0 miljoen jaarlijks. De fiets- voetveren realiseren jaarlijks een exploitatietekort van circa een € 0,5 miljoen, derhalve samen circa € 1,5 miljoen. Hiervan wordt ongeveer een derde deel door de gemeenten gedragen en komt ca. één miljoen uit het fonds. De jaarlijkse tekorten zijn min of meer structureel en lopen bij de autoveren jaarlijks op. Bij de fiets- voetveren stijgt het totaal aan uitkeringen niet echt en slechts een enkel veer springt eruit met een flinke stijging.
Tegenover het totaal aan uitkeringen van het verenfonds dat 80% van het exploitatietekort dekt staat 20% aan ongedekt exploitatietekort voor gemeenten. In 2019 pasten de gemeenten voor autoveren in totaal ongeveer € 200.000, -- bij in de tekorten. Bij de voet-fietsveren was dit op basis van een 35% bijdrage van het verenfonds ongeveer € 350.000,--, 65% van het exploitatietekort. In het geval het twee Gelderse oevergemeenten betreft kan het tekort door twee gemeenten gezamenlijk opgevangen worden. Bij interprovinciale veren ontvangt de Gelderse gemeente 50% van de bijdrage. Van de exploitanten wordt geen bijdrage verwacht. In prikkels vanuit het fonds naar gemeenten en exploitanten om de uitputting van het fonds af te remmen of te voorkomen - voor zover dit mogelijk is- voorziet het fonds nauwelijks.



Visie ondernemers en gemeenten
De provincie Gelderland is de provincie in Nederland met de meeste veren binnen haar grenzen: er varen 22 utilitaire veren en 26 toeristische veren (2021). Deze 48 veren worden geëxploiteerd door 27 ondernemers; diverse ondernemers exploiteren meerdere veren. Soms zijn gemeenten zelf exploitant van een veer. Het aantal Gelderse gemeenten dat een veer binnen haar grenzen heeft bedraagt 32. In het kader van het onderzoek zijn in 2021 interviews gehouden met ondernemers en gemeenten. Voorafgaand aan de gesprekken is aan alle partijen een vragenlijst (zie bijlage) toegezonden met het verzoek deze vooraf ingevuld te retourneren.

Uit de gesprekken met de ondernemers en de gemeenten blijkt dat over veel onderwerpen hetzelfde wordt gedacht. De belangrijkste zaken staan hieronder.

Algemeen
- Voor zowel ondernemers als voor gemeenten geldt dat niet iedereen het rapport van Twijnstra & Gudde kent en niet iedereen de ernst van de (financiële) problematiek beseft.
- Zowel ondernemers als gemeenten lijken redelijk overvallen door de snelheid waarmee na 30 jaar een abrupte einde van het fonds in zicht komt.
- Men is van mening dat het fonds (of op zijn minst een fonds met gewijzigde doelstellingen) zou moeten blijven bestaan maar een betere werking zou moeten kennen. Spoedige actie is nodig, beter laat dan nooit.

Het Gelders verenfonds
- Zowel gemeenten als ondernemers zijn voorstander van het structureel of incidenteel ondersteunen van veerexploitaties en willen het fonds niet afschaffen. Het dient dan wel exploitanten meer te prikkelen door een andere werking op basis van overeengekomen en vastgelegde voorwaarden, bijvoorbeeld op basis van een verbeterplan.
- Het fonds kan ingezet worden voor maatwerk zoals verduurzaming of andere specifieke belangen. Met andere woorden een verenfonds voor "maatwerk op divers gebied".

De problematiek bij de veren
- De ondernemers geven aan dat het vanwege de kosten voor exploitanten steeds moeilijker wordt om zelfstandig het hoofd boven water te houden.
- De samenwerking binnen de verenbranche is niet optimaal en de belangenbehartiging is niet professioneel.

Duurzaamheid
- Een ondersteunend fonds dient een rol te hebben op het gebied van duurzaamheid; de meeste gemeenten hebben nog niet nagedacht over de verduurzaming van veerponten.

Tarieven
- Ondernemers zijn erg voorzichtig met tariefsverhogingen vanwege de concurrentiegevoeligheid en mogelijke gevolgen voor de omzet. De tariefstelling lijkt deels een gevoelskwestie; gezamenlijk optrekken (overleg en onderzoek) daarin is lastig maar wel noodzakelijk.
- Een prijsverhoging voor toeristen en recreanten lijkt voor de meeste gemeenten geen probleem mits de scholieren en inwoners (enigszins) ontzien worden met rittenkaarten en abonnementen.
- Tariefsverhogingen moeten in de ogen van beide partijen gefaseerd en goed gecommuniceerd over het hoe en het waarom ingevoerd worden.

Beleid
- Een probleem is dat de veren met verschillende provinciale en gemeentelijke beleidsvelden te maken hebben en vrijwel altijd met ambtenaren die geen expertise

hebben op verengebied. Veren worden vanuit de overhead niet integraal maar sectoraal bekeken.
- Veren zijn een varende brug maar vaste bruggen zijn gratis. De OV-status wordt met getemperd enthousiasme bekeken want verplicht aanbesteden is niet goed mogelijk en minder gewenst; maar een vorm van landelijke ondersteuning is welkom.

Routestructuren e.d.
- De veren zijn onderdeel van het toeristische knooppunten netwerk voor fietsers en wandelaars en erg belangrijk voor de rivierbeleving. Zonder uitzondering benoemen niet alleen de ondernemers maar ook alle gemeenten met nadruk de grote belangen voor het toerisme en de recreatie. Zij op de lokale, bovenlokale en regionale gevolgen van het eventueel stoppen van exploitaties.

Samenvattend is het standpunt van partijen: het verenfonds in Gelderland niet afschaffen maar anders inrichten, gericht op een betere werking: het dient veerondernemers en gemeenten veel meer dan nu te prikkelen om een renderende exploitatie te realiseren. Voorts zou een inzet van het fonds voor het verduurzamen van de schepen of voor andere specifieke belangen door "maatwerk op divers gebied" mogelijk moeten zijn.

Duurzame veervoorzieningen
Zonder verdere maatregelen staan verliesgevende veren en de gemeenten, waar deze veren varen, er vanaf 2024 alleen voor. Het is op voorhand niet aan te geven wat er precies gaat gebeuren en met welke veren. De veren die gebruik maken van het Verenfonds kampen met een gebrek aan evenwicht tussen inkomsten en uitgaven waar blijkbaar meerdere oorzaken aan ten grondslag liggen. Met het verenfonds achter de hand was dit voor deze ondernemers tot op heden slechts een "relatief klein probleem"; sterker nog, het is in veel gevallen een marginaal onderwerp van discussie. Het fonds is er immers niet op gericht exploitatietekorten en/of subsidies te verkleinen met als doel een lagere onttrekking uit het fonds. Er was toch geld genoeg tot 2012. Vanaf dat moment stopten de aanvullende stortingen door de provincie Gelderland; er zette een periode van rentedaling in. Hoewel de uitputting van het fonds voor zover bekend en in de loop der tijd in diverse gremia aan de orde is geweest, heeft dit nimmer geleid tot werkelijke actie en/of verbeterende maatregelen. Bijvoorbeeld door het aanpassen van de voorwaarden van het Gelders verenfonds, een betere controle of het realiseren van extra stortingen in het fonds. Met het fondseinde in zicht realiseren alle partijen zich nu dat er huiswerk op dit gebied te doen valt. Maar de resterende tijd is beperkt.

Op basis van het voorgaande zijn twee scenario's te benoemen die de ondersteuning van de exploitaties van veren als uitgangspunt hebben.

Scenario 1. Het verenfonds houdt op te bestaan, de provincie voorziet in (nog niet gedefinieerd) beperkt maatwerk

Het verenfonds eindigt in de loop van 2024, mogelijk gevolgd door maatwerk subsidies vanuit de Provincie Gelderland.
Het fonds kan in 2024 de laatste uitkering verrichten over het boekjaar 2023, waarna het fonds uitgeput is. De gevolgen voor de exploitaties van veren en de bereidheid van gemeenten voor ondersteuning zijn niet exact te voorspellen. Zonder hogere bijdragen van de gemeenten zullen enkele gemeentelijke of particuliere veren stoppen of failliet gaan. De maximaal benodigde aanvullende bijdrage, naast de € 500.000,-- die de gemeenten nu betalen (autoveren 20%, fiets- voetveren 65 %), bedraagt bij een ongewijzigde structuur van het fonds ca. € 1.000.000,--, gelijk aan de huidige jaarlijkse ondersteuning.

Scenario 2. Het gezamenlijk ontwikkelen van een adequaat arrangement (instrument) ter ondersteuning van veren

Om in de toekomst een gezonde en stabiele verenbranche in Gelderland te realiseren is het noodzakelijk in een gefaseerde gezamenlijke aanpak binnen enkele jaren adequate oplossingen te creëren voor de huidige problematiek.

Bij een keuze voor dit scenario is het noodzakelijk de ondersteuning vanuit het Verenfonds met enkele jaren te verlengen na 2023, maar aangepast en gericht op een adequate en lagere onttrekking. Gezamenlijk met de Provincie Gelderland zal gezocht moeten worden naar mogelijkheden het fonds voor die overgangsperiode financieel aan te vullen.

Voor het einde van de overgangsperiode moet een gezamenlijk instrument voor en door de gemeenten zijn ontwikkeld voor de structurele ondersteuning van veren die zonder steun niet overleven.

Bij dit scenario is het noodzaak dat exploitanten, gemeenten, provincie(s), belangenorganisaties en eventueel de centrale overheid participeren in de route naar een gezonde en stabiele veerbranche.

Conclusies

1. Het maatschappelijk en economisch belang van de veren, in het algemeen en voor de provincie Gelderland, is groot en alle betrokken partijen dienen dit te onderkennen; een grove becijfering geeft aan dat de waarde van de overzettingen in Gelderland jaarlijks de € 100 miljoen beloopt. Een tijdelijke (of naar later wellicht blijkt een structurele) ondersteuning voor de veren, die momenteel niet goed op eigen benen kunnen staan, is noodzakelijk.

2. Het Gelders Verenfonds is over de afgelopen decennia een uniek instrument gebleken om exploitaties van veerponten te ondersteunen. Door het gemak en de vanzelfsprekendheid waarmee aanvragen werden gehonoreerd is echter niet zuinig met het fonds omgesprongen. Dit heeft ertoe geleid, in combinatie met een gebrek aan vulling, dat sneller dan nodig uitputting heeft plaatsgevonden. Met een strakkere sturing op voorwaarden en uitgaven was het fonds veel langer in stand gebleven. Het is echter nog niet te laat om het tij te keren.

3. Ondernemers en gemeenten onderkennen gezamenlijk dat een adequate ondersteuning van de veren belangrijk is en zijn bereid de handen ineen te steken gericht op het verkleinen van exploitatietekorten en het vergroten van inkomsten. Het is daarbij wenselijk dat dit gebeurt in een door alle betrokken partijen onderkende verantwoordelijkheid (ondernemers, gemeenten, provincie en eventueel het Rijk). Het uiteindelijke doel is een financieel gezonde en duurzame instandhouding van veerexploitaties in Gelderland te bereiken, maar daar waar nodig financieel te ondersteunen.

4. Om in de toekomst een gezonde en stabiele veerbranche in Gelderland te realiseren is het noodzakelijk in een gefaseerde gezamenlijke aanpak hier binnen enkele jaren naar toe te werken. Gezamenlijk onderschrijven exploitanten en gemeenten het (voorkeur) scenario waarbij gezamenlijk een adequaat arrangement (instrument) ter ondersteuning van veren wordt ontwikkeld. Het is daarbij nodig om het Verenfonds met enkele jaren te verlengen na 2023, maar aangepast en gericht op een adequate en lagere onttrekking. Gezamenlijk met de Provincie Gelderland zal gezocht moeten worden naar mogelijkheden het fonds voor die overgangsperiode financieel aan te vullen.

5. Voor het einde van de overgangsperiode moet een gezamenlijk instrument voor en door de gemeenten zijn ontwikkeld voor de structurele ondersteuning van veren die zonder steun niet overleven.

Aanbevelingen
Er zijn, zoals hiervoor beschreven, twee scenario's denkbaar voor de toekomst van de Gelderse veren.
Ten eerste: de ondersteuning vanuit het fonds stopt in 2024 waarna, behoudens maatwerk vanuit provincie, de gemeenten zelf volledig aan zet zijn voor de ondersteuning van de veren;
Ten tweede: het gezamenlijk ontwikkelen van een adequaat arrangement (instrument) ter ondersteuning van veren. Bij een keuze voor dit scenario is het noodzakelijk de ondersteuning vanuit het Verenfonds met enkele jaren te verlengen na 2023, maar aangepast en gericht op een adequate en lagere onttrekking. Ondernemers en gemeenten kunnen exploitaties en veren in deze periode gezamenlijk saneren. Door een combinatie van een lager exploitatietekort en -bijdrage en meer andere inkomsten en bijdragen ontstaat zo een betere basis voor een nieuw ondersteuningsinstrument.

Op basis van dit onderzoek heeft het tweede scenario de voorkeur en worden de volgende aanbevelingen gedaan:

1. Gemeenten gaan spoedig met de veerexploitanten in overleg om gezamenlijk te inventariseren welke korte- en lange termijn exploitatieverbeteringen mogelijk zijn; op basis van de rekening 2021 wordt in 2022 een verbeterplan opgesteld, gericht op een uiteindelijk sluitende exploitatie.
2. De brancheorganisaties LVP en VEEON worden door de VNG Gelderland benaderd om mee te denken en gezamenlijk branche brede oplossingen voor de geschetste problematiek aan te dragen, en (zo mogelijk vanuit een verbeterde en meer professionele branche vertegenwoordiging) overleg met provincie(s) en Rijk aan te gaan over de ondersteuning van de veren;
3. VNG Gelderland gaat met de oevergemeenten en met de Provincie Gelderland in overleg over de haalbaarheid van een tijdelijke financiële ondersteuning ten behoeve van de voortzetting van het Verenfonds tot tenminste 2028. Dit als voorloper van een zelf te ontwikkelen gemeentelijk ondersteuningsinstrument voor veren;
4. VNG Gelderland en oevergemeenten gaan met het bestuur van het Gelders Verenfonds in overleg om de doelstellingen en voorwaarden voor het Verenfonds voor de komende (interim) jaren aan te scherpen;
5. VNG Gelderland verzoekt de Provincie Gelderland met voorstellen te komen voor maatwerk en een instrumentarium voor de ondersteuning van utilitaire en recreatieve veren voor (utilitaire en recreatieve) fietsers;
6. VNG Gelderland en de oevergemeenten starten op korte termijn een politieke lobby gericht op Provinciale staten en de Tweede Kamerfracties om het probleem van de afbouw van de exploitatieondersteuning van veren in Gelderland onder de aandacht te brengen. Naast de problematiek in de provincie Gelderland kan een opschaling naar een landelijk niveau worden voorgestaan.

Sturingsinstrumenten:

- **Verbeterplannen 2022**
- **Inzet branche verenigingen**
- **Overleg VNG-Provincie-RIJK**
- **Fondsvoorwaarden aanscherpen**
- **Utilitaire en recreatieve fietsers**
- **Start politieke lobby PS en 2e Kamer**

1.Het onderzoek
1.1 Inleiding

In Gelderland is door provincie en gemeenten in de afgelopen decennia een uniek Verenfonds ingezet om veren financieel te ondersteunen. Dit omdat veerdiensten, waar een brug ontbreekt of deze ver weg ligt, passagiers en voertuigen over een rivier of kanaal vervoeren. Ze verbinden en verlengen daarmee wegen en fietspaden en spelen zo een belangrijke rol binnen de mobiliteit van Gelderland. Helaas verkeren Gelderse veerdiensten financieel gezien in zwaar weer omdat de inkomsten niet tegen de uitgaven opwegen. Gedurende enkele decennia konden gemeenten een beroep op het Gelders Verenfonds doen voor financiële ondersteuning van niet-renderende veren. Helaas lijkt het einde van deze ondersteuning in zicht, want het Gelders Verenfonds raakt uitgeput rond 2024. Het voortbestaan van dit Verenfonds is allerminst zeker, omdat het provinciaal bestuur in 2021 heeft besloten geen rol voor zich te zien met betrekking tot de veren, behoudens maatwerk. De Provincie Gelderland is van oordeel dat veren lokaal relevant zijn en dat oevergemeenten verantwoordelijk zijn voor de veren. In beginsel zijn de gemeenten over enige jaren dus alleen aan zet, samen met de exploitanten. Het is echter de vraag of zij in staat zijn (en willen/kunnen zijn) om deze (financiële) verantwoordelijkheid voor hun rekening te nemen.
Indien dit niet het geval is heeft dat hoogstwaarschijnlijk vrij snel tot gevolg dat een aantal veren in de financiële problemen komt. Ook de Coronapandemie sinds maart 2020 leidde onverwacht tot minder reisbewegingen en lagere omzetten bij diverse veerexploitanten. Het staken van veerexploitaties is daardoor denkbeeldig en dat brengt consequenties met zich mee. De bereikbaarheid van bepaalde gebieden en onderwijs- of medische instellingen kunnen hiervan nadelige gevolgen ondervinden. Dat geldt evenzeer voor veerdiensten die deel uit maken van een fietsknooppuntennetwerk of onderdeel zijn van wandelroutes.

Dit onderzoek probeert een antwoord te geven op de vraag hoe partijen kunnen voorsorteren op het naderende einde van het Verenfonds. Belangrijk daarbij is de visie van ondernemers en gemeenten voor het antwoord op de vraag hoe in Gelderland toch een toekomstbestendig netwerk van veren in stand kan blijven en wat zij als mogelijke oplossing zien.

1.2 Onderzoeksopzet en leeswijzer

De door de opdrachtgever aangegeven deelvragen als doelstelling voor het onderzoek luidden als volgt:

- wat is het belang van de veren in Gelderland?;
- analyseer de huidige overheidsondersteuning via het Gelders verenfonds;
- welke mogelijke scenario’s zijn denkbaar voor (overheids)ondersteuning in Gelderland?;
- formuleer een voorstel op hoofdlijnen met ingrediënten, uit te werken door opdrachtgever/overheid/ondernemers.

Om een adequate discussie te voeren over het al dan niet financieel ondersteunen van de veren is gestart met een algemene analyse van de veerdiensten in Gelderland. Het onderzoek heeft zo goed als mogelijk de omvang van het belang van de Gelderse utilitaire en recreatieve veren in beeld gebracht in hoofdstuk 2.
Het Gelders Verenfonds bestaat ongeveer 25 jaar en heeft een groot aantal jaarlijkse uitkeringen aan gemeenten verricht. De wijze van ondersteuning door het Verenfonds wordt

in hoofdstuk 3 geanalyseerd. Dit op basis van beschikbare gegevens van het verenfonds over welke veren (veer/type/gemeente/particulier/bedrag) vanaf 2010 is uitgekeerd. Bekeken is of de voorschriften vanuit het fonds in de loop der jaren zijn gewijzigd en hoe het is gegaan met de inkomsten van het fonds. Verder is de wijze van beoordelen van de subsidieaanvragen bezien en zijn algemene conclusies getrokken.
In hoofdstuk 4 wordt verslag gedaan van de gesprekken met ondernemers, belangengroepen en gemeenten. Daartoe heeft een gespreksronde plaatsgevonden onder de helft van de betrokken ondernemers en gemeenten. Voorafgaand aan de gesprekken is een vragenlijst toegezonden met het verzoek deze ingevuld te retourneren. Met deze informatie in de hand zijn de gesprekken gevoerd. Er zijn geen gebruikers van veren bevraagd en er worden geen uitspraken over individuele veren gedaan.

