

Perspectief

voor de veren



VNG Gelderland

Vereniging van Gelderse Gemeenten



1 INLEIDING

Om tot een perspectief voor de veren in Gelderland te komen, is een doorbraak noodzakelijk. Alle betrokkenen bij de veren, moeten uit hun bubbel komen, om samen naar dat perspectief toe te werken. De afgelopen jaren hebben provincie, gemeenten en exploitanten van veren naar elkaar gewezen. De anderen moesten het exploitatietekort van diverse veren oplossen. Of er was meer ondernemerschap nodig.

Het Verenfonds, wat jaarlijks bij bijna de helft van de veren in Gelderland voor een gedeeltelijke afdekking van het tekort zorgt is bijna leeg. Niemand wil het vullen. Dus moeten we zoeken naar andere instrumenten. Dat Verenfonds heeft er enerzijds voor gezorgd, dat veren in de vaart bleven. Anderzijds heeft het er ook toe geleid, dat gemeenten en exploitanten achterover gingen leunen. Er was onvoldoende prikkel, om tot verbetering in de exploitatie te komen.

In het zoeken naar oplossingen is er vier jaar lang veel naar elkaar gewezen. Gemeenten vonden dat de provincie met extra financiering over de brug moest komen en de provincie vond dat gemeenten nu eindelijk hun verantwoordelijkheid moesten nemen. Exploitanten wilden graag het Verenfonds behouden. En iedereen vindt de veren prachtig. Leuk onderdeel van een fiets- of wandeltochtjes door de provincie, of noodzakelijk onderdeel van een schoolroute. Voor de leefbaarheid van het rivierengebied van levensbelang.

Er is nu vier jaar gediscussieerd over en tussen allerlei partijen. Het wordt tijd dat er knopen worden doorgesneden. Het Verenfonds is leeg. Niemand is bereid er nog geld in te stoppen. Bij tal van veren gaan de tarieven omhoog. Soms wordt de dienstverlening verminderd of wordt er op bepaalde tijden niet meer gevaren.

In deze rapportage gaan we eerst in op de ontwikkelingen rond de veren en het Verenfonds. Vervolgens een beeld van de discussie die in vier jaar een motie en twee onderzoeken heeft opgeleverd, maar nog geen doorbraak. Daarvoor hebben we eerst een model ontwikkeld. We laten zien hoe dat model werkt bij de veren met de

grootste tekorten. Met die ervaringen en tal van gesprekken met betrokkenen, hebben we een aantal conclusies en voorstellen geformuleerd. Voor een snel beeld verwijzen we naar de hoofdstukken 7 en 8.

De eerste verantwoordelijkheid ligt uiteraard bij de exploitanten van de veren. Zij moeten zorgen voor een goede exploitatie. In veel gevallen lukt dat ook goed zonder financiële hulp van overheden. Bij een aantal veren lukt dat niet. De oorzaken zijn divers. Maar de maatschappelijke belangen maken dat overheden hier een rol hebben. Wij doen hierbij een reeks voorstellen voor alle partijen, inclusief gemeenten en provincie. Het is tijd om het hokjes denken te doorbreken.

Omdat we met deze voorstellen alle betrokken partijen aanspreken, maar deze organisaties daar veelal nog geen standpunt over hebben kunnen innemen, worden deze voorstellen aangeboden door de voorzitter van de stuurgroep, samen met de Programmaregisseur. De adviezen van de werkgroep zijn hierin zo veel mogelijk meegenomen. De stuurgroep stemt in met deze rapportage en de voorgestelde aanpak en biedt hierbij deze voorstellen aan aan alle betrokken partijen.

Voor het vervolg is het van belang, dat de betrokken partijen aan de slag gaan met de voorstellen en daarbij ieder voor zich en gezamenlijk de verantwoordelijkheid nemen.

1 maart 2023

Voorzitter stuurgroep

Programmaregisseur toekomstbestendige veren



2 VERENBESTAND IN GELDERLAND

Gelderland is de provincie met de meeste veren. De grote rivieren doorsnijden hier het landschap en vormen grote barrières voor inwoners en reizigers. Al eeuwen worden die barrières overbrugd met een diversiteit aan veerponten. In de loop der jaren zijn er bruggen gebouwd, om gemakkelijk en snel aan de overkant te komen. Maar de afstanden tussen die bruggen zijn vaak nog erg groot. Daarom varen er ook nu nog zo'n vijftig veren in de provincie. Een groot deel van die veren is tevens de verbinding met de buurprovincie, omdat onze rivieren vaak de grens bepalen van de provincie.

Ruim vijftientig jaar geleden werd de verantwoordelijkheid voor de veren door de Rijksoverheid overgedragen aan provincie en gemeenten. In Gelderland werd die verantwoordelijkheid - als enige provincie - echt serieus genomen. Om er voor te zorgen, dat die veren in de vaart zouden blijven werd door provincie en gemeenten gezamenlijk een "Verenfonds" in het leven geroepen. Belangrijk, om bij een tekortschietende exploitatie een bijdrage te kunnen leveren. Die bijdrage wordt gedaan door de oevergemeenten en gedeeltelijk gedekt uit het Verenfonds.

In een tweetal onderzoeken is de afgelopen jaren de situatie van de veren in Gelderland geschetst (zie hier onder). Van de helft van de veren in Gelderland is financiële informatie beschikbaar. Dat geldt met name voor de veerverbindingen waarvoor een beroep wordt gedaan op het Verenfonds. Daarbij is - zeker voor wat betreft de exploitatie - ook sprake van ontbrekende informatie. Waarom draait het ene veer met een positieve exploitatie en waarom heeft de ander (soms veel) subsidie nodig. Wat wel duidelijk is, is dat het verenbestand zeer divers is en elk veer c.q. veerverbinding zijn eigen unieke karakter kent.

In het kader van het onderzoek van TwijnstraGudde is de beschikbare informatie over alle veren verzameld. Daarbij wordt onder meer gekeken naar de aansluiting tussen het wegennetwerk en de veren. Waar het voor weggebruikers niet uitmaakt, van wie de weg is, wordt met name

door de provincie benadrukt dat de veren niet aansluiten op het regionale netwerk. Gesteld wordt, dat er geen koppeling is van een veer met het provinciale wegennet. Wel worden 10 veren gekoppeld aan het hoofd fietsnetwerk en kunnen nog eens 15 veren daaraan gekoppeld worden. Op de verantwoordelijkheid van gemeenten en provincie komen we straks terug. Echter, om een veer slechts te karakteriseren aan de hand van de weg waar het veer op aansluit, is wel erg kort door de bocht. Belangrijk is in ieder geval het motief van de gebruiker. Dat kan variëren van school, werk of winkelbezoek aan de overkant van de rivier tot recreatieve of toeristische bedoelingen. Veren zijn daarmee niet alleen een verlengstuk van de weg, maar vooral van belang voor (duurzame) mobiliteit, leefbaarheid en recreatie en toerisme. Ook voor de economische en sociale ontwikkeling van het rivierengebied zijn de veren van levensbelang.

Er zijn in deze provincie 29 veren die het hele jaar varen, waarvan 24 met een vaste dienstregeling. Deze worden aangeduid met "utilitair". Twintig veren worden vooral gebruikt voor recreatieve doeleinden. Overigens moet daarbij wel worden opgemerkt dat de "utilitaire" veren ook intensief worden gebruikt door recreanten en toeristen.

Van 49 veerponten, die door TwijnstraGudde zijn onderzocht, zijn indelingen gemaakt naar type veerpont. Het grootste deel bestaat uit vrij varende veerponten. Daarnaast zijn er kabelveerponten, gierponten en zelfbedieningskabelveerponten. De meeste veren maken gebruik van fossiele brandstoffen, enkelen zijn elektrisch of maken gebruik van biobrandstof. Daarnaast zijn er grote verschillen vanwege de omvang van de waterweg die overgestoken wordt. Onder meer vanwege de veiligheid en drukke scheepvaart worden er bij diverse veerverbindingen extra eisen gesteld aan vaartuig en personeel (o.a. dubbele bemanning).

Veel veerponten zijn behoorlijk op leeftijd. Tien veerponten zijn jonger dan dertig jaar. De rest is ouder, met uitschieters van veerponten die ouder zijn dan 80 jaar. Dat betekent dat er de komende jaren veel geïnvesteerd zal moeten worden in

nieuwe (duurzame) veren. Dat heeft ongetwijfeld zijn weerslag op de exploitatieresultaten en daarmee, in een aantal situaties, op het voortbestaan van de verbinding.