Op basis van literatuurstudie, de gesprekken en een analyse van de geïnventariseerde gegevens zijn eerst bevindingen en daarna oplossingsrichtingen geformuleerd. Deze oplossingsrichtingen zijn vervolgens getoetst. Dit door een presentatie en discussie in twee bijeenkomsten: een bijeenkomst voor ondernemers en gemeenten (ambtelijk) en een bijeenkomst voor bestuurders van gemeenten.

In hoofdstuk 5 wordt het resultaat van het onderzoek gepresenteerd hoe te komen tot een duurzame veervoorziening, gedragen door ondernemers en gemeenten.

Hoofdstuk 6 sluit samenvattend af met conclusies en aanbevelingen.

2. Het belang van de Gelderse veren

2.1 Inleiding

Veerdiensten hebben het transporteren van passagiers en voertuigen als doel en spelen daarmee een belangrijke rol binnen de mobiliteit van onze waterrijke maatschappij. Die rol is breder dan transport alleen. Het ontsluiten van gebieden en de beleving van recreatie en toerisme bijvoorbeeld zou er anders uitzien zonder veerdiensten. En wat te denken van een deel van de schoolgaande jeugd dat bij gebrek aan een veer dagelijks tientallen kilometers zou moeten omfietsen. De rol die veerdiensten daarmee in ons waterrijke land en in ons leven spelen is aanzienlijk, maar de omvang van die rol is nauwelijks bekend.

Duidelijk is dat veren zowel een immateriële als een materiële opbrengst hebben. De becijfering van deze opbrengsten is niet eenvoudig. In het verleden zijn in Nederland diverse onderzoeken verricht naar de rol en het belang van veerdiensten. Uit een onderzoek van M.A. Oostinjen (*Hoe ver is de overkant, M.A. Oostinjen, 20*04) bleek dat de veerdiensten in Nederland zowel vanuit maatschappelijk als economisch oogpunt een onmisbare rol vervullen. In opdracht van het Landelijk Veren Platform (LVP) is in 2010 een studie naar deze rol uitgevoerd als update op het onderzoek van Oostinjen (*De verdiensten van veerdiensten, H.F.A. den Hartogh, 2010*). Mark Hoekstra heeft met zijn rapportage uit 2017 (*Wel-varend, Mark Hoekstra, 2017*) andermaal een update van beide eerdergenoemde onderzoeken uitgebracht, ditmaal ook met betrokkenheid van de Vereniging van Eigenaren en Exploitanten van Overzetveren in Nederland (VEEON).

In de literatuur is verder weinig of geen (recent) onderzoek te vinden dat landelijk of per provincie concreet het economisch belang van veerdiensten duidt. Het onderzoek van Hoekstra is niet opgesplitst in provincies, maar gaat over de veren in heel Nederland. Veerdiensten zijn qua aantal niet gelijk verspreid over Nederland, er zijn concentratiegebieden. De provincie Gelderland heeft de meeste veren binnen haar grenzen varen waarvan 23 stuks interprovinciaal varen. Volgens het meest recente Onderzoek naar veren in Gelderland in opdracht van de Provincie Gelderland (*Onderzoek naar veren in Gelderland, Twijnstra Gudde, 2020*) zijn dat een kleine vijftig veren. Dat is maar liefst een zesde deel van de circa 300 (zoetwater) veren die volgens Hoekstra in heel Nederland varen.

In dit hoofdstuk wordt beknopt beschreven wat het belang van de veerdiensten in Gelderland is. Dit maatschappelijk belang van veerdiensten strekt zich uit over meerdere beleidsvelden:

- sociale aspecten;
- verkeerskundige aspecten;
- milieueffecten;
- recreatie en toerisme;
- cultuurhistorie- en educatie;
- landschap en ecologie;
- economie

De meeste belangen zijn kwalitatief van aard en kunnen lastig in kwantitatieve waarden uitgedrukt worden. Hoekstra heeft zich in zijn onderzoek met name op het economisch belang van veerdiensten gericht en heeft met een bepaalde methodiek een kwantitatieve waarde van het belang van alle Nederlandse veren berekend. Het valt buiten de reikwijdte

van dit onderzoek om met eenzelfde methodiek het economisch belang van de veerdiensten in Gelderland in beeld te brengen. Daarom is op basis van zijn uitkomsten een beperkte doorrekening naar Gelderland gemaakt op basis van het aantal veren. Hoewel dit een grove methode is, dient het theoretische rekenvoorbeeld alleen om gevoel te krijgen van de omvang van de toegevoegde waarde van de Gelderse veren. Het op deze wijze in beeld brengen van het belang van de veren is dan ook geen doel op zich. Het dient als achtergrondinformatie voor de partijen die bij de besluitvorming over de toekomstige ontwikkelingen met betrekking tot de veerdiensten in Gelderland betrokken zijn.

2.2 Het maatschappelijk belang van de veren

Het maatschappelijk belang van veerdiensten kan worden benaderd vanuit diverse invalshoeken. Hieronder volgt een korte opsomming van deze invalshoeken op kwalitatieve basis, die overigens vaak onderling samenhangen.

Sociaal
Het sociale aspect van een veerverbinding is heel divers, maar in een waterrijk land als Nederland van groot belang. Met name de gebied ontsluitende functie van veren moet niet worden onderschat.
Elk individu in Nederland is voor allerlei activiteiten en intermenselijke contacten in meer of mindere mate afhankelijk van laagdrempelig en betrouwbaar vervoer. De toegang tot vervoer bepaalt mede het gevoel van welzijn van mensen en is een belangrijke levensbehoefte.
Voor bepaalde regio's in het Gelders rivierengebied zijn veren en veerdiensten noodzakelijk voor de leefbaarheid en om een sociaal isolement van een streek te voorkomen. Dit is met name aan de orde als meerdere rivieren, in feite geografische barrières, in een gebied aanwezig zijn. Het sociaal belang van vervoer over water neemt sterk toe als de (omrijd)afstand tot een alternatief (brug) groter wordt. Welke alternatieven zijn er dan voor het bereiken van aanpalende gebieden en welke inspanningen (grote afstanden) moeten daarvoor gedaan worden. Uit de literatuur blijkt dat de mate van bereikbaarheid van familie/vrienden, medische en culturele faciliteiten, scholen en overige publieke voorzieningen van grote invloed is op het welzijn van individuen.

Verkeerskundig
Veerdiensten zijn een openbare schakel in de bereikbaarheid van dorpen en regio's, maar vallen niet onder het openbaar vervoer hoewel ze hetzelfde doen. Veren zijn (netwerk)verbindingen tussen 2 of meer oevergemeenten daar waar vaste oeververbindingen zoals bruggen ontbreken of op verre afstand liggen. De meeste veerponten varen op de grote rivieren die onderdeel van de rijkswateren zijn. Veren zijn van belang voor de bereikbaarheid van regio's en in veel gevallen een belangrijk onderdeel van de lokale en regionale infrastructuur. Afgezien daarvan zijn veerdiensten verkeerskundig van belang bij het eerdergenoemde sociale aspect (bereikbaarheid, gebiedsontsluiting, etc.) en bij verkeersveiligheid (minder kilometers, minder benodigde ruimte voor wegen). De elektrische fiets is in de laatste jaren een stevige opmars begonnen en vormt een toenemend alternatief voor auto, motor en bromfiets.

Milieu
De milieueffecten van veerdiensten bestaan uit directe en indirecte effecten.
Directe milieueffecten zijn emissiebeperking en het reduceren van geluidhinder bij het verminderen c.q. voorkomen van vervoersbewegingen (omrijdkilometers). Bij indirecte milieueffecten spreken we over duurzaamheid (energieverbruik), verminderen van het broeikaseffect en gezondheidsaspecten (minder gezondheidsklachten door minder wegverkeer). Steeds meer veren maken denken na over de mogelijkheden van emissieloze

voortstuwing door te werken met zonnepanelen en/of accu's. Veerdiensten dragen in algemene zin dus bij aan duurzame mobiliteit.

Recreatie en toerisme

Het recreatieve belang van veerdiensten staat buiten elke discussie. In een maatschappij met toenemende mobiliteit, een ruimere vrije tijdbesteding en alsmaar groeiend toerisme, zijn veren een belangrijke factor. Veerdiensten zijn een onmisbare schakel in toeristische netwerken (auto-, fiets- en wandelroutes) en worden in gebieden met rivieren door gebruikers hoog gewaardeerd. Voor velen zijn veren een "attractie" op zich ook omdat ze de mogelijkheid tot *rivierbeleving* bieden.
De Provincie Gelderland streeft er naar dat 35% van de verplaatsingen in 2030 per fiets plaatsvindt. In 2016 was het aandeel fietsverplaatsingen nog 27%. De ontwikkeling van fietsen in plaats van reizen met de auto heeft een positief effect op de omgeving en de reiziger zelf. Denk hierbij aan de bereikbaarheid en de leefbaarheid en het klimaat in/van de omgeving, terwijl fietsen een positieve invloed heeft op de gezondheid en vitaliteit van de reiziger. De provincie stimuleert het fietsen -met name over afstanden tot 15km- door te investeren in een kwalitatief goed fietsnetwerk, met brede en veilige fietspaden. Daarbij zoekt Gelderland de samenwerking op met gemeenten die wegbeheerder zijn van een traject in het hoofdfietsnetwerk. Door het realiseren van een kwalitatief goede fietsroutes naar scholen, werklocaties en HUB's moeten mensen 'verleid' worden om vaker met de fiets te reizen. Veren zijn hier onlosmakelijk aan verbonden.

Cultuurhistorie en educatie

Vanuit de historie zijn veren onlosmakelijk verbonden met de Nederlandse waterrijke cultuur. Al op vroege schilderijen werden rivieren met veerbootjes afgebeeld. In woordenboeken wordt de betekenis van het latijnse *ponto* omschreven als Gallisch transportvaartuig, drijvende brug, ponton.
De rivieroverzettingen waren, toen er nog geen gemotoriseerd verkeer aanwezig was en weinig bruggen aanwezig waren, van veel groter belang dan tegenwoordig. Er kunnen niet overal bruggen worden gebouwd of onbeperkt wegen worden aangelegd in de schaarse ruimte van ons land. Het mobiliteitsvraagstuk in Nederland is dan ook het onderwerp van studie in vele opleidingen en cursussen op Nederlandse onderwijsinstellingen. Mogelijke bereikbaarheidsvraagstukken zijn een veelvoorkomend onderwerp in zowel sociale als technische wetenschappen. Het (personen)vervoer over water is daarbij altijd een apart, vaak ondergewaardeerd onderwerp.



Afbeelding: De veerpont Culemborg II rond de jaren zestig (foto veerdienst Culemborg)

Landschap en ecologie
In het kleine waterrijke Nederland zijn beeldbepalende elementen van belang bij de typologie van het landschap. Bij rivieren, kanalen en overige waterlopen zijn de oevers, de dijken en de kunstwerken (bruggen en dergelijke) beeldbepalende elementen. Maar ook molens en (veer)boten behoren onlosmakelijk bij dit beeld. Daarbij beperken veerdiensten het ruimtebeslag door de fysieke infrastructuur die nodig zou zijn als alle verkeer over wegen zou moeten worden geleid. Dit heeft onmiskenbaar invloed op het landschap, de leefomgeving van bewoners en de ecologische waarde van een gebied.

Economie
Het economisch belang van veren is als enige belang beter kwantificeerbaar. Het directe economisch belang bestaat volgens Mark Hoekstra uit het aantal overzettingen, de omzet die veerdiensten realiseren en het aantal personen/fte's dat er werkt.

2.3 De waarde van de overzettingen

Er worden twee soorten veerdiensten onderscheiden, utilitaire veren en recreatieve veren. Een veerdienst die reizigers overzet met als reismotief werk, school, familie- of winkelbezoek, kan worden getypeerd als een utilitaire veerdienst. De overige veren zetten reizigers over met een recreatief motief.

Utilitaire veren
Utilitaire veerdiensten zijn het gehele jaar in de vaart en de autoveren vormen vaak een schakel in de logistieke afwikkeling van bedrijven. Uit het onderzoek van Hoekstra uit 2016 blijkt dat het totaal aantal Nederlandse autoveren 50 stuks bedraagt. Volgens de rapportage van Twijnstra en Gudde (bijlage 4; Overzicht en locatie veren) varen in Gelderland op basis van de dienstregeling ongeveer 22 utilitaire veren het hele jaar door. Dit zijn voornamelijk autoveren. Het is wellicht overbodig om te vermelden, maar autoveren zetten niet alleen (vracht)auto's over, maar ook aanzienlijke aantallen fietsers en voetgangers met uiteenlopende reismotieven.

Als we een aantal cijfers dat Hoekstra heeft verzameld over de utilitaire zoete veren in Nederland op vergelijkbare wijze voor Gelderland invullen resulteert dat in de volgende tabel:

	Aantal zoete utilitaire veren Nederl. 2016	Over zett. in ml. Nederl. 2016	Omzet in ml. Nederl. 2016	Fte NL	Aantal utilitaire veren Gelderland 2020	Over zett. Mlj Gelderland 2020	Omzet ml Geld. 2020	Fte Geld.
Auto-veren	50	22,92	23,2	293	18	*7,3*	*7,4*	*94*
Fiets/ voetvr	20	2,33	2,6	65	4	*0,7*	*0,8*	*21*
Totaal	70	25,25	25,8	358	22	*8*	*8*	*115*

*Tabel: directe economisch belang betaalde **utilitaire** zoete veren Nederland en Gelderland*

Gelderland beschikt over 22 utilitaire veren en dat is nationaal gezien ongeveer zowel een derde deel van het totale aantal utilitaire veren als van het nationale aantal autoveren. Dit is gebruikt als basis om de tabel verder in te vullen met de cijfers over Nederland uit 2016 als basis. Hierbij zijn de zo verkregen afgeronde rekenkundige resultaten cursief aangegeven.
Waar mogelijk zijn deze cijfers ter controle vergeleken met gegevens uit de jaarrekeningen van veerdiensten, verstrekt aan de Stichting Veren Gelderland (Verenfonds), met de resultaten van antwoorden van veerexploitanten en gemeenten op de schriftelijke vragen en met de inhoud van de interviews met exploitanten en betrokken partijen.

Hoekstra brengt de economische effecten van de overzettingen in beeld met de Economische Impact Studie methode. Hiermee wordt berekend met welk gemiddeld bedrag/waarde een gebruiker gecompenseerd dient te worden voor de extra reistijd (tijd is geld) en de extra reiskosten bij het wegvallen van de veerdienst. Dit bedrag per gebruiker wordt vermenigvuldigd met het totaal aantal overzettingen.

Hoekstra gebruikt in zijn onderzoek 17,3 km als gemiddeld aantal omrijdkilometers voor het omrijden met de auto/fiets/openbaar vervoer. De berekende waarde aan extra reistijd (€ 4,38) en reiskosten (€ 3,97) bedraagt in totaal € 8,35 gemiddeld per gebruiker per keer. Dit bedrag wordt vervolgens vermenigvuldigd met het totaal aantal overzettingen per jaar. Dit is in de onderstaande van Hoekstra overgenomen tabel weergegeven.

Soort kosten	Gemiddeld per gebruiker per keer	Gemiddeld per gebruiker per jaar	Totaal aantal overzettingen per jaar (43.605.000)
Extra reiskosten	€ 3,97	€ 1.188,52	173,1 miljoen (€ 173.111.850)
Extra reistijd	€ 4,38	€ 1.454,57	191 miljoen (€ 190.989.900)
WTA	**€ 8,35**	**€ 2.643,09**	**364,1 miljoen (€ 364.101.750)**

Tabel: waarde berekening veerdiensten Nederland uitgesplitst naar reiskosten en reistijd (Hoekstra, 2016)

Hoekstra telt bij de betaalde utilitaire veren -die samen bijna 25 miljoen passagiers overzetten- ook de gratis veren (zonder overzettarief) op, die goed zijn voor ruim 18,5 miljoen passagiers. In Gelderland vaart slechts een enkel gratis veer.

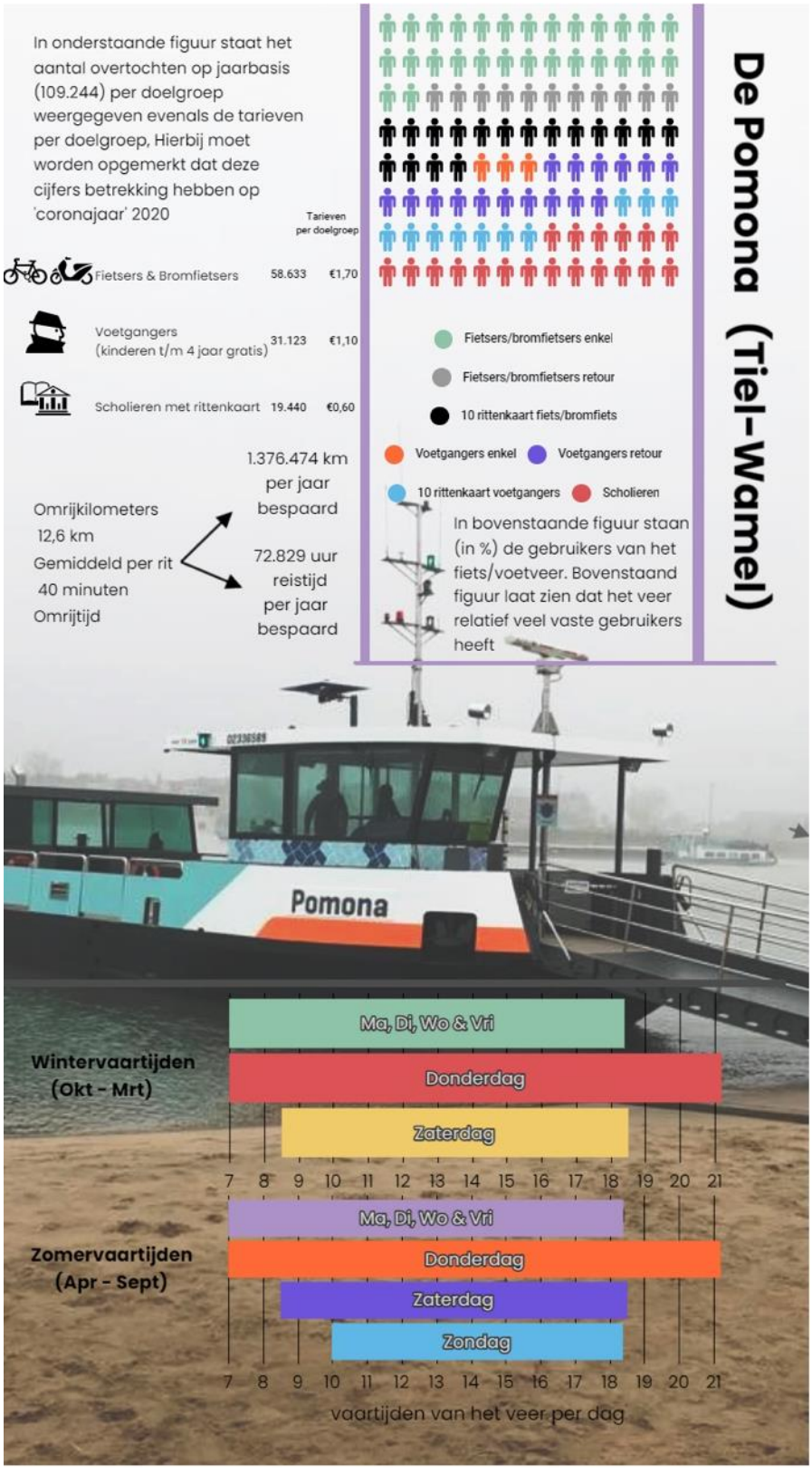
Op basis van ruim 43 miljoen overzettingen in Nederland per jaar komt Hoekstra uit op een totale waarde berekening van ruim € 364 miljoen. Kijken we alleen naar de betaalde utilitaire veren dan ligt de waarde berekening op basis van 25 miljoen overzettingen op afgerond € 209 miljoen.
We passen de methode om de waarde te berekenen met kengetallen vrij toe op het aantal overzettingen per jaar in Gelderland. Daar komt op basis van afgerond 8 miljoen Gelderse overzettingen met utilitaire veren een waarde uit van € 67 miljoen. In de motie van Provinciale Staten uit 2018 wordt overigens een getal van 9,6 miljoen overzettingen genoemd. Het rapport van Twijnstra&Gudde geeft geen totaal aantal overzettingen aan.
In de overzettingen van de utilitaire autoveren zit een groot deel aan auto overzettingen. Daarvan wordt alleen de auto geteld en niet het aantal inzittenden omdat dit in de prijs van een autokaartje zit verdisconteerd. Als we spreken over een geschat aandeel van 40% auto's dan spreken we al gauw over ruim drie miljoen extra overzettingen. Daarmee ligt het totaal aantal overzettingen met utilitaire veren in Gelderland eerder rond de 11 miljoen. De waarde van deze overzettingen bedraagt dan afgerond circa € 92 miljoen.

Recreatieve veren
In Nederland varen ca. honderd recreatieve fiets/voetveren en twaalf voetveren. Volgens Hoekstra zetten de nationale recreatieve veerdiensten in 2016 afgerond 2,2 miljoen passagiers over met een eigen omzet van € 4 miljoen. Deze overzettingen gebeuren naast de recreatieve overzettingen op utilitaire veren. Hoekstra rekent met de waarde die de recreatieve gebruiker maximaal bereid is te betalen voor een overtocht. Deze in vergelijking met de utilitaire veren aanmerkelijk lagere waarde wordt verminderd met de kosten van een overtocht en vervolgens vermenigvuldigd met het totaal aantal overzettingen per jaar. Dit totale waarde van de overzettingen van deze recreatieve veren in Nederland is volgens Hoekstra gelijk aan € 32,1 miljoen per jaar. In Gelderland varen met 26 stuks betaalde recreatieve veren ongeveer een vijfde van het nationale aantal recreatieve veren. Dat betekent dat de waarde van de recreatieve overzettingen voor Gelderland geschat een vijfde van dat bedrag bedraagt, dus ongeveer € 6,4 miljoen.

2.Vervoerskundig belang: twee voorbeelden

Naast de financiële gevolgen voor exploitanten en gemeenten raakt het stoppen van een veer de belangen van de passagiers. Om dit enigszins in beeld te brengen zijn als voorbeeld van twee veren de vervoerskundige aspecten in beeld gebracht. Hiervoor zijn uit de twee categorieën veren de twee veren gekozen die de grootste aanspraak maken op een bijdrage uit het verenfonds; het fiets-voetveer Tiel-Wamel in de gemeente Tiel en het autoveer Brakel-Herwijnen in de gemeente Zaltbommel.

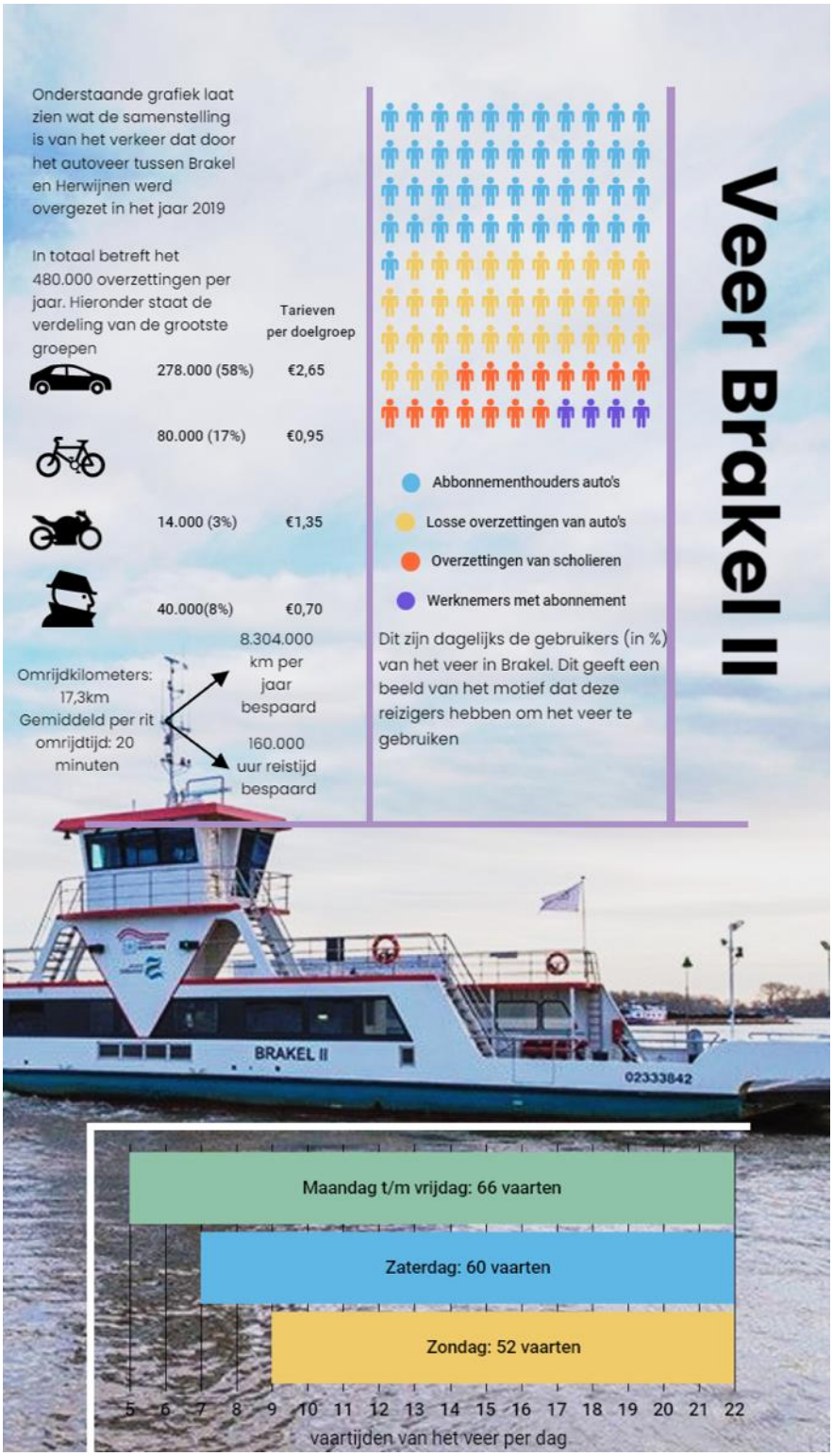
Infographic van het veer Tiel-wamel



Voor Tiel en omstreken is het veer Tiel-Wamel zeer belangrijk. Tiel is een winkelstad met een regionaal verzorgende functie. Met de wekelijkse warenmarkt en meer dan 200 winkels en horecabedrijven trekt Tiel het hele jaar bezoekers uit de omstreken. In de zomermaanden is Tiel het podium van enkele grote evenementen zoals Appelpop en het Fruitcorso. Het regionale ziekenhuis Rivierenland, de bedrijventerreinen waaronder Medel (270 hectare), hebben voor hun bereikbaarheid veel baat bij het Tielse voet/fietsveer Pomona en dat blijkt uit de forse aantallen overzettingen. Het is de enige fiets- (en P&R-) verbinding voor scholieren van de regionale scholengemeenschap RSG-Lingecollege. Dit geldt ook voor tal van andere onderwijs-, maatschappelijke en culturele voorzieningen in Tiel en voor het Land van Maas en Waal. Recreatief/toeristisch gezien is het veer zeer belangrijk om fiets- en wandelroutes met elkaar te verbinden en voor een rondje dijken langs de Waal.

Regionaal: afgezien van een recreatieve veerverbinding ter hoogte van Varik is dit voor fietsers en voetgangers de enige oeververbinding over de Waal tussen Echteld en Zaltbommel (omrijdkilometers circa 1,1 miljoen per jaar). Bovendien leidt het opheffen van deze veerverbinding naar verwachting tot verlies van scholieren en bezoekers van andere maatschappelijke instellingen met een regionale functie, zoals de culturele instellingen en de zorginstellingen in Tiel.

Infographic van het autoveer Brakel-Herwijnen



Voor het Gelders gebied tussen de A27 en de A2, een groot deel van de Bommelerwaard, is het veer Brakel-Herwijnen in de gemeente Zaltbommel voor de noord-zuidverbinding van groot belang. Het veer is onder "normale" omstandigheden van bovenlokaal tot regionaal belang en behartigt, indien er files staan op de rijkswegen, een landelijke functie. Dit veer verzorgt dagelijks ca. 60 vaarten met, op jaarbasis, gemiddeld ca. 450.000 tot 500.000 overzettingen, waarvan:

Woon-werkverkeer:40%
Woonschoolverkeer: 20%
Winkelfamiliebezoek:20%
Toeristisch gebruik: 20 %

De omrijdkilometers, in het geval dit veer weg zou vallen, bedragen voor alle verkeer minimaal 17,3 km, enkele reis; in totaal ruim 8,3 miljoen kilometers per jaar. Voor het autoverkeer bedraagt de omrijdtijd ongeveer 20 minuten. Daarnaast is, als dit veer zou komen te vervallen, min of meer sprake van een sociaal isolement van een deel van de Bommelerwaard.

2.5 Samenvattend

In dit hoofdstuk zijn de belangen van de veren in het algemeen en voor Gelderland kort aangegeven. Deze zijn enorm en reiken veel verder dan op het eerste gezicht wordt aangenomen. Ze raken aan bijna alle facetten van ons dagelijks leven. Helaas is de kwalitatieve waarde van deze belangen voor bijvoorbeeld ons sociale leven, het toerisme, het milieu of onze (cultuur)historie moeilijk te becijferen. Het economisch belang van de veren is als enige belang (beter) kwantificeerbaar en dat geeft een indicatie aan welke waarde omvang we moeten denken bij de Gelderse veren

Ter indicatie van het aantal overzettingen van de veren kunnen we stellen dat de utilitaire Gelderse veren afgerond 8 miljoen overzettingen realiseren en de recreatieve Gelderse veren 0,45 miljoen overzettingen, samen afgerond 8.5 miljoenoverzettingen. Inclusief het aantal inzittenden van personenauto's ligt het aantal overzettingen in Gelderland jaarlijks eerder richting de 11 miljoen. De prijs van een overzetting van een personenauto is namelijk inclusief inzittenden en dat zijn er gemiddeld twee per auto.

De waarde van het economisch belang van de overzettingen op utilitaire Gelderse veren bedraagt op basis van een grove doorrekening van kengetallen uit 2016 indicatief € 92 miljoen. Samen met de waarde van de overzettingen door de betaalde recreatieve Gelderse veren kunnen we denken aan een indicatief bedrag van € 98 miljoen. Bij dit bedrag dienen de bestedingen opgeteld te worden die (fietsende) recreanten doen bij het gebruik van recreatieve veren aan horeca en winkels in de buurt van de route naar de veerdienst. Menig veerhuis bloeit met de komst van het goede weer en daarmee van de fietsende toeristen jaarlijks op. Datzelfde geldt voor horecaterrassen die een flink graantje meepikken van de fietsende toerist die daar dorstig tijdens een rondje dijken neerstrijkt. Nationaal gezien komt Hoekstra daarvoor op een bedrag van € 12 miljoen. Dit betekent voor Gelderland, waar ongeveer een vijfde van het nationale aantal betaalde recreatieve veren vaart, nog eens een geschat bedrag van € 2,4 miljoen extra.

In totaal bedraagt de economische waarde van de overzettingen in Gelderland, geschat op basis van kengetallen, daarmee rond de € 100 miljoen per jaar. Dit bedrag kan gezien worden als een becijfering van de materiële opbrengsten van de veren. De immateriële opbrengsten zijn in dit hoofdstuk wel aangeduid maar het is bijna onmogelijk deze te becijferen. Waarschijnlijk zijn zij veel groter dan de materiele opbrengsten.

Tenslotte. In Nederland zijn naar schatting van Hoekstra een kleine 600 FTE in dienst bij de utilitaire veren en er zijn ruim 840 vrijwilligers bij de recreatieve veren actief. Omgerekend naar aantal veren betekent dit dat in Gelderland afgerond naar schatting ongeveer 150 FTE werkzaam zijn bij de utilitaire veren en 180 vrijwilligers bij de recreatieve Gelderse veren. Alleen al de Recreatiemaatschappij Uit®waarde biedt aan ruim 150 vrijwilligers werk op hun tien toeristische veren. Ook dit kan zowel als een materiële als een immateriële opbrengst worden beschouwd.

3. Het Gelders verenfonds

3.1 Inleiding

Een gesprek over de toekomst van de Gelderse veren kan niet plaatsvinden zonder de wijze van ondersteuning door het verenfonds van de Stichting Veren Gelderland te kennen. In 1995 is de Stichting Veren Gelderland opgericht en het doel is in de statuten in artikel 2 letterlijk omschreven als:

Doel ----------
Artikel 2 ----------
1. De stichting heeft ten doel een bijdrage te leveren aan een doelmatige instandhouding van overzetveren in ----- Gelderland in de ruimste zin des woords. ----------
2. De stichting tracht haar doel te verwezenlijken door: --
   - op basis van een subsidiereglement als bedoeld in artikel 11 van deze statuten gelden ter beschikking te stellen aan die gemeenten in Gelderland, die verantwoordelijk zijn voor de instandhouding van een veerverbinding; ----------
   - het opstellen van een modelexploitatie; ----------
   - het opstellen van een modeltarief-opzet; ----------
   - en al wat daarmee in de ruimste zin des woords verband houdt. ----------

Het verenfonds in Gelderland bestaat ruim 25 jaar en heeft in die periode een groot aantal (jaarlijkse) uitkeringen aan gemeenten verricht. De statuten, een modellenboek en het subsidiereglement vormen de basis voor de activiteiten van de stichting die door de achtereenvolgende besturen zijn ontplooid.

Het modellenboek (laatste herziening 2010) kent de volgende bijlagen als voorgeschreven stukken voor een subsidieaanvraag van een gemeente:

1. Checklist bij een 'Verzoek om een bijdrage';
2. Model exploitatierekening met toelichting;
3. Model exploitatiebegroting met toelichting;
4. Modelberekening van de personeelsformatie;
5. Model 'kleine aanvraag' fiets-/voetveer;
6. Accountantsverklaring of samenstellingsverklaring.

3.2 Toetsing subsidieaanvragen

De procedure voor een aanvraag is sinds de start in 1995 ongewijzigd gebleven. De veerexploitant dient bij de desbetreffende Gelderse oevergemeente(n) voor 1 mei een exploitatierekening met subsidieaanvraag over het afgelopen jaar in. De oevergemeente beoordeelt de subsidieaanvraag en bepaalt de bijdrage aan de exploitant binnen 6 weken na ontvangst van de aanvraag. Jaarlijks verstrekt de oevergemeente de minimum-adviesprijzen voor de tarieven, en ook bepaalde financiële uitgangspunten voor het

opstellen van de exploitatiebegroting en de exploitatierekening aan de veerexploitant. Dit zijn richtlijnen uit het modellenboek.

Het is de oevergemeente die in eerste instantie de regie heeft en een toets doet op de stukken. Vervolgens wordt door Burgemeester en Wethouders van die gemeente een schriftelijk verzoek gedaan voor een bijdrage aan het bestuur van de Stichting Veren Gelderland.

Bij de Stichting Veren Gelderland vindt een toets plaats waarbij de stichting de aanvraag formeel beoordeelt of deze compleet is en passend binnen de systematiek van het modellenboek van het Verenfonds. Procesmatig en inhoudelijk wordt de toetsing beoordeeld aan de hand van de criteria uit het modellenboek. Ambtelijk wordt dit gedaan door medewerkers van de provincie Gelderland. De provincie factureert voor deze ambtelijke diensten jaarlijks een bedrag (€ 19.000 in 2020) aan het verenfonds. Zij verzorgt de administratieve afwikkeling van de subsidieverlening, de financiële administratie en de verslaglegging. De controle is procesmatig en financieel en is veelal identiek aan wat de gemeenten doen. Als de aanvraag klopt, wordt ambtelijk tot uitkering besloten. Verantwoording aan het bestuur vindt plaats in de jaarrekening. Het bestuur vergadert tweemaal per jaar en stelt dan de begroting en de jaarrekening vast.

3.3 Analyse uitgaven en inkomsten verenfonds

De uitgaven
Voor de autoveren is over de afgelopen tien jaar volgens de jaarverslagen op deze wijze jaarlijks gemiddeld ruim € 700.000,-- aan gemeenten uitgekeerd als bijdrage in het exploitatietekort voor zeven autoveren. In totaal voor tien jaar dus € 7.000.000,--.

De hoogte van de subsidie vanuit het verenfonds is gebaseerd op een percentage van het vastgestelde jaarlijks exploitatietekort van een veer:

Autoveer	80 % subsidie
Voet- en fietsveer	35 % subsidie

De gemeente(n) staat dus voor 20 respectievelijk 65% van het exploitatietekort aan de lat. Als een veer interprovinciaal vaart dan bedraagt de subsidie maximaal de helft van bovengenoemde percentages. Sommige net Gelderse oevergemeenten dragen vrijwillig voor een deel bij in het tekort, maar niet alle. Bij verschillende oevergemeenten in provincie Gelderland krijgt elke gemeente de helft. Het verenfonds subsidieert alleen het exploitatietekort van de veren. Investeringen worden niet gesubsidieerd. Echter rente en afschrijving op investeringen (20 tot 40 jaar) maken expliciet onderdeel uit van het exploitatietekort van veren. Investeringen worden dus indirect toch gesubsidieerd.