De capaciteit van de veerponten is heel divers, variërend van klein (tot 49 passagiers), middelgroot (tot 99) en groot (100 en meer). In Gelderland varen ca. 19 kleine veerponten, 11 middelgrote en 17 grote veerponten.

De meeste veren worden geëxploiteerd door een particuliere organisatie. Zowel bedrijven als stichtingen die meerdere veerponten kunnen bezitten. Acht veerponten worden geëxploiteerd door een gemeentelijke organisatie.

De tarieven van de veren zijn zeer divers. Een fietser betaalt op het ene veer €0,50 en op een ander veer €3,00 voor een overtocht. Voor een automobilist kan het variëren van €2,00 tot €3,50, voor vrachtauto's tussen €4,00 en €12,00. Daarnaast zijn er vaak abonnementen voor mensen die dagelijks gebruik maken van het veer (scholieren, forenzen, etc.).

Er wordt vaak onderscheid gemaakt tussen utilitaire veren en recreatieve veren. Daarnaast wordt gesproken over auto-veren en fiets/voet-veren. Het is belangrijk om vast te stellen, dat ook de

zogenaamde autoveren veel fietsers en voetgangers vervoeren. Van de 21 grote veren, die zowel auto's, fietsen als voetgangers vervoeren, zijn er zeven, die gebruik maken van het Verenfonds om het tekort te dichten. Per veer gaat het om gemiddeld €85.000. Met een uitschieter van meer dan €350.000 bij de veerdienst Brakel-Herwijnen. Deze veren zetten gemiddeld per jaar 240.000 mensen over per jaar. Het totaal aan overzettingen in Gelderland voor alle veren bedraagt ca. 10 miljoen.

Van de fiets en voetveren zijn er 14 die gebruik maken van het Verenfonds, met een gemiddelde bijdrage van minder dan 10.000 per jaar. Gemiddeld maken er ongeveer 22.000 reizigers per jaar gebruik van deze veerverbindingen. In de meeste gevallen gaat het hierbij vooral om recreatieve doeleinden.

Voor verdere informatie over de veren in Gelderland verwijzen we naar de twee onderzoeken, waar we later in deze rapportage op terug komen:

1. Rapport: Onderzoek naar veren in Gelderland, opgesteld door TwijnstraGudde in opdracht van Provincie Gelderland. Mei 2020
2. Onderzoek Toekomstbestendige Gelderse veren 2022 door Rob Joosten Advies BV, in opdracht van VNG Gelderland. Mei 2022



3 HET VERENFONDS.

In september 1995 is de Stichting Veren Gelderland in het leven geroepen, door de provincie Gelderland en de Vereniging van Nederlandse Gemeenten, afdeling Gelderland. De Stichting heeft ten doel een bijdrage te leveren aan de doelmatige instandhouding van overzetveren in Gelderland in de ruimste zin des woords. Dat doel moet, volgens de statuten, bereikt worden door een subsidieregeling, waardoor gelden ter beschikking gesteld kunnen worden aan die gemeenten die verantwoordelijk zijn voor de instandhouding van een veerverbinding. Daarbij wordt gebruik gemaakt van een modeexploitatie, modeltarief en "al wat daarmee in de ruimste zin des woords verband houdt".

Het bestuur van de stichting bestaat uit zeven leden, waarvan er drie worden benoemd door de provincie en drie door de Gelderse VNG. Een bestuurslid wordt op voordracht van de veerexploitanten benoemd.

Het middel van de stichting is het Verenfonds. De werkwijze van het Verenfonds is als volgt. In eerste instantie wordt de veerdienst bekostigd vanuit de opbrengsten van de exploitatie. Bij een tekort kan een veereigenaar een verzoek tot subsidie indienen bij een oevergemeente. De oevergemeente heeft de mogelijkheid om vervolgens een verzoek om een bijdrage in te dienen bij de Stichting Veren Gelderland. De stichting honoreert het verzoek, mits er sprake is van een verlieslatende exploitatie en er wordt voldaan aan diverse eisen die geformuleerd zijn in een modellenboek. Het Verenfonds heeft geen directe subsidierelatie met de exploitanten. De subsidieverzoeken lopen altijd via de gemeenten.