In het overzicht op de volgende pagina staan de uitkeringen uit het verenfonds over de periode 2010 tot 2020 aan gemeenten voor de autoveren op een rij; het gaat om 8 uitkeringen aan gemeenten ten behoeve van 7 veren. De gemeenten Wageningen en Neder-Betuwe krijgen elk een gelijk bedrag voor hetzelfde veer.

Uit de tweede kolom blijkt dat in de meeste gevallen (zesmaal) de ondersteuning bedoeld is voor een particulier veer. In slechts twee gevallen worden gemeentelijke veren ondersteund, beide in de gemeente Zaltbommel. De hoogte van het totaal aan uitkeringen loopt langzaam op van ruim vijf ton in 2010 naar ruim acht ton in 2020. Het zijn met name de uitkeringen voor de veren Brakel-Herwijnen (investering in verduurzaming van het veer Brakel in 2010) en Dieren-Olburgen (nieuwbouw) die voor deze stijging zorgen.

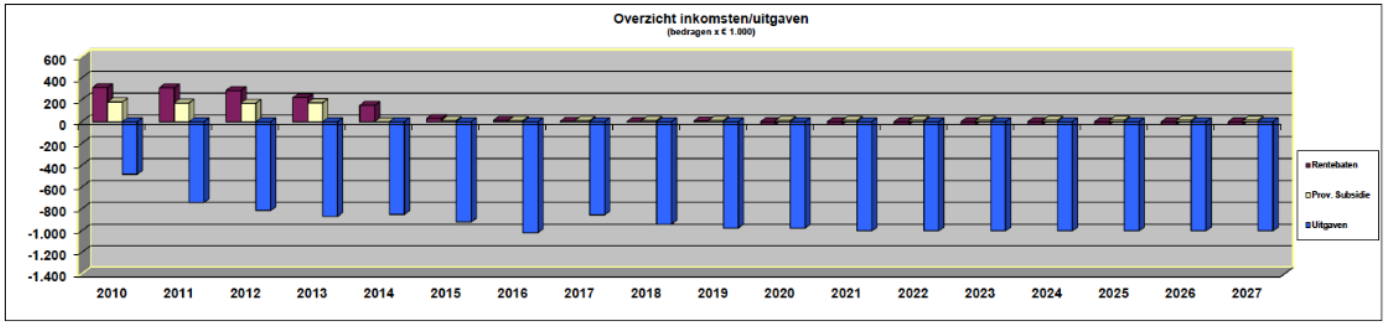
Bron: Stichting Verenfonds Gelderland

Autoveren, bijdragen aan gemeenten 80%

Exploitatie per jaar:		2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
	part/gem											
Zaltbommel - Nederhemert	part	20.482	18.207	17.742	19.265	19.354	19.612	19.794	8.722	18.617	22.386	
Zaltbommel - Aalst Veen	gem	25.160	45.724	48.050	52.202	66.284	66.740	57.562	56.172	64.248	67.034	
Wageningen - Opheusden	part	54.153	54.358	67.191	61.108	57.144	58.008	57.710	58.352	58.842	59.739	
Neder-Betuwe- Opheusden	part	54.153	54.358	67.191	61.108	57.144	58.008	57.710	58.352	58.842	59.738	
Zaltbommel - Brakel Herwijnen	gem	311.062	367.456	398.924	394.387	362.922	456.466	364.848	357.892	384.790	435.467	
Dieren - Olburgen	part	67.662	56.671	56.353	71.788	109.906	103.066	54.090	***100.000***	178.767	151.527	
Alem-Maren Kessel	part				24.125	17.043	26.299	12.223	13.841	24.769	16.974	
Maasbommel-Megen	part				28.275	22.221	24.575	25.578	23.032	25.673		
totaal		532672	596774	655451	712258	712018	812774,4	649515	676363	814548	812864,8	0

Fiets- en voetveren, bijdragen aan gemeenten 35%

Exploitatie per jaar:		2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
	part/gem											
Gorssel - Wilp	part	21.981	22.330	22.847	23.819	22.360	22.565	14.202	32.993	35.151	38.707	
Tiel-Wamel	gem	93.335	94.455	86.293	72.024	67.516	85.351	87.254	63.239	43.604	41.032	
Millingen aan de Rijn	part											
Gendt - Millingen	part											
Hattem/'t Kleine Veer	gem	6.327	7.481	6.368	7.473	7.252	8.890	8.667	5.088	5.197	5.765	
Drielse voetveer	part	14.965	18.733	21.614	27.983	20.178	24.006	21.546	24.230			
Varik-Heerewaarden	part	5.922	6.878	6.580	6.580	7.000	7.000	7.000	7.000	7.000	7.000	
Rheden-Rhederlaag	part	11.898	13.463	11.786	13.696	7.465	7.465	7.815	***7.815***		7.720	
Druten-Dodewaard	part	4.974	5.103	5.460	5.460	5.460	5.460	6.048	5.927	6.136	6.048	
Batenburg-Demen	part	2.665	2.665	2.555	2.555	2.555	2.555	2.625	2.625	2.555	2.578	
Nunspeet-Biddinghuizen	part	1.677	550									
Ermelo-Zeewolde	part	17.856	7.347	9.292	11.041	7.147	7.147	3.574	geen aanvr			
Beuningen-Slijk Ewijk	part		8.750	8.750	8.750	8.750	8.750	8.750	8.750	8.750	8.750	
Ravenstein-Niftrik	part		2.975	2.975	2.975	2.975	2.975	3.325	3.320	3.319	3.325	
Rhenen-Lienden	part				2.800	2.800	geen aanvr	geen aanvr	2.800	3.000		
Renkum - Heteren	part							13.461	13.461	13.461	13461	
Heerewaarden - Lith	part									5.005	4315,5	
Zaltbommel Waterbus Brakel Loevestein	part									29.683	43871	
Liniepont	part										3.325	
totaal		181600	190730	184520	185156	161458	182164	184267	177248	162861,28	185897,07	0



RJa ROB JOOSTEN ADVIES

Daarnaast zijn er de fiets- en voetveren. In het overzicht hiervoor staan de uitkeringen uit het verenfonds over de periode 2010 tot 2020 aan gemeenten voor de fiets- en voetveren op een rij. In het overzicht ontbreken de gegevens van twee van de 19 veren volledig: Millingen aan de Rijn-Pannerden en Gendt-Millingen. Zij tellen dus niet mee, net als Nunspeet-Biddinghuizen dat al jaren geen bijdrage meer nodig heeft. Er zijn 17 veren die (deels) in deze periode een uitkering via de gemeente gekregen hebben. Over 2019 hebben 13 fiets- en voetveren via de gemeente een uitkering mogen krijgen.

Ook uit dit overzicht blijkt dat van de ondersteunde veren de meeste in particuliere handen zijn, vaak van een stichting; er zijn slechts twee gemeentelijke veren in het rijtje opgenomen. In negen van de gevallen zijn de bijdragen in de exploitatie bescheiden en liggen ruim onder de tienduizend euro. In de laatste twee jaar zijn het drie fiets- voetveren veren die twee derde deel van de totale bijdragen aan exploitaties voor hun rekening nemen. Bij het veer Tiel-Wamel daalt het langjarig tekort ieder jaar structureel.

In de periode 2010 tot 2020 lag de gemiddelde totale uitkering voor de voet/fietsveren samen jaarlijks rond de € 180.000. In totaal is voor de voet/fiets- en de autoveren samen jaarlijks bijna € 1.000.000,-- uitgekeerd.

De inkomsten
De inkomsten van het Verenfonds bestonden uit aanzienlijke incidentele donaties vanuit de Gelderse Gemeenten en de provincie Gelderland in 1995 (ieder 8 miljoen gulden) en het rijk en de provincie Gelderland in 2007 (samen ca. € 8 miljoen waarvan het rijk via BDU ca. € 3 miljoen en de provincie € 5 miljoen) en jaarlijkse bijdragen van de provincie van € 160.000 vanuit het beleidsveld recreatie tot 2012.
Met name in het verleden werden aanzienlijke rente-inkomsten over het kapitaal gerealiseerd. Met de afname van het kapitaal en de dalende rentevergoedingen zijn de rente-inkomsten de laatste jaren steeds lager geworden.
Dit blijkt duidelijk uit het gekleurde overzicht op de vorige pagina van de inkomsten en de uitgaven in het jaarverslag van de stichting over 2020.

In de begroting 2020 van de stichting wordt het volgende aangegeven:

…dat door de toenemende subsidieverstrekking in de exploitatietekorten het eigen vermogen in 2020 nog slechts € 3,9 miljoen zal bedragen. Dit zal betekenen dat met de prognoses van baten en lasten het eigen vermogen ultimo 2024 negatief zal worden.

In de definitieve jaarrekening van de stichting over 2019 uit 2020 wordt vermeld:

Gezien de ingrijpende gevolgen van COVID19 voor de verenbranche (…..) verwachten wij dat over het lopende jaar 2020 hogere aanvragen voor subsidie zullen worden ingediend bij de oevergemeenten, waardoor ook de Stichting Veren Gelderland meer subsidie zal moeten uitkeren. Voor deze mogelijk hogere exploitatietekorten over het boekjaar 2020 verwachten wij geen probleem met het huidige saldo van de Stichting Veren Gelderland.

Als het fonds door COVID19 nog zwaarder belast gaat worden komt de uitputtingsdatum eerder in zicht. Hoewel de cijfers over 2020 voor dit onderzoek nog niet ter beschikking waren wordt vanuit het verenfonds aangegeven dat COVID geen wezenlijke impact heeft gehad op het totaal van de subsidieaanvragen. Dat was wel de verwachting, maar blijkbaar zijn niet alleen de inkomsten achtergebleven, maar ook de uitgaven.

De subsidiebeoordelingen
Ten behoeve van het onderzoek zijn de aanvragen over de afgelopen vijf jaar, in de vorm van de subsidieverzoeken vanuit de gemeenten met bijlagen, bekeken.

Het verenfonds heeft in de loop der decennia meerdere opeenvolgende modellenboeken gekend, geldig voor zowel autoveren als voetveren. Voor het onderzoek zijn modellenboeken uit diverse jaren ingezien.
De laatste versie van het modellenboek is van 2012, het laatste normenboek is van 2018 en het laatste reglement dateert van 2009. In de loop der jaren zijn in deze documenten kleine wijzigingen doorgevoerd. Vanaf het Modellenboek 2009 is als bijlage bij de aanvraag een accountantsverklaring of samenstellingsverklaring verplicht. Verder zijn de normbedragen aangepast en worden bij vervanging van veren enkele eisen gesteld zoals een taxatierapport van de restwaarde van het oude veer. Maar in feite zijn de voorschriften vanuit het fonds in de loop der jaren nauwelijks gewijzigd.

De toekenning van de subsidie is enkel gebaseerd op toetsing van de jaarrekening aan het modellenboek. Naast de financiële uitkeringsgegevens die in bovenstaande tabellen zijn weergegeven ontbreken beoordelingen van aanvragen die niet louter cijfermatig zijn. Dan kan gedacht worden aan contact met de ondernemer over de achterliggende redenen van een structureel exploitatietekort, vragen naar een visie op het tekort van de exploitant en van gemeente, vragen naar een verbeterplan, kortom, naar het waarom achter de cijfers. Aanvullende gegevens zijn echter niet voorhanden en door een vertegenwoordiger van het verenfonds is deze gang van zaken bevestigd.

3.4 Samenvattend

Het fonds van de Stichting Gelderse Veren voorziet in incidentele en vooral structurele jaarlijkse bijdragen in de exploitatietekorten van ongeveer de helft van alle Gelderse veren. De gemeenten zijn aanvrager van de subsidie. Het zijn met name particuliere veren die, via een oevergemeente, een beroep doen op subsidie van het verenfonds. De autoveren die een beroep doen op het fonds draaien gezamenlijk een exploitatieverlies van circa € 1,0 miljoen jaarlijks. De fiets- voetveren realiseren jaarlijks een exploitatietekort van circa een € 0,5 miljoen, derhalve samen circa € 1,5 miljoen. Hiervan wordt ongeveer een derde deel door de gemeenten gedragen en komt ca. een miljoen uit het fonds.

De jaarlijkse tekorten zijn min of meer structureel en lopen bij de autoveren jaarlijks op. Bij de fiets- voetveren stijgt het totaal aan uitkeringen niet echt en slechts een enkel veer springt eruit met een flinke stijging.

Tegenover het totaal aan uitkeringen van het verenfonds dat 80% van het exploitatietekort dekt staat 20% aan ongedekt exploitatietekort voor gemeenten. In 2019 pasten de gemeenten voor autoveren in totaal ongeveer € 200.000, -- bij in de tekorten. Bij de voet-fietsveren was dit op basis van een 35% bijdrage van het verenfonds ongeveer € 350.000,--, 65% van het exploitatietekort. In het geval het twee Gelderse oevergemeenten betreft kan het tekort door twee gemeenten opgevangen worden. Van de exploitanten wordt geen bijdrage verwacht.

In prikkels vanuit het fonds naar gemeenten en exploitanten om de uitputting van het fonds af te remmen of te voorkomen -voor zover dit mogelijk is- voorziet het fonds nauwelijks. De enige mogelijkheid die het fonds hiertoe biedt is een prikkel bij vermindering van het exploitatietekort.

4. Visie ondernemers en gemeenten

4.1 Inleiding

De provincie Gelderland is de provincie in Nederland met de meeste veren binnen haar grenzen: er varen 22 utilitaire veren en 26 toeristische veren. Deze 48 veren worden geëxploiteerd door 27 ondernemers; diverse ondernemers exploiteren meerdere veren. Soms zijn gemeenten zelf exploitant van een veer. Het aantal Gelderse gemeenten dat een veer binnen haar grenzen heeft bedraagt 32.
In het kader van het onderzoek zijn in 2021 interviews gehouden met ondernemers en gemeenten. Voorafgaand aan de gesprekken is aan alle partijen een vragenlijst (zie bijlage) toegezonden met het verzoek deze vooraf ingevuld te retourneren. Op dit terugzend verzoek is na een reminder door 17 ondernemers en 14 gemeenten gereageerd.
Vervolgens hebben in de periode september - december 2021 de gesprekken plaatsgevonden met de ondernemers, twee belangengroepen (LVP en VEEON) en met de gemeenten. De exploitanten met wie gesproken is exploiteren samen 29 van de 48 veren in Gelderland. Vanwege de voorwaarden rondom Corona hebben veel gesprekken via MS Teams plaatsgevonden.

Qua ligging in de provincie blijkt dat de grootste concentratie aan veren in Rivierenland aan de Nederrijn ligt (13 stuks). Daarnaast worden veren op de Lek (4), de Maas (8) en de Waal (7) geëxploiteerd. De overige veren liggen aan de IJssel (6), aan diverse andere kleinere rivieren/wateren liggen nog enkele veren (10). Bij de selectie van de gesprekken is gekeken naar de retour ontvangen vragenlijsten, ondersteuning via het verenfonds en naar een aanvaardbare spreiding over de provincie.

De omvang van het aantal gesprekken maakt dat er geen sprake is van een steekproef. Er is een substantieel aantal belanghebbenden gesproken, bijna de helft van de totale doelgroep. Daar waar in dit onderzoek uitspraken gedaan worden, wordt indien nodig en mogelijk aangegeven of dit voor de hele groep geldt of voor een deel daarvan.
Als uitgangspunt voor de gesprekken is een agenda opgesteld als mogelijke leidraad voor het gesprek mede op basis van al bekende informatie en het ingevulde vragenformulier. Hoewel ieder gesprek uniek kan worden genoemd waren de belangrijkste onderwerpen die besproken zijn de volgende:

1. Algemeen (kennismaking, takenpakket, kennis van Twijnstra & Gudde rapport, belang van het veer e.d.)
2. Het Gelders verenfonds
3. Problematiek bij de veren
4. Duurzaamheid
5. Tarieven
6. Beleid
7. Routestructuren e.d.
8. Tips en een eventuele visie op oplossingsrichtingen volgens exploitant/gemeente

In het navolgende deel zijn weergaven van de belangrijkste uitspraken/meningen uit de gesprekken en de invulformulieren cursief opgenomen, soms voorzien van een korte toelichting van de onderzoeker.

4.2 De gesprekken met de ondernemers

1. Algemeen

- *'Wij kennen het rapport van Twijnstra & Gudde niet.'*

Uit de gesprekken bleek dat veel exploitanten niet echt op de hoogte zijn van het bestaan van het rapport van Twijnstra & Gudde of niet goed bekend zijn met de inhoud ervan. De brancheverenigingen hebben hier klaarblijkelijk geen aandacht aan besteed richting de leden.

- *Niet iedereen beseft de ernst van de (financiële) problematiek.*

In het verlengde van de vorige constatering blijkt uit de gesprekken het besef dat de klok voor het verenfonds op vijf voor 12 staat niet tot iedereen te zijn doorgedrongen. Dit geldt overigens ook voor de gemeenten. Meermalen wordt door ondernemers aangegeven dat het gesprek aanleiding geeft tot overleg om de stand van zaken en eventuele ontwikkelingen onder de aandacht te brengen van de gemeente.

2 Het Gelders verenfonds

- *"Ze moeten het fonds niet afschaffen maar het dient exploitanten meer te prikkelen"*

De meeste exploitanten spreken zich niet negatief uit over het verenfonds en er wordt niet met afgunst naar ondersteuning gekeken. De basishouding is vaak: we willen als het mogelijk is de eigen broek ophouden. Maar dat moet mogelijk zijn; een prikkeling van het ondernemerschap (want de huidige subsidievorm maakt lui) wordt niet als negatief gezien.

- *"Het zou goed zijn als een Verenfonds in enigerlei vorm blijft bestaan maar dan bijvoorbeeld specifiek voor veerverbindingen die inzetten op het verduurzamen van de schepen of op andere specifieke belangen. Met andere woorden een verenfonds voor 'maatwerk op divers gebied'"*

Kennelijk heeft een deel van de exploitanten zich al neergelegd bij een andere toekomst. Een toekomst waarin er wel een verenfonds bestaat maar dat dan een speciaal doel dient. Aangegeven wordt dat een tegemoetkoming of bij voorbeeld een renteloze lening voor 25 jaar t.b.v. electrificeren/duurzaamheid deels uitkomst zou kunnen bieden.

- *"Wat doen we met veren die niet rendabel blijken te zijn, ook na verhoging van het tarief, bijvoorbeeld omdat er een brug in de nabijheid ligt. Het is de vraag of dan nog structurele ondersteuning mogelijk is. Het belang van het in standhouden van de verbinding wordt dan bepaald door de gemeente of de provincie".*

- *"De publieke functie die de veren vervullen verdient (deels) ook publieke financiering; voer een landelijk verenfonds in. Veren zijn geen OV maar men kan zich afvragen waarom veren geen landelijke steun krijgen terwijl men wel in het algemeen belang vaart."*

3 Problematiek bij de veren

- *"De veerdiensten wacht in de toekomst een grote opgave om het bestaansrecht te kunnen blijven waarborgen/bewijzen. Terwijl dat eigenlijk helemaal geen probleem zou moeten zijn".*

- *"Het wordt voor exploitanten steeds moeilijker om zelfstandig het hoofd boven water te houden".*

Alle exploitanten geven aan dat de problemen zich min of meer opstapelen en niet alleen van financiële aard zijn. Terwijl de inkomsten achterblijven worden de kosten steeds hoger, en men noemt de kosten van:

-gekwalificeerd personeel
-brandstof (gasolie)
-onderhoud materieel
-onderhoud infrastructuur zoals veerstoepen
-onderhoud baggeren i.v.m. laag water. Deze kosten komen vaak ten laste van exploitanten en niet van gemeente of Rijkswaterstaat
-strengere milieueisen.



Foto: De veerpont Dieren-Olburgen (Foto Antoinet Roëling)

- *"Er is weinig contact met de gemeente. Er is een slechte betrokkenheid bij de gemeente, er is sprake van vanzelfsprekendheid. De bewegwijzering naar de pont is slecht (redenen: andere partij gaat erover, we willen geen sluipverkeer, bebording zelf betalen). Gemeenten informeren exploitanten slecht over werkzaamheden en alternatieven".*

- *"Private veren maken meer winst met name omdat ze minder overheadkosten hebben".*

Deze mening van een ondernemer strookt niet met het feit dat bijna alle veren die gebruik maken van het verenfonds in particuliere handen zijn en kennelijk geen winst maken.

- *"Het verdwijnen van de subsidieregeling zal direct gevolg hebben voor het voortbestaan van een aantal veerdiensten".*

Aangegeven wordt dat op basis van de lopende subsidieregeling vaak langjarige verplichtingen zijn aangegaan (nieuwbouw veerponten met

afschrijvingstermijnen/financieringen van 30 jaar) op basis van te verwachten uitkeringen van het verenfonds. Diverse gemeenten staan garant voor de lening maar wie neemt deze verplichtingen straks over?

- *"De werkelijke tekorten van veren liggen eigenlijk hoger".*

Diverse veren hebben in de praktijk een niet reële kostenstructuur zo wordt aangegeven. Een aantal veren is oud en heeft geen kapitaallasten meer. Dit probleem manifesteert zich hoe dan ook ooit.
Er wordt op gewezen dat soms sprake is van liefdewerk waarbij de management fee van de exploitant (te) laag is en niet alle uren worden in rekening gebracht. Deze wordt in enkele gevallen te laag opgevoerd in de exploitatie bijvoorbeeld vanuit principiële redenen ("ik hoef niet per se een subsidie, ik kan mijzelf wel bedruipen"). Ook de inzet van vrijwilligers (oud-schippers) drukt de werkelijke kosten. Dit kan gevolgen hebben voor de overname van sommige veren in toekomst.
Meermalen wordt aangegeven dat sommige organisaties met vrijwilligers varen en waarschijnlijk diverse subsidies krijgen en dat vindt men valse concurrentie. De vraag wordt gesteld of door gemeenten met twee maten wordt gemeten.

Er wordt op gewezen dat de kosten van exploitaties lastig te drukken zijn want het grootste deel bestaat uit salarissen van personeel en gasolie en dat ligt behoorlijk vast. Men vindt minder varen gericht op kostenbesparing geen optie want dan zijn er ook minder inkomsten. In het algemeen stellen de ondernemers dat verbeteringen binnen de exploitatie niet direct leiden tot betere dekking van de kosten. Men wijst erop dat opstellen en uitvoeren van een verbeterplan gericht op een hogere omzet (marketing, PR, etc.) weinig oplevert. Het aantal klanten is relatief vast, maar voor toerisme geldt dit minder.

- *"Cultuurhistorie: een veerdienst die al verschillende eeuwen bestaat komt misschien wel te vervallen. Dat is toch te gek voor woorden".*

- *"De Corona problematiek kan lastig worden voor ons ondernemers".*

De verwachting van ondernemers is dat er structureel minimaal ca. 10% minder overzettingen na Corona worden gerealiseerd vanwege het thuiswerken. Ook het uitstel van de belastingdienst van de betaling van de loonheffing wordt als probleem genoemd nu de betaling er alsnog aan komt.

- *"Bij stoppen van een veer is de impact groot. Denk naast scholen en dergelijke ook aan bedrijven, winkels, personeel dat moet omrijden e.d. Noodlijdende veren liggen vaak bij kleine gemeenschappen waarbij het gebruik beperkt is, maar waar het veer juist hard nodig is (sociaal isolement)."*

- *"We hopen dat de gemeenten zullen blijven of gaan betalen, maar dat zal niet tot elke prijs zijn".*

Ondernemers geven aan te stoppen als het veer structureel verlies draait en de meesten verwachten niet dat de gemeenten zonder meer in de bres zullen springen om het financiële gat te dichten. Het is de vraag of gemeenten zich dat voldoende realiseren.

- *"De branche werkt niet samen, er is geen algemene belangenbehartiging en de veren positioneren zich zeer slecht in de markt. De belangenbehartiging met de huidige organisaties is onvoldoende. In de huidige structuur wordt onvoldoende naar gemeenschappelijk belang gekeken. De verenbranche is gebaat bij een solide en professionele brancheorganisatie die niet gekenmerkt wordt door bestuurders die als exploitant in een brancheorganisatie zitten. Er is geen aansluiting bij*

overheidsinstellingen waaronder RWS; de verschillende partijen (regio, exploitanten, gemeenten, etc.) moeten gezamenlijk optrekken naar de overheid."

4. Duurzaamheid

- *"Het voorkomen van onnodig omrijden blijft actueel maar het daarmee samenhangende CO2 probleem neemt af".*

Het argument dat veren veel omrijdkilometers voorkomen blijft voor ondernemers overeind, maar onnodige CO2-uitstoot door omrijden voorkomen, wordt langzaam achterhaald. Het gebruik van fossiele brandstoffen is op zijn retour en dat is een trage maar goede ontwikkeling. Toch blijft omrijden ongewenst omdat dit tijd kost, omdat ook stroom opgewekt dient te worden en omdat de kans op verkeersongelukken groter is.

- *"Electrificeren van het schip draagt bij aan onze maatschappelijke verantwoordelijkheid". "Organiseer een landelijke duurzaamheidspot voor investeringen voor alle veren. De provincie geeft geen subsidie voor verduurzaming".*

Het electrificeren van een veer draagt bij aan de borging van de continuïteit van de exploitatie maar vergt een aanzienlijke investering volgens de ondernemers. In principe merkt de klant daar niets van en levert het de exploitant geen extra inkomsten op. Sterker nog, het kost alleen maar geld. Veel exploitanten geven aan deze vorm van verduurzaming niet (zondermeer) zelf te gaan betalen. Duurzaam varen is weliswaar goedkoper in exploitatie, maar duur in aanschaf.

- *"Fonds moet eigenlijk ook in calamiteiten voorzien".*

De effecten op de omzet verschillen maar deze kunnen voor een deel van de exploitanten negatief uitvallen. Corona zou zo'n calamiteit kunnen zijn waarvan de hele reikwijdte nog niet bekend is. In de praktijk kan het bestuur in bijzondere gevallen afwijken van de criteria. In 2021 is bijvoorbeeld besloten om het verplichte minimumaantal vaarweken tijdens de Corona-pandemie los te laten. Als veren tijdens de pandemie niet of minder voeren, konden ze toch de exploitatietekorten indienen. Uiteindelijk bleek dat het tekort daarmee niet substantieel hoger lag, omdat ook de kosten (personeel en gasolie) minder waren.

5. Tarieven

- *"Klanten begrijpen niet dat een veerpont geld kost".*

In de ogen van ondernemers hebben klanten hebben geen inzicht in de kosten van een veerexploitatie en denken dat het altijd een overheidstaak is. De opbouw van kosten en baten van een veerexploitatie is bij de klanten niet bekend. Dat geldt ook voor de gedachte dat een veer financiële steun nodig zou hebben. Ondernemers geven aan dat betere voorlichting hierover gewenst is. Een (landelijke) campagne om aandacht van publiek te vragen en het belang en de positie van de veren te benadrukken is in hun ogen hard nodig. Waarschijnlijk is vrijwel iedereen (het publiek) het eens met de dan aan te voeren argumenten en stellingen. Er zijn voldoende argumenten om het bestaan van veren en een hoger tarief of ondersteuning door de overheid te rechtvaardigen en waarschijnlijk zal het publiek dit nog begrijpen ook.

- *"Het verhogen van het tarief leidt vrijwel altijd tot klantverlies, omdat de bruggen nog altijd "gratis" zijn en iedere verhoging leidt tot rekenwerk bij de klant en een geringer verschil met het rondrijden".*

Vanuit de kostenkant zou een tariefverhoging voor het autoverkeer volgens veel ondernemers eigenlijk geen enkel probleem moeten zijn; elke extra omrijdkilometer kost immers € 0,50 per kilometer. Maar omrijd argumenten zijn niet altijd rationeel. Voor leaserijders zijn de omrijdkosten minder van belang want zij zijn niet gevoelig voor de kosten van omrijdkilometers, wel voor tijdbesparing. Voor hen werkt de prijselasticiteit minder want tijd is belangrijker dan prijs. Bij hogere benzineprijzen komen er meer andere

klanten. Fietsers hebben uiteraard niets met die prijzen te maken en omrijden is lastiger voor hen, hoewel minder lastig voor elektrische fietsen.

Diverse exploitanten geven aan dat een prijsverhoging een deel van de problemen zou kunnen oplossen maar vinden maximaal inflatiecorrecties gewenst. Dit om de financiële aantrekkelijkheid voor de keuze van het gebruik van de veerpont ten opzichte van de omrijdkilometers niet uit de pas te laten lopen. Met een brug in de nabijheid is tariefverhoging dus moeilijk. Ervaring leert dat als klanten lang genoeg de brug nemen gewenning optreedt en zij niet meer terug naar het veer komen.

In zijn algemeen zijn de exploitanten van mening dat een goed gecommuniceerde, gestaffelde en gefaseerde prijsverhoging over enkele jaren tot op zekere hoogte mogelijk is. Mits de branche dit min of meer gezamenlijk doet want soms zijn prijsverhogingen lastig vanwege de concurrentie met andere veren. De verhoging moet dan wel begeleid worden door informatie over het wanneer en het waarom van de prijsverhoging en dat het vaak private ondernemingen betreft en geen overheid.

- *"Er wordt binnen de branche onderling niet over prijzen gesproken".*

De tariefstelling lijkt deels een gevoelskwestie; gezamenlijk optrekken daarin is lastig maar wel noodzakelijk. Aangegeven wordt dat onderlinge prijsafspraken niet zouden mogen vanwege het verbod op prijsafspraken.

- *"Een prijsverhoging voor recreanten en toeristen is geen probleem"*

Een tariefverhoging voor recreanten en toeristen is meestal geen probleem omdat dit incidentele overtochten betreft.

- *"Een prijsverhoging voor schooljeugd ligt lastig".*

Voor abonnementhouders en schoolgaande jeugd die een veer frequent gebruiken kan een tariefsverhoging ingrijpend zijn vinden veel ondervraagden. Overigens is daarbij maatwerk mogelijk door bijvoorbeeld een goedkopere tienrittenkaart voor door de week of varianten daarop in te voeren (voordelige abonnementen). Eigenlijk is het heel vreemd dat in veel gevallen de kosten niet gewoon worden gedekt door de inkomsten. Er zou eigenlijk gezamenlijk onderzoek gedaan moeten worden naar het effect van tariefstellingen en het verschil in tarieven bij de diverse veerponten.

6. Beleid

- *"Veren onderdeel laten zijn van het wegennetwerk*".

Sommige ondernemers denken dat door veren weer onderdeel te laten zijn van het wegennetwerk deze weer onder de wet uitkering wegen vallen zoals voor 1994. Indertijd is met de nieuwe wet echter geen geoormerkt geld terechtgekomen bij de veerponten, maar het geld is verdeeld over alle provincies zonder label. In Gelderland is de basis voor het Verenfonds de stortingen door gemeenten en provincie van het gedecentraliseerde WUW-geld (Wet Uitkering Wegen) geweest. In andere provincies is dit niet gebeurd.

- *"Belang van veren beter onderkennen.* "

Men geeft in de gesprekken aan dat duidelijk en veel meer dan nu het geval is moet worden onderkend dat veren heel belangrijk zijn voor het wegennetwerk en de verbindingen in rivierengebieden. Terwijl de financiële resultaten centraal staan moeten de diverse belangen van veren veel meer onder de aandacht worden gebracht. Wat zijn de consequenties zijn bijvoorbeeld 30% van de veren weg zou vallen? Ook de calamiteiten functie (incidentbestrijding, vervoer brandweer e.d.) wordt vergeten. Veelal hangen de veren "ergens bij".

- *"Veren als Openbaar Vervoer. Kunnen we de vergelijking trekken met de NS of busdiensten o.i.d. Ga over op het systeem België waar alle overheidsponten gratis zijn".*

De exploitatie van veren zou in de ogen van ondernemers betaald kunnen worden uit andere budgetten zoals bijvoorbeeld de wegenbelasting, en dat kan een overweging van de Rijksoverheid zijn. Het kostenvoordeel vanwege het vervallen van de inningskosten en alles wat daarmee samenhangt (reistijd, afstorten, veiligheid, apparatuur, fraude e.d.) is overigens aanzienlijk. Volgens diverse ondernemers lijken veren een soort een varende brug te zijn maar aangegeven wordt dat vaste bruggen gratis zijn. De OV-status wordt met getemperd enthousiasme bekeken want verplicht aanbesteden is, met al de individuele veerpont exploitaties, praktisch moeilijk te regelen en ook minder gewenst. Het beleid zou voor veel ondernemers niet (alleen) op lokaal of provinciaal niveau bepaald moeten worden, maar zeker ook op landelijk niveau.

- *"Toeristische veren varen in de winter niet, de utilitaire veren wel. Stimuleer als gemeente het gebruik van bestaande veren i.p.v. de ontwikkeling van gesubsidieerde nieuwe kleinschalige toeristische voetveren".*

Diverse ondernemers zien toeristische veren als concurrerend en geven aan dat gemakshalve vaak wordt vergeten dat de utilitaire veren ook veel toeristisch/recreatieve klanten en scholieren overzetten. Vanuit dat oogpunt vinden ondernemers het vreemd om deze categorie utilitaire veren niet meer te ondersteunen.
De meerderheid van ondernemers vindt dat initiatieven voor nieuwe kleine toeristische fiets-voetveren oneerlijk concurrentie veroorzaken. Men zegt dat met twee maten wordt gemeten. Men vindt het belangrijk dat gemeenten en provincie de waarde van de bestaande veren onderkennen en het gebruik van veren in de mobiliteitsketen stimuleren.

7. Routestructuren e.d.

- *"De infrastructuur in het Rivierengebied is oost-west georiënteerd".*

De veren zijn voor de ondernemers binnen de oost-west structuren in het rivierengebied belangrijke noord-zuid verbindingen. In de IJsselstreek is de bestaande vaste infrastructuur juist noord-zuid georiënteerd. Daar zijn de veren van belang voor met name het oost-west verkeer.

- *"Beleving van de rivieren is uitermate belangrijk"*.

De rivier- en veerbeleving is een belangrijk onderdeel voor recreanten en toeristen en vormt een specifieke "attractie" in het Rivierengebied. Men vindt het bijzonder leuk om op een boot de rivier over te varen, aldus menig ondernemer.

8 Tips

- Sommige exploitanten hebben een goed contact met de toeristische sector in de omgeving van de veerpont. Dit contact levert een wederzijdse bijdrage in de vorm van het bekendmaken van de "veerattractie" en de ligplaats van de veerpont en vaartijden.
- Sponsoring op veerponten vindt men een (lastige) vorm van inkomsten. Daarnaast is men van mening dat dit niet veel inkomsten oplevert.
- *"Stimuleer recreatief gebruik ponten, betere bewegwijzering, ooit kunnen we zonder personeel varen".*

4.3 De gesprekken met de gemeenten

Ook de uitkomsten van de (overwegend) ambtelijke gesprekken met de gemeenten zijn naar dezelfde onderwerpen gegroepeerd.

1. Algemeen (kennismaking, takenpakket, kennis van rapport Twijnstra & Gudde, belang van het veer e.d.)
2. Het Gelders verenfonds

3. Problematiek bij de veren
4. Duurzaamheid
5. Tarieven
6. Beleid
7. Routestructuren e.d.

1. Algemeen:

- *"Het Twijnstra&Gudde rapport is niet goed bekend bij ons".*

Het rapport van Twijnstra&Gudde uit 2020 blijkt niet echt (goed) bekend te zijn bij de ambtenaren die deelnamen aan het interview. Het urgentiegevoel voor de toenemende problematiek bij de veerexploitaties ontbreekt bij vrijwel alle gemeenten. Bij het stoppen van de exploitatiesubsidie zullen de effecten voor een aantal veren wel meevallen, is soms de reactie. Het belang van de problematiek wordt overigens wel duidelijker als men er desgevraagd over nadenkt, maar dat moet dan wel eerst helder uitgesproken worden.

- *"Veren zijn ondergebracht bij uiteenlopende beleidsvelden bij de gemeenten".*

Veel gemeenten vinden veren een vreemde eend in de bijt; onbekend maakt onbemind. Het contact met de veerexploitanten is meestal niet intensief. Men heeft veelal geen beeld van de exploitatie en de problematiek rondom het veer, de vanzelfsprekendheid dat de veren er zijn en dat ze varen is groot.
Meegegeven wordt dat er binnen de gemeente vaak niemand is die de exploitatie van het veer goed kan beoordelen. Niemand voelt zich verantwoordelijk, noch bij de beleidsvelden verkeer en mobiliteit nog bij recreatie en toerisme.

2 Het Gelders verenfonds

- *"Kunnen we gezamenlijk met de gemeenten onderzoek doen naar subsidiemogelijkheden voor verduurzaming en innovatie?".*

De verduurzaming is in de ogen van de gemeenten eigenlijk des ondernemers maar dat levert binnen de exploitatie geen voordeel op gezien de flinke investering. Ook de reizigers zelf merken geen fysieke voordelen van verduurzaming. De stimulans voor verduurzaming moet dus uit een andere hoek komen.

- *"Kan een verlaging van het uitkeringspercentage uit het fonds een oplossing bieden?".*

Aangegeven wordt dat de bijdragen uit het verenfonds verlaagd worden bijvoorbeeld van 80% naar 50%. Het fonds kan aanvullende voorwaarden stellen voor een subsidie uitkering.

- *"Kijk naar andere provincies of regio's (of dat daar andere methoden van ondersteuning worden gehanteerd). Of kijk naar ondersteuning in het buitenland (bijvoorbeeld België)."*

België beschikt volgens Mark Hoekstra (Welvarend, 2016) over slechts 39 voornamelijk recreatieve veren die bijna alle in handen van de overheid zijn en deze zijn over het algemeen gratis. Alleen de particuliere veren rekenen een tarief voor de overzetting.