Er zijn twee type dekkingsbijdragen uit het Verenfonds mogelijk voor de jaarlijkse exploitatietekorten. Bij een structureel tekort van veren die auto's, fietsers en voetgangers kunnen vervoeren, wordt dit voor 80% gedekt door het Verenfonds. Bij de veren die alleen fietsers en voetgangers vervoeren, kan tot 35% van het tekort gedekt worden uit het fonds. Bij een veer wat twee provincies verbindt bedragen deze percentages de helft van 80% of 35%. Het overblijvende tekort wordt door de betreffende oevergemeenten bekostigd.

Budget

Bij de oprichting van de stichting hebben de provincie en de Gelderse VNG beiden een eenmalige bijdrage geleverd aan het fonds. Het gaat om middelen die beschikbaar werden gesteld door het Rijk in het kader van de Wet Hervreiding Wegen, aangevuld met een bijdrage van de provincie. Bij de start was 16 miljoen gulden (7,3 miljoen euro) beschikbaar. Vanaf 1997 heeft de provincie jaarlijks een bijdrage van 160.000 toegevoegd aan het Verenfonds. Een bijdrage die oorspronkelijk beschikbaar was voor recreatieve veren. In 2006 is een eenmalige bijdrage van 8 miljoen euro aan het fonds toegevoegd. Hiervan is 3 miljoen afkomstig van een rijksbijdrage en 5 miljoen van de provincie Gelderland.

De provincie heeft in 2013 besloten de jaarlijkse bijdrage te verlagen van 160.000 naar 12.000 per jaar.

Aan het einde van 2018 was er nog een bedrag van circa 6 miljoen beschikbaar in het fonds. Aangezien de jaarlijkse uitgaven rond 1 miljoen zijn, was het toen voor het bestuur van de Stichting Veren Gelderland duidelijk dat het Verenfonds, zonder ingrijpen, in 2024 uitgeput zou zijn. Dit was mede aanleiding voor Provinciale Staten om een motie in te dienen, gericht op de toekomst van de veren in Gelderland.

De gemeenten die gebruik maken van het Verenfonds betalen aan het exploitatietekort van hun veren gezamenlijk jaarlijks een half miljoen naast een miljoen uit het Verenfonds.

In de zomer van 2022 heeft het bestuur van de Stichting enkele scenario's ontwikkeld voor de afbouw van het fonds, aangezien de bodem van het fonds in zicht kwam. Na afstemming met achterbannen door de bestuursleden, is in oktober 2022 een besluit genomen over de definitieve afbouw van het Verenfonds. Alle betrokken gemeenten zijn over dit besluit geïnformeerd. Aangezien de verwachting is, dat alleen nog over het jaar 2023 bijdragen geleverd kunnen worden uit het Verenfonds aan de gemeenten, moeten er vanaf de exploitatie van 2024 andere oplossingen gezocht worden.

4 EEN MOTIE EN TWEE ONDERZOEKEN

Inleiding

Op 14 november 2018 werd een motie (unaniem) aangenomen in Provinciale Staten van Gelderland. In deze motie wordt het belang van de Gelderse veren benadrukt en aan Gedeputeerde Staten verzocht om onderzoek te doen naar veer- en vaarverbindingen en een visie te ontwikkelen op duurzame, betrouwbare, financieel gezonde en innovatieve veervoorzieningen voor de toekomst.

De motie was voor GS aanleiding om een onderzoek naar de veren in Gelderland in te stellen. In opdracht van de provincie werd dit onderzoek uitgevoerd door TwijnstraGudde. In de rapportage van mei 2020, geeft TwijnstraGudde inzicht in de maatschappelijke achtergrond en het beleid van de provincie Gelderland. Er wordt een overzicht gegeven van de situatie van de veren in Gelderland. En tenslotte wordt een viertal ontwikkelingsrichtingen geformuleerd.

De provincie heeft in november 2018 de bestuursleden van de Stichting Veren in Gelderland geïnformeerd over de uitvoering van de motie, en dat dit door middel van een onderzoek zal plaats vinden. In een bestuursvergadering van januari 2020 heeft de provincie het bestuur van de stichting geïnformeerd over haar denkrichting en toekomstige rol bij de veren.

Diversiteit aan veren

Het is niet eenvoudig een eenduidig beeld van de veren te schetsen. TwijnstraGudde geeft aan dat veren in de provincie Gelderland zeer divers zijn. "Zo is er onderscheid in type veren: auto-, fiets en voetveren. Er is onderscheid in soorten aandrijving: vrij varende, kabelveerponten, gier veerponten en zelfbedieningsveerponten. Er is onderscheid in het aantal overzettingen per veer, van enkele duizenden per jaar tot honderdduizenden per jaar. Er is onderscheid in functie, er zijn utilitaire veren en recreatieve veren. En er is onderscheid in welke partij de veer exploiteert en het beheer en het onderhoud verzorgt van de veren en veerstoepen. Wel bieden alle veren dezelfde voorziening, namelijk het efficiënt overzetten van personen en/of voertuigen over water tussen twee oevers."

Beleid

Volgens het rapport maakt de provincie sinds 1993, in samenwerking met oevergemeenten, beleid voor veren. Dat beleid is gericht op de instandhouding van overzetveren. TwijnstraGudde (p.5): "Dit doet zij via de Stichting Veren in Gelderland. Deze Stichting ondersteunt onder voorwaarden, via oevergemeenten, alle veren die een verlieslatende exploitatie hebben met een jaarlijkse financiële bijdrage aangevuld met de hoogte van het tekort."

Bij de decentralisatie van de verantwoordelijkheid voor de veren van het Rijk naar provincies en gemeenten hebben provincie en gemeenten eenmalig een bijdrage ontvangen. "De provincie en de oevergemeenten hebben in afstemming met de sector gekozen voor dit beleid vanwege een herverdeling van de middelen voor het beheer van wegen op nationaal en decentraal niveau. Deze wet leidde er toe, dat de beschikbare gelden voor het beheer van de veren door gemeenten niet meer specifiek gealloceerd waren voor de veren". Het bedrag dat de oevergemeenten toen eenmalig ontvingen van de Rijksoverheid heeft de provincie Gelderland verdubbeld. Bij de start kwam daardoor 7,3 miljoen Euro beschikbaar bij de oprichting van de Stichting Veren Gelderland. In 2006 heeft de provincie nogmaals een bijdrage aan het fonds gedaan, als cofinanciering van een eenmalige Rijksbijdrage. Dat was onderdeel van de uitvoering van een amendement gericht op de instelling van een landelijk Verenfonds. "Dit fonds voor het instand houden van veren is er nooit gekomen. In Nederland is er één Verenfonds, dat is de Stichting Veren Gelderland".

De provincie heeft daarnaast sinds 1993 jaarlijks 160.000 Euro beschikbaar gesteld aan fiets- en voetveren uit het beleidsveld recreatie. Vanwege efficiency is dit bedrag vanaf 1997 jaarlijks toegevoegd aan de Stichting. "Vanwege de voldoende liquide middelen bij de stichting, heeft de provincie haar bijdrage in 2013 verlaagd naar 12.000 Euro per jaar."

Naast de deelname in de Stichting Veren Gelderland voert de provincie Gelderland geen actief verenbeleid. In de bovengenoemde motie is aangegeven, dat de veren van belang zijn voor leefbaarheid, mobiliteit, recreatie en de economie binnen de provincie. In het rapport van TwijnstraGudde zijn deze thema's geschetst.

Ten aanzien van **recreatie** wordt aangegeven dat veren een belangrijke rol spelen in het bereikbaar houden en verbinden van recreatie gebieden. Bovendien kunnen veel veren een relevante voorziening zijn in het verbinden van routes en zo het routenetwerk verbeteren. Opmerkelijk is, dat hierbij niet wordt ingegaan op de jarenlange ondersteuning van veren en bijdragen aan het Verenfonds vanuit het beleidsveld recreatie. Immers er wordt alleen aangegeven, dat deze bijdrage vanuit efficiency is overgegaan naar het Verenfonds en vervolgens is verminderd vanwege voldoende omvang van dat fonds. Inhoudelijke afweging ontbreekt. Aangenomen mag dan ook worden, dat de veren nog steeds belangrijk onderdeel zijn van beleid van de provincie ten aanzien van recreatie en toerisme.

Ten aanzien van het thema **mobiliteit** wordt een relatie gelegd met het "functioneel Kader Wegen", het regionale kader voor de afwikkeling van verkeer. "Er zijn geen veren in dit netwerk, op basis waarvan geconstateerd wordt dat deze niet van provinciaal belang zijn voor auto's en andere voertuigen. Veren zijn wel van groot belang voor het beleid voor fietsen in de provincie Gelderland. Zo zijn er 25 veren in Gelderland direct of indirect gekoppeld aan het hoofdfietsnetwerk. Als meer recreatieve veren vaartijden uitbreiden kan dit ook een toename zijn voor het fietsgebruik."