- *"De financiële garantstelling van de gemeente rekent op het fonds".*

Diverse gemeenten staan garant voor de hypotheek die op het pontveer rust en soms zijn er langjarige garanties afgegeven ter dekking van het tekort. Ondernemers hebben op basis van langjarige afspraken investeringen gedaan in de veren. Financieel hebben zowel gemeenten als exploitanten dus baat bij het voortbestaan van het fonds.
De bijdragen vanuit het Verenfonds zijn financieel aanzienlijk en niet zomaar over te nemen volgens veel gemeenten. Daarbij komt ook nog dat relatief veel gemeenten te maken hebben met ombuigingsoperaties van gemeentelijke uitgaven.

3 Problematiek bij de veren

- *"Wij kennen het belang van het veer niet precies maar we hebben er weinig mee te maken en we zijn niet op de hoogte van wat er speelt bij een veer exploitatie".*

Gemeenten geven aan niet goed op de hoogte te zijn van het reilen en zeilen bij de veren in de gemeente. Onderliggende cijfers zijn meestal niet goed bekend, er is weinig kennis, maar men vindt de veren, als men er over nadenkt, wel belangrijk (te vaak zonder actief aan kunnen geven waarom). Behoudens wat klachten over te hard rijden naar het veer op secundaire wegen zijn er weinig signalen die ertoe leiden dat er nagedacht moet worden over de veerdiensten.
De gesprekken binnen dit onderzoek zijn voor het merendeel van de gemeenten aanleiding om de veren anders te gaan bekijken en intern aandacht voor het belang van de veren te vragen. Er is bij veel gemeenten duidelijk sprake van een "*wake up call*". Een vraag voor ondersteuning in de toekomst voor verduurzaming of de exploitatie wordt niet ondenkbaar geacht, maar dan moet men daarop voorbereid zijn.

4. Duurzaamheid

- *"Het is belangrijk CO2 uitstoot te voorkomen door minder omrijden en door minder uitstoot van het veer na electrificering".*

Gemeenten zien over het algemeen de voordelen voor het milieu bij het gebruik van veren en bij electrificering van een veer. Als de vraag naar ondersteuning voor electrificering te zijner tijd vanuit de exploitant komt zal door de gemeente eerst het belang van het veer moeten worden benoemd en onderkend. Diverse gemeenten realiseren zich naar aanleiding van het gesprek dat het belangrijk is daar nu al (bestuurlijke) aandacht aan te gaan besteden.

- *"Over verduurzaming van de veren denken wij (nog) niet na maar misschien is het een kans om verduurzaming te stimuleren via het fonds".*

De verduurzaming van een veer is een grote investering die volgens de gemeenten niet altijd in de exploitatie op te vangen is; de hoogte van de investering is afhankelijk van diverse factoren en verschilt sterk per veerpont. Verduurzaming levert voor de cliënten van een veer geen enkele fysieke meerwaarde op. Duurzaamheid betreft een puur maatschappelijk belang. Daarin kan de provincie via een (eenmalige) duurzaamheidssubsidie iets regelen ter vervanging van het verenfonds. Er is (nu) geen lokaal budget bij de gemeenten beschikbaar, wel bij de provincie en bij het Rijk. Zonder budget worden de duurzaamheidsdoelstellingen van de overheid nooit gehaald.

5. Tarieven

- *"Een prijsverhoging voor toeristen en recreanten lijkt mogelijk".*

Een prijsverhoging voor toeristen en recreanten lijkt de meeste gemeenten geen probleem mits de scholieren en inwoners (enigszins) ontzien worden met rittenkaarten en abonnementen.

- *"Een algemene prijsverhoging is alleen mogelijk op voorwaarden".*

Een verhoging van de tarieven lijkt gemeenten beter mogelijk mits gestaffeld, maar ook niet tot in het oneindige. Bij hogere tarieven prijst het veer zich wellicht uit de markt. Duidelijk en heel helder communiceren van tariefverhogingen waarbij gewezen wordt op het waarom, op de kosten van een veer (met aandacht voor de stijgende kosten van o.a. gasolie en personeel) , op de maatschappelijke belangen etc. wordt als van groot belang gezien.

6. Beleid

- *"De procedure rondom het eerste onderzoek van de provincie (Twijnstra Gudde) was teleurstellend"*.
- De gemeenten die hebben deelgenomen aan de bijeenkomst voor het provinciale rapport vinden dat met hun bevindingen en opmerkingen niets gedaan is.

- *"Het is een probleem dat de veren met verschillende provinciale en gemeentelijke beleidsvelden te maken hebben".*

Veelal komen de veren en de exploitatie daarvan terecht bij ambtenaren die geen expertise hebben op verengebied, aldus menig ondervraagde gemeente. Het wordt niet integraal maar sectoraal bekeken. Ambtenaren en waarschijnlijk ook bestuurders hebben eigenlijk nooit nagedacht over het multibelang van veren, men geeft aan: "de veren zijn er gewoon".

- *"Los van de mobiliteitsbehoefte zit de meerwaarde van veren op meerdere vlakken".*

Men geeft aan dat de bijdrage van veren aan de aan de mobiliteit door de provincie als te gering wordt geacht. Oog voor de andere maatschappelijke belangen heeft de provincie evenmin in de ogen van veel gemeenten.

- *"Vergeet het belang van veren voor de calamiteitenbestrijding niet"*
- Het belang van veren binnen de calamiteiten bestrijding verdient aandacht volgens sommige gemeenten. Daarbij wordt met name gewezen op filevorming op de dichtstbij zijnde brug. Gesteld wordt dat als de veren eruit liggen (bijvoorbeeld bij hoog water), de bruggen vaststaan doordat er files ontstaan.

7. Routestructuren

- *"Het is minder bekend is dat auto- en utilitaire veren veel recreatief en toeristisch gebruik kennen".*

Er wordt op meermalen op gewezen dat niet de fiets- voetveren maar de utilitaire veren veruit de meeste fietsers/voetgangers overzetten. Enkele gemeenten merken op dat de aanleg van een fietsbrug geldverspilling is en veren tekort doet.

- *"De veren zijn veelal onderdeel van het toeristische (wandel – en fietsroute) knooppunten netwerk: we staan niet stil bij wat we hebben:* veren zijn de 'missing link' voor veel recreatieve routes*".*

Veel gemeenten geven aan dat veren voorzien in een behoefte; recreatief verkeer zorgt voor 40% van de overzettingen (recreatie en toerisme, winkel- en familiebezoek). Gewezen wordt op de beleving van de Betuwe, het rivierengebied van Maas, Rijn, Waal en IJssel. De wandel- en fietsmogelijkheden lopen via de knooppuntroutes over de veren. Er wordt gewezen op een verarming van het aanbod van routestructuren in de rivierengebieden, zowel lokaal, bovenlokaal als regionaal voor wandelen en fietsen. Dit geldt ook voor de cultuurhistorische verhaallijnen en samenwerking tussen oevergemeenten. Men ziet inclusie (toegankelijkheid), cultuurhistorie (verhaallijnen) graag hoog op de agenda bij de toekomst van de veren.

- *"Vrijwel geen enkel veer is onderdeel van een busroute: er loopt geen OV over het veer, maar ook niet op de dijk".*

Gemeenten geven aan dat veren van groot belang zijn voor toerisme en recreatie: de provincie wil een dekkend wandel- en fietsnetwerk en dat kan in het rivierengebied en in de IJsselstreek niet zonder veren. De veren verbinden de Betuwe met de uitlopers van de Veluwe en zijn daarbij een belangrijke schakel in de aansluiting van het netwerk aan beide zijden van de Waal, IJssel en Neder-Rijn. Dat wordt volgens de gemeenten niet goed onderkend.

- *"Het Gelders rivierengebied bestaat eigenlijk uit een aantal eilanden waarvoor de veren een belangrijke functie hebben".*

Aangegeven wordt dat veren de enige noord-zuid ontsluiting zijn (omrijden via A27/A2) in het rivierengebied. En daarmee erg belangrijk voor de ontsluiting waarbij gewezen wordt op bijvoorbeeld de West-Bommelerwaard vanuit het zuiden. Voor de IJsselstreek wordt opgemerkt dat de veren juist een belangrijke schakel in de oost-west verbinding zijn. Vanwege de afstanden naar de eerstvolgende brug zullen inwoners/bezoekers bij opheffing van het veer vaker de auto (moeten) pakken.



Foto: Fiets- en voetveer Dommerholtsveer van Wilp naar Gorssel (foto: gemeente Lochem)

- *"Het veer wordt meer en meer gebruikt zowel op piekmomenten (zonnige dagen, weekenden en feestdagen) als op dagen die voorheen rustiger waren (slechter weer, doordeweekse dagen)".*
- Als oorzaken daarvan worden aangegeven de groei van het toerisme in eigen land, de komst van de e-bike en de groeiende groep gezonde ouderen die de tijd heeft om de omgeving te verkennen. De mobiliteit wordt door elektrische fietsen groter en veren vullen dat mooi aan.

- *"Het veer verbindt naast twee toeristisch aantrekkelijke gemeenten ook twee diverse toeristische regio's (De Achterhoek en De Veluwe)".*

Aangegeven wordt dat de veren onderdeel zijn van de IJsselvallei die als regio potentie heeft als uitloopgebied van de drukbezochte Veluwe. Het doel van de komende jaren is om mede via de IJsselvallei de bezoekersdrukte op de Veluwe te verminderen en daarmee de natuur te ontlasten. Daardoor behartigen de veren in deze streek een enorm regionaal belang. Zonder veren, geen aanbod in IJsselbeleving en dus geen spreiding van toerisme en ontlasting van de natuur.
Genoemd wordt het evenement IJsselbiënnale dat de regio op de kaart zet en laat zien dat er een grote vraag is: fietsen langs beide kanten van de IJssel in combinatie met de ervaring van het oversteken van de IJssel via een veer. Vele malen leuker dan via een drukke brug met gemotoriseerd verkeer.

- *"Voor de dorpen zal een voorziening ophouden te bestaan en dat heeft impact op de leefbaarheid van de dorpen (sociaal isolement)".*

Omdat inwoners vanwege de afstanden naar de eerstvolgende brug dan vaker de auto moeten pakken zullen ze zich hiertegen verzetten volgens een enkele gemeente. Dit omdat het tegenstrijdig is met het doel om duurzame mobiliteit en gezonde beweging te stimuleren.

- *"Vaak is een veerverbinding vele eeuwen oud met vaak een groot immaterieel belang vanwege het veerhuis en -stoep".*

8. Door gemeenten genoemde tips

Verbeter ideeën: combinatiekaartjes voor meerdere veren; een veren/rivierenpas; beleggen i.v.m. daling rente-inkomsten; een landelijke organisatie van veervrienden met sponsoren zodat leden voordelig gebruik kunnen maken van de veren.

- *Zet een waarderingssystematiek of een fysieke en maatschappelijke taxatie van de veerbelangen voor veren op.*
- *Veerstoepen: geef de omgeving van de veerstoepen meer aandacht (kiosk/restaurant, specifiek informatiepunt, en dergelijke). Dat kan een goede bron van inkomsten zijn.*
- *Voer een vaste vergoeding voor onrendabele vaarten in. De ondernemer hoeft dan geen inzage meer te geven in zijn financiën, het levert minder administratieve last op en men weet waar men aan toe is.*

4.4 De gesprekken samengevat

Uit de gesprekken met de ondernemers en de gemeenten blijkt dat over veel onderwerpen hetzelfde wordt gedacht.

1. Algemeen

- Voor zowel ondernemers als voor gemeenten geldt dat niet iedereen het rapport van Twijnstra & Gudde kent en niet iedereen de ernst van de (financiële) problematiek beseft.

2 Het Gelders verenfonds

- Zowel gemeenten als ondernemers zijn voorstander van het structureel of incidenteel ondersteunen van veerexploitaties en willen het fonds niet afschaffen. Het dient dan wel exploitanten meer te prikkelen door een andere werking op basis van overeengekomen en vastgelegde voorwaarden, bijvoorbeeld op basis van een verbeterplan.
- Het fonds kan ingezet worden voor maatwerk zoals verduurzaming of andere specifieke belangen. Met andere woorden een verenfonds voor "maatwerk op divers gebied".

3 De problematiek bij de veren

- De ondernemers geven aan dat het vanwege de kosten voor exploitanten steeds moeilijker wordt om zelfstandig het hoofd boven water te houden.
- De verenbranche is heel erg divers en de samenwerking binnen de branche is niet optimaal en niet professioneel.

4. Duurzaamheid

- Een ondersteunend fonds dient een rol te hebben op het gebied van duurzaamheid; de meeste gemeenten hebben nog niet nagedacht over de verduurzaming van veerponten.

5. Tarieven

- Ondernemers zijn erg voorzichtig met tariefsverhogingen vanwege de concurrentiegevoeligheid en mogelijke gevolgen voor de omzet. De tariefstelling lijkt deels een gevoelskwestie; gezamenlijk optrekken (overleg en onderzoek) daarin is lastig maar wel noodzakelijk.
- Een prijsverhoging voor toeristen en recreanten lijkt voor de meeste gemeenten geen probleem mits de scholieren en inwoners (enigszins) ontzien worden met rittenkaarten en abonnementen.
- Tariefsverhogingen moeten in de ogen van beide partijen gefaseerd en goed gecommuniceerd over het hoe en het waarom ingevoerd worden.

6. Beleid

- Een probleem is dat de veren met verschillende provinciale en gemeentelijke beleidsvelden te maken hebben en vrijwel altijd met ambtenaren die geen expertise hebben op verengebied. Het wordt niet integraal maar sectoraal bekeken.
- Veren zijn een varende brug maar vaste bruggen zijn gratis. De OV-status wordt met getemperd enthousiasme bekeken want verplicht aanbesteden is niet goed mogelijk en minder gewenst; maar een vorm van landelijke ondersteuning is welkom.

7. Routestructuren e.d.

- De veren zijn onderdeel van het toeristische knooppunten netwerk voor fietsers en wandelaars en erg belangrijk voor de rivierbeleving. Zonder uitzondering benoemen niet alleen de ondernemers maar ook alle gemeenten met nadruk de grote belangen voor het toerisme en de recreatie. Zij wijzen op de lokale, bovenlokale en regionale gevolgen van het eventueel stoppen van exploitaties.

5. Duurzame veervoorzieningen

5.1 Inleiding

In dit hoofdstuk worden de analyse van het Gelders Verenfonds uit hoofdstuk 2, het belang van de Gelderse veren uit hoofdstuk 3 en de Visie van de ondernemers en de gemeenten uit hoofdstuk 4 gecombineerd om te komen tot aanbevelingen en het benoemen van toekomstgerichte oplossingsrichtingen.

5.2 De lessen uit het verenfonds

Naar verwachting raakt het verenfonds in de loop van 2024 financieel uitgeput waardoor de uitkeringen aan verlieslijdende veren stoppen. Het gevolg is dat veren die tot in 2023 ondersteuning krijgen, zonder verdere maatregelen, in 2024 de financiële consequenties hiervan ondervinden.

Zonder verdere maatregelen staan verliesgevende veren en de gemeenten, waar deze veren varen, er vanaf 2024 alleen voor. Het is op voorhand niet aan te geven wat er precies gaat gebeuren en met welke veren. Kijken we naar de veren die ondersteuning uit het fonds krijgen en naar de hoogte van de uitkering dan kan uiteraard alleen gespeculeerd worden over wat er gaat gebeuren. In de twee onderstaande overzichten staan de uitkeringen per veer in 2019 nogmaals op een rij met daarbij de resterende 20% en de resterende 65% bijdragen die de oevergemeenten bijleggen.

Uitkering 80% voor 6 autoveren	Uitkering	Bijdrage gemeente 20%
Zaltbommel-Brakel Herwijnen	435.467	108.867
Dieren-Olburgen	151.527	37.882
Wageningen-Opheusden en Neder Betuwe	119.478	29.870
Zaltbommel - Aalst Veen	67.034	16.759
Zaltbommel-Nederhemert	22.386	5.597
Alem-Maren Kessel	16.974	4.244
TOTAAL	812.866	203.217

Uitkering 35% voor 13 fiets-Voetveren	Uitkering	Bijdrage gemeente 65%
Gorssel - Wilp	38.707	71.884
Zaltbommel-Loevestein (eenmalige pilot)	43.871	90.760
Tiel-Wamel	41.032	76.202
Renkum-Heteren	13.461	24.999
Beuningen-Slijk Ewijk	8.750	16.250
Rheden-Rhederlaag	7.720	14.337
Varik-Heerewaarden	7.000	13.000
Druten-Dodewaard	6.048	11.232
Hattem/'t Kleine Veer	5.765	10.706
Heerewaarden-Lith	4.315	8.014
Ravenstein-Niftrik	3.325	6.175
Liniepont	3.325	6.175
Batenburg-Demen	2.578	4.787
TOTAAL	185.897	345.237

Van de 48 veren in Gelderland krijgen 19 veren jaarlijkse financiële ondersteuning uit het fonds. Voor het grootste deel van de ondersteunde veren is dit een (relatief) geringe ondersteuning. De gemiddelde uitkering uit het verenfonds over 2019 bedroeg afgerond voor de autoveren € 135.000 en voor de fiets- en voetveren € 14.000. Van de zes ondersteunde autoveren krijgen drie veren een bijdrage die aanzienlijk hoger ligt dan de overige drie. Met deze ondersteuning is 85% van het subsidiebedrag voor autoveren gemoeid.
De meeste fiets- voetveren veren krijgen een bijdrage die aanzienlijk lager ligt. Het is overigens niet zo dat alleen autoveren flinke exploitatietekorten kunnen hebben. Ook drie fiets- voetveren krijgen een uitkering van rond de veertigduizend euro.
Met een enkele uitzondering realiseren de veren die een hogere bijdrage ontvangen aanzienlijke aantallen overzettingen. Het veer Alem-Maren Kessel vormt daar met een relatief laag tekort en veel overzettingen een uitzondering op.

Het verenfonds dekt 80% van het exploitatietekort voor autoveren zodat 20% aan ongedekt exploitatietekort resteert voor de gemeenten. In 2019 pasten de Gelderse gemeenten zo voor autoveren in totaal ongeveer € 200.000, -- bij in de tekorten. Bij de voet- fietsveren was dit op basis van een 35% bijdrage van het verenfonds ongeveer € 350.000,--, 65% van het exploitatietekort.

Het extra aandeel dat bijgepast dient te worden als het fonds abrupt eindigt is bij de categorie fiets- voetveren "slechts" 35%. Bij de autoveren ligt dit bedrag op 80%, in alle gevallen aanzienlijke en in enkele gevallen zeer aanzienlijke bedragen, in totaal ongeveer een miljoen euro.
De financiële gevolgen zijn bij het stoppen van het verenfonds groot. Het is op voorhand niet aan te geven wat dit voor de ondersteuning vanuit de gemeenten betekent. Dit verschilt per gemeente en desgevraagd laten gemeenten niet het achterste van hun tong zien; het is immers de politiek die beslist over de begroting.

Kijken we naar de ontwikkelingen van de uitkeringen door het fonds over de afgelopen tien kaar dan kunnen we de volgende conclusies trekken:

1. het zijn dezelfde veren die jaarlijkse structurele exploitatietekorten laten zien waarbij overigens grote aantallen reizigers worden overgezet;
2. de totale tekorten lopen bij autoveren jaarlijks op deels door hogere lasten van gasolie en personeel;
3. er zijn grote verschillen in hoogte van de uitkeringen individueel en per categorie veren;
3. van de autoveren nemen drie van de zes veren 85% van het uitgekeerde totaal voor autoveren voor hun rekening;
4. drie van de dertien fiets- voetveren nemen twee derde deel van de totale bijdragen aan exploitaties van fiets- voetveren voor hun rekening;
5. van de fiets- voetveren krijgen negen veren een uitkering (ruim) onder de €10.000,--;
6. van de ondersteunde veren zijn veruit de meeste in particuliere handen.

Kijken we naar de redenen waarom zes veren het verenfonds onevenredig belasten dan is dit grotendeels te wijten aan hoge kapitaallasten. De kapitaallasten van nieuwbouw of renovatie/verduurzaming mogen worden opgenomen in de exploitatie en worden zo deels vergoed door het verenfonds.

Samenvattend
De veren die gebruik maken van het Verenfonds kampen over het algemeen met een gebrek aan evenwicht tussen inkomsten en uitgaven waar blijkbaar meerdere oorzaken aan ten grondslag liggen.
Met het verenfonds achter de hand was dit voor deze ondernemers tot op heden slechts een "relatief klein probleem", sterker nog, het is in veel gevallen geen onderwerp van discussie. Het fonds is er immers niet op gericht exploitatietekorten en/of subsidies te verkleinen met

als doel een lagere onttrekking uit het fonds. Er was immers geld genoeg tot 2012. Vanaf dat moment stopten de aanvullende stortingen door de provincie Gelderland; er zette een periode van rentedaling in. Hoewel de uitputting van het fonds voor zover bekend en in de loop der tijd in diverse gremia aan de orde is geweest, heeft dit nimmer geleid tot werkelijke actie en/of verbeterende maatregelen. Bijvoorbeeld door het aanpassen van de voorwaarden van het Gelders verenfonds, een betere controle of het realiseren van extra stortingen in het fonds. Met het fondseinde in zicht realiseren alle partijen zich nu dat er huiswerk op dit gebied te doen valt. Maar de resterende tijd is beperkt.

5.3 Het belang van de veren

Over het aantal overzettingen van de veren kunnen we indicatief stellen dat de utilitaire en de recreatieve Gelderse veren samen 11 miljoen overzettingen realiseren. Dit is inclusief het aantal inzittenden van overgezette (40%) personenauto's.

De waarde van het economisch belang van de overzettingen in Gelderland op utilitaire en betaalde recreatieve Gelderse veren, samen met de bestedingen van recreanten aan horeca en winkels in de buurt, bedraagt geschat op basis van kengetallen afgerond € 100 miljoen. Dit bedrag kan gezien worden als een grove becijfering van de materiële opbrengsten van de veren. De immateriële opbrengsten zijn niet becijferd, maar waarschijnlijk zijn zij nog veel groter dan de materiële opbrengst.

5.4 Gesprekken met ondernemers en gemeenten

In hoofdstuk 4 zijn de resultaten van de gesprekken met de ondernemers en de gemeente weergegeven, verdeeld over diverse onderwerpen. Tijdens een fysieke bijeenkomst op 18 januari 2022 met de ondernemers en de gemeenten zijn de belangrijkste inzichten en resultaten, voortkomend uit het onderzoek en uit de gesprekken, gepresenteerd. Op 27 januari 2022 heeft eenzelfde presentatie plaatsgevonden voor de gemeentebestuurders. Daarbij werd duidelijk dat alle partijen ervan overtuigd zijn dat het stoppen van een veer een grote impact heeft en heel veel mensen, organisaties en bedrijven in hun belangen raakt.

Uit de opmerkingen van ondernemers en gemeenten komen twee belangrijke aspecten helder naar voren:
1. partijen (zowel ondernemers als gemeenten) lijken redelijk overvallen door de snelheid waarmee na 25 jaar een abrupt einde van het fonds in zicht komt;
2. men is van mening dat het fonds (of op zijn minst een fonds met gewijzigde doelstellingen) zou moeten blijven bestaan maar een betere werking zou moeten kennen. Spoedige actie is nodig, beter laat dan nooit

Samenvattend is het standpunt van partijen: het verenfonds in Gelderland niet afschaffen maar anders inrichten, gericht op een betere werking: het dient veerondernemers en gemeenten veel meer dan nu te prikkelen. Voorts zou een inzet van het fonds voor het verduurzamen van de schepen of voor andere specifieke belangen door "maatwerk op divers gebied" mogelijk moeten zijn.

5.5 De toekomstscenario's

Op basis van het voorgaande zijn twee scenario's te benoemen die de ondersteuning van de exploitaties van veren als uitgangspunt hebben.

1. Het verenfonds eindigt in de loop van 2024 mogelijk gevolgd door maatwerk subsidies vanuit de Provincie Gelderland;

2. Het Verenfonds met enkele jaren verlengen na 2023 maar aangepast en gericht op een lagere c.q. andere vorm van onttrekking;

1. Het verenfonds eindigt in de loop van 2024 mogelijk gevolgd door maatwerk subsidies vanuit de Provincie Gelderland.

De Provincie Gelderland heeft gekozen voor een andere rol en inzet in het onderhouden van de veren in Gelderland en herijkt de positie van de provincie in de Stichting Veren Gelderland. De provincie heeft geen rol meer in het bestuur van het Verenfonds. De verantwoordelijkheid van overheidszijde komt te liggen bij de oevergemeenten. Wel wil de provincie in overleg met gemeenten in het regionale vervoerberaad (mobiliteit) incidenteel middelen beschikbaar stellen, mits gerelateerd aan provinciale mobiliteitsdoelen. Voor veren voor gebruik door fietsers (waaronder scholieren) en recreatief gebruik wordt een instrumentarium ontwikkeld en kan maatwerk geleverd worden.

Het fonds kan in 2024 de laatste uitkering verrichten over het boekjaar 2023, waarna het fonds uitgeput is. De gevolgen voor de exploitaties van veren en de bereidheid van gemeenten voor ondersteuning zijn niet exact te voorspellen. Zonder hogere bijdragen van de gemeenten zullen enkele gemeentelijke of particuliere veren stoppen of failliet gaan. De maximaal benodigde aanvullende bijdrage, naast de € 500.000,-- die de gemeenten nu betalen (20% respectievelijk 65 %), bedraagt bij een ongewijzigde structuur van het fonds ca. € 1.000.000,--, gelijk aan de huidige jaarlijkse ondersteuning.

Naar verwachting biedt incidenteel maatwerk vanuit de provincie (zover nu helder is) alleen een oplossing voor scholieren en voor toeristen. Het is de provincie die zelf of op aanvraag van gemeenten maatwerk kan verrichten op door de provincie aangegeven beleidsvlakken en doelen. Dit betreft dan met name het toeristische verkeer (fiets en voetganger) en maatwerk voor scholieren die anders te ver moeten omrijden. Het vormt in ieder geval geen passend alternatief voor de algemene ondersteuning van de veren die tot op heden heeft plaatsgevonden. Voor diverse veren zal dit (deels) het einde van de ondersteuning van de exploitatie betekenen.

2. Het gezamenlijk ontwikkelen van een adequaat arrangement (instrument) ter ondersteuning van veren.

Om in de toekomst een gezonde en stabiele verenbranche in Gelderland te realiseren is het noodzakelijk in een gefaseerde gezamenlijke aanpak binnen enkele jaren adequate oplossingen te creëren voor de huidige problematiek.

Omdat het verenfonds 30 jaar bestaat is echter sprake van gewenning vanuit gemeenten en ondernemers aan de makkelijke ondersteuning door het fonds. Het streven naar zo laag mogelijke exploitatietekorten was geen uitgangspunt en evenmin bestonden er maxima voor de hoogte of de duur van de subsidie. Dit leidde tot afhankelijkheid van het fonds op basis waarvan eenvoudig kon worden geïnvesteerd: de kapitaallasten kunnen immers via de exploitatie worden opgevoerd voor gedeeltelijke dekking uit het fonds.

Om van die gewenning af te komen en strakker te sturen op de resultaten is een overgangsperiode nodig. Zonder een dergelijke overgangsperiode zal een deel van de ondersteunde veren kunnen wegvallen. Het is immers onduidelijk of en hoe tekorten worden aangevuld. In deze periode dienen door ondernemers en gemeenten verbeteringen vormgegeven te worden met lagere exploitatietekorten en lagere onttrekkingen uit het fonds als uitgangspunt. De resterende periode van twee jaar tot het einde van het fonds is

echter onvoldoende om dit te realiseren. Een periode van enkele jaren, bijvoorbeeld vijf jaar, vanaf 2022 zal minimaal nodig zijn om overtollige uitgaven te verkleinen en niet gerealiseerde inkomsten alsnog te verwerven.

Aan het einde van de overgangsperiode moeten resultaten zijn bereikt in de vorm van:

-een afname van het aantal veren dat ondersteuning nodig heeft;
-een afname van de hoogte van de ondersteuning van de resterende veren;
-duidelijkheid over de hoogte van de tekorten van de veren die niet zonder ondersteuning kunnen overleven.

Het tweede scenario impliceert dus een transitieperiode tijdens welke de afhankelijkheid van het Verenfonds moet worden afgebouwd door aangepaste voorwaarden gericht op een lagere of geen onttrekking. Gemeenten en exploitanten moeten in deze overgangsperiode samen *huiswerk* maken gericht op het substantieel verlagen van de ondersteuning van veerexploitaties. In de gevallen dat de maatregelen onvoldoende zijn om de kostendekking van een veer te verbeteren moet worden bezien of en wat alternatieve oplossingen kunnen zijn. Aan het einde van deze periode wordt de balans opgemaakt welke ondersteuning nodig blijft en wie deze kosten draagt. Het is de bedoeling dat de gemeenten tijdens de transitieperiode samen een instrument ontwikkelen voor de ondersteuning van de veren die anders niet overleven. Dit kan in de vorm van bijvoorbeeld een stichting zijn die ook weer een gezamenlijk fonds beheert.

De plannen die voor de transitieperiode gemaakt worden zullen zowel branche breed zijn als lokaal individueel, maar altijd in samenwerking zijn tussen betrokken partijen. Branche breed dient vanuit de gemeenten, de ondernemers en het Verenfonds gewerkt te worden aan:

- een Verenfonds anno 2023 met gewijzigde voorwaarden waarbij op voorwaarde van een overeengekomen en gefaseerd verbeterplan per veer/gemeente wordt uitgekeerd;
- ondersteuning op het onderwerp duurzaamheid binnen veerexploitaties;
- onderzoek naar de verhoging van tarieven (tarievenvergelijking, prijselasticiteit, dynamic pricing, fasering van de verhoging, verhoging voor toeristisch versus utilitair gebruik, proefdraaien of pilots instellen, e.d.);
- onderzoek (laten) doen naar mogelijke subsidies en subsidievormen vanuit het Rijk, de Provincie en overige belangengroepen c.q. subsidieverstrekkers;
- objectief beoordelen van de bijdragen van oevergemeenten en het (meer) meebetalen door niet Gelderse gemeenten, buur provincies of andere belanghebbende partijen;
- zoeken naar andere eventuele inkomstenbronnen zoals sponsoring, reclamekranten e.d.;
- de verbetering en professionalisering van de belangenbehartiging van de Nederlandse zoetwaterveren door een nieuwe brancheverenigingen;
- de verbetering van de onderlinge samenwerking van exploitanten door bijvoorbeeld collegiale coaching, prijsafsprakenoverleg, *best practices* duurzaamheid;
- promotie (PR) voor de veren en de veerexploitaties vanuit marketing oogpunt;
- landelijke aandacht voor veren bij overheden (bijvoorbeeld een landelijk fonds, OV) en bij het publiek (inzicht in kostenstructuur e.d.);
- aandacht vragen voor een adequate routering voor veren bij gemeenten (bewegwijzering, autonavigatie,);
- bezien in hoeverre veren door de overheid kunnen worden meegenomen in de electrificering van de binnenvaart.

Individueel kunnen exploitanten en gemeenten eigen onderzoek doen naar verbeteringen in:
- eventuele herfinanciering kapitaallasten n.a.v. lage rentestanden;

- van maatregelen binnen de bedrijfsvoering zoals kosten reductie, aanpassen vaartijden, etc. gericht op winstgevender exploitaties;
- aanpassing routestructuren en bewegwijzering (ook bij wegwerkzaamheden) bij gemeenten intern en bij toeristische organisaties;
- de onderlinge relatie en daartoe taken en verantwoordelijkheden per partij vastleggen;
- maatregelen die de duurzaamheid bevorderen;
- combinatiefuncties voor de veren (commercieel gebruik, calamiteiteninzet, e.d.)



Foto: de Brakel II van Brakel naar Herwijnen

6. Conclusies en aanbevelingen

6.1 Algemeen

In Nederland, een zeer waterrijk land, varen ongeveer 300 veren, waarvan ca. 48 in de provincie Gelderland. Veren zijn bijzonder te noemen en de meeste gemeenten waar een of meer veren varen **vinden deze heel belangrijk**. Toch hebben veel gemeenten niet goed in beeld hoe groot dat belang is en hoe dat kan worden geduid.
Beleidsmatig worden veren binnen de overheid met name sectoraal en niet integraal bekeken. Het is klaarblijkelijk lastig waar de veren beleidsmatig en qua verantwoording ondergebracht moeten worden. Is dat bij toerisme, economie, beheer en onderhoud of misschien bij financiën? Dit zorgt ervoor dat de beleidsmatige invalshoek waaruit veren bekeken worden niet altijd de meest optimale is, maar wel de basis vormt voor besluitvorming rondom de veren.
Een goede veerdienst is voor veel gemeenten een veerdienst die bij voorkeur door een externe organisatie of ondernemer wordt geëxploiteerd, vanzelfsprekend vaart, geen problemen veroorzaakt en dus weinig aandacht vraagt. Dit leidt er echter toe dat er veelal minimaal contact is tussen exploitant en gemeente en er over het algemeen weinig begrip is over en weer.

Door de min of meer vanzelfsprekende continuïteit in de dagelijkse bedrijfsvoering van met name utilitaire veren genereren deze binnen een gemeente meestal weinig aandacht. Echter ze realiseren dagelijks wel grote aantallen overzettingen. Dit gemis aan aandacht geldt in veel mindere mate voor sec toeristische veren omdat toerisme in gemeenten veelal als belangrijk wordt getypeerd én omdat dit extra inkomsten genereert. Dit heeft tot gevolg dat toeristische veren vaak (onevenredig) veel aandacht krijgen. Ook in de provincie Gelderland -de provincie met de meeste rivieren en de meeste veren in Nederland- ligt dit niet anders, zo is gebleken uit de gesprekken met de gemeenten en de ondernemers.

Niet alle ondernemers en gemeenten zijn even goed op de hoogte van de dreigende opheffing van de financiële ondersteuning door het Verenfonds. Bovendien waren de effecten die dat teweeg zouden kunnen brengen door het beperkte contact tussen veel gemeenten en ondernemers in de afgelopen jaren geen echt gespreksonderwerp.
De gesprekken die in het kader van dit onderzoek met exploitanten en gemeenten zijn gevoerd vormden voor veel respondenten dan ook een “wake-up call”.
Inmiddels is het de meeste partijen duidelijk dat bij een abrupt stoppen van het fonds over enige jaren, zonder dat erop wordt geanticipeerd, grote gevolgen kunnen optreden die het maatschappelijk evenwicht op divers gebied (mobiliteit, gebiedsisolement, milieubelasting, etc.) kunnen verstoren.

Overleg met gemeenten en ondernemers heeft geresulteerd in een scenario dat steun kan vinden bij deze partijen en een oplossing biedt in de vorm van een overgangsperiode. Op termijn moet het daardoor mogelijk zijn de ondersteuning, van nu jaarlijks €1 miljoen ten laste van het Verenfonds en €0,5 miljoen ten laste van de gemeenten, substantieel terug te brengen. Met hoeveel het tekort kan worden verminderd is op voorhand niet aan te geven; een situatie waarin alle exploitaties financieel sluitend zijn zal echter niet ontstaan. Uiteindelijk zal de rek in de exploitatie door een structureel betere prestatie eruit zijn. Het laatste woord ligt dan bij partijen zoals de overheid of men het waard vindt of, en zo ja met hoeveel men een veer te wenst te blijven ondersteunen.

6.2 Conclusies

1. Het maatschappelijk en economisch belang van de veren, in het algemeen en voor de provincie Gelderland, is groot en alle betrokken partijen dienen dit te onderkennen; een grove becijfering geeft aan dat de economische waarde van de overzettingen in Gelderland jaarlijks de € 100 miljoen beloopt. Een tijdelijke (of naar later wellicht blijkt een structurele) ondersteuning voor de veren, die momenteel niet goed op eigen benen kunnen staan, is noodzakelijk.

2. Het Gelders Verenfonds is over de afgelopen decennia een uniek instrument gebleken om exploitaties van veerponten te ondersteunen. Door het gemak en de vanzelfsprekendheid waarmee aanvragen werden gehonoreerd is echter niet zuinig met het fonds omgesprongen. Dit heeft ertoe geleid, in combinatie met een gebrek aan vulling, dat sneller dan nodig uitputting heeft plaatsgevonden. Met een strakkere sturing op voorwaarden en uitgaven was het fonds veel langer in stand gebleven. Het is echter nog niet te laat om het tij te keren.

3. Ondernemers en gemeenten onderkennen gezamenlijk dat een adequate ondersteuning van de veren belangrijk is en zijn bereid de handen ineen te steken gericht op het verkleinen van exploitatietekorten en het vergroten van inkomsten. Het is daarbij wenselijk dat dit gebeurt in een door alle betrokken partijen onderkende verantwoordelijkheid (ondernemers, gemeenten, provincie en eventueel het Rijk). Het uiteindelijke doel is een financieel gezonde en duurzame instandhouding van veerexploitaties in Gelderland te bereiken, maar daar waar nodig financieel te ondersteunen.

4. Om in de toekomst een gezonde en stabiele veerbranche in Gelderland te realiseren is het noodzakelijk in een gefaseerde gezamenlijke aanpak hier binnen enkele jaren naar toe te werken. Gezamenlijk onderschrijven exploitanten en gemeenten het (voorkeur) scenario waarbij gezamenlijk een adequaat arrangement (instrument) ter ondersteuning van veren wordt ontwikkeld. Het is daarbij nodig om het Verenfonds met enkele jaren te verlengen na 2023, maar aangepast en gericht op een adequate en lagere onttrekking. Gezamenlijk met de Provincie Gelderland zal gezocht moeten worden naar mogelijkheden het fonds voor die overgangsperiode financieel aan te vullen.

5. Voor het einde van de overgangsperiode moet een gezamenlijk instrument voor en door de gemeenten zijn ontwikkeld voor de structurele ondersteuning van veren die zonder steun niet overleven.

6.3 Aanbevelingen

Er zijn twee scenario’s denkbaar voor de toekomst van de Gelderse veren.

Ten eerste: de ondersteuning vanuit het fonds stopt in 2024 waarna, behoudens maatwerk vanuit provincie, de gemeenten zelf volledig aan zet zijn voor de ondersteuning van de veren;
Ten tweede: het gezamenlijk ontwikkelen van een adequaat arrangement (instrument) ter ondersteuning van veren. Het is daarbij nodig het verenfonds gedurende een overgangsperiode te verlengen zodat ondernemers en gemeenten exploitaties en veren gezamenlijk kunnen saneren. Door een combinatie van een lager exploitatietekort c.q. bijdrage en meer inkomsten en bijdragen ontstaat een betere basis om een nieuw ondersteuningsinstrument in te voeren.

Op basis van dit onderzoek heeft het tweede scenario de voorkeur. Ondernemers en gemeenten geven ook de voorkeur aan scenario twee. De volgende aanbevelingen worden gedaan:

1. Gemeenten gaan spoedig met de veerexploitanten in overleg om gezamenlijk te inventariseren welke korte- en lange termijn exploitatieverbeteringen mogelijk zijn; op basis van de rekening 2021 wordt een verbeterplan opgesteld gericht op een uiteindelijk sluitende exploitatie.
2. De brancheorganisaties LVP en VEEON worden door de VNG Gelderland benaderd om mee te denken en gezamenlijk branche brede oplossingen voor de geschetste problematiek aan te dragen, en (zo mogelijk vanuit een verbeterde en meer professionele branche vertegenwoordiging) overleg met provincie(s) aan te gaan inzake de verlenging van de ondersteuning van het fonds met enkele jaren en met het Rijk om provinciale en landelijke ondersteuning van veren aan te gaan;
3. VNG Gelderland gaat met de oevergemeenten en met de Provincie Gelderland in overleg over de haalbaarheid van de financiële ondersteuning van de tijdelijke voortzetting van het Verenfonds tot tenminste 2028 als voorloper van een zelf te ontwikkelen gemeentelijk ondersteuningsinstrument;
4. VNG Gelderland en oevergemeenten gaan met het bestuur van het Gelders Verenfonds in overleg om de doelstellingen en voorwaarden voor het Verenfonds voor de komende jaren aan te scherpen;
5. VNG Gelderland verzoekt de Provincie Gelderland met voorstellen te komen voor een instrumentarium voor de ondersteuning van veren voor utilitaire fietsers en recreatie;
6. VNG Gelderland en de oevergemeenten starten op korte termijn een politieke lobby gericht op Provinciale staten en de Tweede Kamerfracties om het probleem van de afbouw van de exploitatieondersteuning van veren onder de aandacht te brengen.

Bijlage 1

Gesprekken

Veerdiensten

Rheden–Rhederlaag
Vorchten–Wijhe
Dieren–Olburgen
Wijk bij Duurstede–Rijswijk
Beusichem-Wijk bij Duurstede
Huissen-Loo
Opheusden-Wageningen
Neder Betuwe-Opheusden
Millingenwaard–Doornenburg
Millingen aan de Rijn-Pannerden
Culemborg–Schalkwijk
Ingen–Elst
Brakel-Herwijnen
Aalst-Veen
Nederhemert Noord–Nederhemert Zuid

Veerorganisaties

Stichting de Maasveren (5 veren)
Uiterwaarde (10 veren)

Belangenverenigingen

Landelijk Veren Platform (LVP)
Vereniging van eigenaren en exploitanten van overzetveren Nederland (VEEON)

Gemeenten

Berg en Dal
Buren
Culemborg
Druten/Wijchen
Heerde
Lingewaard
Lochem
Neder Betuwe
Overbetuwe
Rheden
Tiel
Wageningen
Zaltbommel
Voorst

Bijlage 2

Vragenlijst veren Rivierenland 2021
Versie: oevergemeenten

Gemeente: .....
Ingevuld door: dhr/mw .....
E-mailadres: .....
Telefoonnummer: .....
Datum: .....

Graag per veer invullen

1. Welke veerdiensten zijn actief in uw gemeente (voetveer of autoveer)?
   Antwoord:
2. Betreft de veerdienst met name een utiliteitsveer (woon/werk, school) of voornamelijk recreatief/toeristisch?
   Antwoord:
3. Wie is de eigenaar van het veer?
   Antwoord:
4. Vaart het veer het gehele jaar of alleen bepaalde perioden in het jaar?
   Antwoord:
5. Heeft u klantgegevens over 2019? (overtochten, auto's, fietsers, voetgangers per jaar)
   Antwoord:
6. Beschikt u over de jaarrekeningen van de veerdienst (2016 t/m 2020)?
   Antwoord:
7. Levert u een jaarlijkse financiële bijdrage aan het veer en voor welk bedrag?
   Antwoord:
8. Krijgt het veer een bijdrage van het Gelders Verenfonds en voor welk bedrag?
   Antwoord:
9. Hoe belangrijk vindt u het veer voor uw gemeente?
   Utiliteit ..... (woon-werk)
   Maatschappelijk .....(woon-school, voorzieningen, etc.)
   Recreatief/toeristisch .....
   Overig .....
10. Bent u van mening dat het veer een lokaal, bovenlokaal, regionaal of meer landelijk doel behartigt?
    Antwoord:
11. Welke rol speelt het veer naar uw idee als er specifiek naar de mobiliteit in uw regio wordt gekeken.
    Antwoord:
12. Wat is naar uw idee het gevolg als in de toekomst de jaarlijkse bijdrage van het Gelders Verenfonds voor het veer weg zou vallen?
    Antwoord:
13. Is uw gemeente bereid in de toekomst een hogere jaarlijkse (symbolische of substantiële) bijdrage voor het veer beschikbaar te stellen dan tot nu toe?
    Antwoord:
14. Wat is naar uw idee de consequentie als de veerdienst in de toekomst eventueel zal ophouden te bestaan?
    Antwoord:
15. Zijn er naar uw idee mogelijkheden om de exploitatie van het veer voor de toekomst meer te borgen dan in de huidige situatie (bijvoorbeeld privatiseren, andere exploitatievorm)?
    Antwoord:

16. Kunnen de tarieven voor het gebruik van de veerdienst naar uw idee worden verhoogd?
    Antwoord:
17. Heeft u overige suggesties, van welk aard dan ook, m.b.t. de veerdienst, de exploitatie van het veer of het veer in zijn algemeenheid?
    Antwoord:

Opmerkingen:

Bijlage 3
Vragenlijst veren Rivierenland

Exploitant: **.....**
Ingevuld door: dhr/mw .....
E-mailadres: .....
Telefoonnummer: .....

Naam van het veer: .....
Type veer: ..... (autoveer, fietsveer)
Oevergemeenten: .....
Eigenaar van het veer: .....
Datum: .....

Graag per veer beantwoorden.

1. Kunt u het passagiersgebruik van het veer bij benadering aangeven?
   Woon-werkverkeer: ..... %
   Woon-school verkeer: ..... %
   Winkel-familiebezoek: ..... %
   Toeristisch gebruik: ..... %
2. Is de exploitatie van het veer gemiddeld per jaar rendabel?
   Antwoord:
3. Krijgt het veer een bijdrage van een van de oevergemeenten of van het Gelders Verenfonds en voor welk bedrag?
   Antwoord:
4. Heeft u klantgegevens van het veer (totaal aantal overtochten, auto's, fietsers, voetgangers per jaar) en kunnen wij daarover beschikken?
   Antwoord:
5. Kunnen wij beschikken over een of meerdere jaarrekeningen van de veerdienst, indien aanwezig?
   Antwoord:
6. Bent u van mening dat het veer een lokaal, bovenlokaal, regionaal of meer landelijk doel behartigt?
   Antwoord:
7. Welke rol speelt het veer naar uw idee als er specifiek naar de mobiliteit in uw regio wordt gekeken?
   Antwoord:
8. Wat is naar uw idee het gevolg voor uw veerdienst en veerdiensten in Gelderland in zijn algemeenheid als in de toekomst de subsidie van het Gelders Verenfonds voor niet financieel rendabele veren weg zou vallen?
   Antwoord:
9. Zijn de oevergemeenten naar uw idee bereid in de toekomst eventueel een jaarlijkse bijdrage voor het veer beschikbaar te stellen of een hogere bijdrage dan tot nu toe?
   Antwoord:
10. Wat is naar uw idee de consequentie voor de regio van de oevergemeenten als de veerdienst in de toekomst eventueel zou ophouden te bestaan?
    Antwoord:
11. Zijn er naar uw idee mogelijkheden om de continuïteit van de exploitatie van het veer voor de toekomst meer te borgen dan nu?
    Antwoord:
12. Kunnen de tarieven voor overzettingen naar uw idee verhoogd worden zonder substantieel klantverlies? Zo nee waarom niet?
    Antwoord:
13. Heeft u overige suggesties, van welk aard dan ook, m.b.t. de veerdienst, de exploitatie van het veer of het overheidsbeleid m.b.t. veren in zijn algemeenheid?

Bijlage 4. Overzicht en locatie veren.

#	Naam	Water	Type veer	Type Dienst-regeling	Functie veer: Utilitair of recreatie (obv dienst-regeling)	Hoofdfietsnet	Functie veer: Utilitair of recreatie (obv hoofd-net fiets)	Indirecte bijdrage van Stichting Veren
1	Horst - Zeewolde	Nuldernauw	Fiets-voetveer	Hele jaar	Utilitair	Doorfietsroute	Utilitair	Indirecte bijdrage van Stichting Veren
2	Nunspeet - Bidding-huizen	Veluwemeer	Fiets-voetveer	Seizoensge-bonden	Recreatie		Recreatie	Indirecte bijdrage van Stichting Veren
3	Hattem - Zwolle	IJssel	Fiets-voetveer	Seizoensge-bonden	Recreatie	Doorfietsroute	Utilitair	Indirecte bijdrage van Stichting Veren
4	Vorchten - Wijhe	IJssel	Auto-, fiets- en voetveer	Hele jaar	Utilitair	Toekomst o.b.v. analyse: School-fietsroute	Utilitair	
5	Fortmond - Veessen	IJssel	Fiets-voetveer	Seizoensge-bonden	Recreatie		Recreatie	
6	Gorssel - Wilp	IJssel	Fiets-voetveer	Seizoensge-bonden	Recreatie	Toekomst o.b.v. analyse: Toeristisch	Recreatie	Indirecte bijdrage van Stichting Veren
7	Lochem - Dochteren-seweg	Berkel	Voetveer	Hele jaar	Recreatie		Recreatie	
8	Brummen - Bronk-horst	IJssel	Auto-, fiets- en voetveer	Hele jaar	Utilitair	Toekomst o.b.v. analyse: School-fietsroute	Utilitair	
9	Dieren - Olburgen	IJssel	Auto-, fiets- en voetveer	Hele jaar	Utilitair	Toekomst o.b.v. analyse: School-fietsroute	Utilitair	Indirecte bijdrage van Stichting Veren
10	Giesbeek	Gieseplas	Fiets-voetveer	Seizoensge-bonden	Recreatie		Recreatie	
11	Rheden - Rhederlaag	IJssel	Fiets-voetveer	Seizoensge-bonden	Recreatie		Recreatie	Indirecte bijdrage van Stichting Veren
12	Driel - Heveadorp	Nederrijn	Fiets-voetveer	Hele jaar	Utilitair	Overig	Utilitair	Indirecte bijdrage van Stichting Veren
13	Renkum - Heteren	Nederrijn	Fiets-voetveer	Seizoensge-bonden	Recreatie		Recreatie	Indirecte bijdrage van Stichting Veren
14	Wageningen - Randwijk	Nederrijn	Auto-, fiets- en voetveer	Hele jaar	Utilitair	Schoolfietsroute	Utilitair	
15	Opheusden - Wage-ningen	Nederrijn	Auto-, fiets- en voetveer	Hele jaar	Utilitair		Recreatie	Indirecte bijdrage van Stichting Veren
16	Rhenen - Lienden	Nederrijn	Fiets-voetveer	Seizoensge-bonden	Recreatie		Recreatie	Indirecte bijdrage van Stichting Veren
17	Ingen - Elst	Nederrijn	Auto-, fiets- en voetveer	Hele jaar	Utilitair	Toekomst o.b.v. analyse: Toeristisch	Recreatie	
18	Eck - Amerongen	Nederrijn	Auto-, fiets- en voetveer	Hele jaar	Utilitair	Toekomst o.b.v. analyse: Toeristisch	Recreatie	
19	Wijk bij Duurstede - Rijswijk	Lek	Auto-, fiets- en voetveer	Hele jaar	Utilitair	Toekomst o.b.v. analyse: School-fietsroute	Utilitair	
20	Beusichem - Wijk	Lek	Auto-, fiets- en voetveer	Hele jaar	Utilitair		Recreatie	
21	Culemborg - Schalk-wijk	Lek	Auto-, fiets- en voetveer	Hele jaar	Utilitair	Zoeklijn snelfiets-route	Utilitair	
22	Fort Everdingen - Schalkwijk	Lek	Fiets-voetveer	Seizoensge-bonden	Recreatie		Recreatie	
23	Huissen - Loo	Nederrijn	Auto-, fiets- en voetveer	Hele jaar	Utilitair	Zoeklijn Snelfiets-route	Utilitair	
24	Pannerden - Door-nenburg	Pannerdens kanaal	Auto-, fiets- en voetveer	Hele jaar	Utilitair	Toekomst o.b.v. analyse: Toeristisch	Recreatie	
25	Zevenaar - Aerdt	Oude Rijn	Voetveer	Hele jaar	Recreatie		Recreatie	

Uit: Onderzoek naar de veren in Gelderland, Twijnstra & Gudde, 2020, p. 38

26	Millingen - Pannerden	Rijn	Fiets-voetveer	Hele jaar	Utilitair		Recreatie	
27	Millingerwaard - Doornenburg	Waal	Fiets-voetveer	Seizoensgebonden	Recreatie	Toekomst o.b.v. analyse: Toeristisch	Recreatie	Indirecte bijdrage van Stichting Veren
28	Ubbergen - Persingen	Het meertje	Voetveer	Hele jaar	Recreatie		Recreatie	
29	Beuningen - Slijk Ewijk	Waal	Fiets-voetveer	Seizoensgebonden	Recreatie		Recreatie	Indirecte bijdrage van Stichting Veren
30	Druten - Dodewaard	Waal	Fiets-voetveer	Seizoensgebonden	Recreatie	Toekomst o.b.v. analyse: Toeristisch	Recreatie	Indirecte bijdrage van Stichting Veren
31	Tiel - Wamel	Waal	Fiets-voetveer	Hele jaar	Utilitair	Schoolfietsroute	Utilitair	Indirecte bijdrage van Stichting Veren
32	Varik - Heerewaarden	Waal	Fiets-voetveer	Seizoensgebonden	Recreatie		Recreatie	Indirecte bijdrage van Stichting Veren
33	Brakel - Herwijnen	Waal	Auto-, fiets- en voetveer	Hele jaar	Utilitair	Doofietsroute	Utilitair	Indirecte bijdrage van Stichting Veren
34	Gorinchem - Fort Vuren / Slot Loevestein	Boven-Merwede	Fiets-voetveer	Seizoensgebonden	Recreatie		Recreatie	
35	Arkel - Spijk	Linge	Voetveer	Hele jaar	Recreatie		Recreatie	
36	Heukelem - Leerdam	Linge	Fiets-voetveer	Seizoensgebonden	Recreatie		Recreatie	
37	Leerdam - Diefdijk	Culemborgsche Vliet	Voetveer	Hele jaar	Recreatie		Recreatie	
38	Woudrichem / Slot Loevestein	Afgedamde Maas	Fiets-voetveer	Seizoensgebonden	Recreatie		Recreatie	
39	Aalst - Veen	Afgedamde Maas	Auto-, fiets- en voetveer	Hele jaar	Utilitair	Toekomst o.b.v. analyse: Schoolfietsroute	Utilitair	Indirecte bijdrage van Stichting Veren
40	Nederhemert - Nederhemert Zuid	Afgedamde Maas	Auto-, fiets- en voetveer	Seizoensgebonden	Recreatie		Recreatie	Indirecte bijdrage van Stichting Veren
41	Bern - Heusden	Bergse Maas	Auto-, fiets- en voetveer	Hele jaar	Utilitair	Toekomst o.b.v. analyse: Doorgaande route	Utilitair	
42	Alem - Maren	Maas	Auto-, fiets- en voetveer	Hele jaar	Utilitair	Toekomst o.b.v. analyse: Doorgaande route	Utilitair	Indirecte bijdrage van Stichting Veren
43	Alphen - Lith	Maas	Auto-, fiets- en voetveer	Hele jaar	Utilitair	Toekomst o.b.v. analyse: Doorgaande route	Utilitair	
44	Alphen - Oijen	Maas	Auto-, fiets- en voetveer	Hele jaar	Utilitair		Recreatie	
45	Maasbommel - Megen	Maas	Auto-, fiets- en voetveer	Hele jaar	Utilitair	Toekomst o.b.v. analyse: Doorgaande route	Utilitair	Indirecte bijdrage van Stichting Veren
46	Maasbommel - Gouden Ham	Maas	Fiets-voetveer	Seizoensgebonden	Recreatie		Recreatie	
47	Appeltern - Megen	Maas	Auto-, fiets- en voetveer	Hele jaar	Utilitair	Hoofdnet fiets start bij veer	Utilitair	
48	Batenburg - Demen	Maas	Fiets-voetveer	Seizoensgebonden	Recreatie		Recreatie	Indirecte bijdrage van Stichting Veren
49	Ravenstein - Niftrik	Maas	Fiets-voetveer	Seizoensgebonden	Recreatie	Zoeklijn Snelfietsroute	Utilitair	Indirecte bijdrage van Stichting Veren

Uit: Onderzoek naar de veren in Gelderland, Twijnstra & Gudde, 2020, p. 39

Bijlage 5 Literatuurlijst

Wel-varend; Het economisch en maatschappelijk belang van veerdiensten op de Nederlandse wateren anno 2016, Mark Hoekstra, Zeist, 2017

Verdiensten van veerdiensten; de maatschappelijke en economische betekenis van de zoete veren in Nederland anno 2010, Hendrik Frans den Hartogh, Krimpen aan den IJssel, 2010

Onderzoek naar de veren in Gelderland, Twijnstra & Gudde, 2020

Verkenning normeringen maatschappelijk waarde veerdiensten, Mobycon, ’s-Hertogenbosch, 2017

Hoe ver is de overkant, M.A. Oostinjen, 2004

Sociale effecten van verkeer: een overzicht, W. Boon TU Delft, 2003

De prijs van een reis, de maatschappelijke kosten van verkeer, J. Vermeulen B. Boon e.a., 2004

Blik op personenmobiliteit, L. Harms e.a. KvM, 2011

Evaluatie subsidie zoetwaterveren, E. Gerdes e.a. Abel Advisory, 2012

Veerponten in Nederland, W. Kusee, 2018

Overzetveren in Nederland, Vereniging van Eigenaren en Exploitanten van Overzetveren in Nederland, 2004

Statuten, reglement en modellenboek, Stichting veren Gelderland, 1995/2008 e.v.

Diverse artikelen, factsheets, overheidswetten en -besluiten en websites, diverse auteurs/jaren