In relatie tot **leefbaarheid** wordt geconstateerd, dat bij het wegvallen van veren een natuurlijke barrière ontstaat. Daardoor moeten gebruikers gemiddeld ruim 17 kilometer omrijden. Dat heeft met name grote gevolgen voor scholieren, zoals bij het veer van Tiel-Wamel.

Staat van veren

In de rapportage van TwijnstraGudde wordt een beeld geschetst van de staat van de veren in Gelderland. Er is slechts van een deel van de veren voldoende inzicht om uitspraken te doen over de exploitatie. Dat geldt alleen voor de veren die een beroep hebben gedaan op het Verenfonds. Dat geldt voor 21 veren. Van de overige veren is weinig bekend over de exploitatie. Tevens wordt aangegeven, dat er maar drie veren zijn, die een bijdrage ontvangen van meer dan 50.000 per

jaar. Ook andere veren ontvangen bijdragen van gemeenten, of worden geëxploiteerd door gemeenten. De bijdragen van gemeenten buiten het Verenfonds zijn niet bekend. Als aandachtspunten worden genoemd: tarieven die in tijd nauwelijks veranderen, verouderde schepen die vervangen moeten worden en noodzakelijke innovatie in relatie tot duurzaamheid.

Toekomstig beleid

In de rapportage komt TwijnstraGudde tot een viertal ontwikkelrichtingen voor toekomstig beleid:

1. Regie op vernieuwing van veren: de provincie geeft sturing aan oevergemeenten en veerexploitanten en organiseert de samenwerking om specifieke beleidsdoelen van de provincie te behalen.
2. Samen achter het belang van veren staan: de provincie faciliteert een samenwerking met oevergemeente (en in afstemming met veerexploitanten) in een gebiedsbenadering. Op deze wijze kan vanuit lokaal perspectief de behoefte voor veren worden ingevuld.
3. Behouden wat er is: de provincie Gelderland stelt via de Stichting Veren Gelderland eisen aan het gebruik van subsidies van veren in de provincie Gelderland om haar beleidsdoelstellingen te behalen, dit kan zij doen door afspraken te maken in het bestuur van de Stichting Veren Gelderland.
4. Gemeente en exploitanten zijn aan zet: de provincie heeft geen bemoeienis met de opgave, omdat het niet past bij haar ambities en beleidsdoelstellingen. De opgave wordt door andere partijen opgepakt."

Visie

Op basis van de rapportage van TwijnstraGudde concludeert Gedeputeerde Staten (Statenbrief 23 juni 2020): "Wij hebben op basis van uw motie onderzoek gedaan naar de toekomst van veren in Gelderland. Per relevante ambitie in de omgevingsvisie Gaaf Gelderland, voor mobiliteit, het Hoofdfietsnet, recreatie en energietransitie, hebben we gekeken in hoeverre het beleid, of mogelijkheden voor beleid, heeft voor veren. Hieruit blijkt dat er nu geen provinciaal beleid is. Wij zien wel mogelijke aanknopingspunten met het Hoofdfietsnet en recreatieve routes."

Gezien de knelpunten die benoemd zijn in de rapportage, over exploitatietekorten en benodigde financiële ondersteuning, zijn door GS enkele scenario's beschreven over de rol van de provincie.

"Per beleidsveld hebben we dat bekeken. Uit voorgaande analyse blijkt dat veren voor het gemotoriseerde verkeer geen schakel vormen in regionale verbindingen. Ook komen we tot de conclusie dat de bijdrage van veren om onze klimaatdoelstellingen te halen nagenoeg nihil is. De analyse laat wel mogelijkheden zien vanuit fietsgebruik en recreatie. Veren kunnen het fietsgebruik vergroten en kernen op fietsafstanden met elkaar verbinden. De helft van de veren kan gekoppeld worden aan het hoofdfietsnetwerk. Ook zouden wij recreatieve veren kunnen stimuleren hun vaartijden uit te breiden door ook in het winterseizoen te varen. Veren maken op dit moment geen deel uit van het beleidsveld fiets binnen mobiliteit. Veren zijn een relevante voorziening voor een dekkend routenetwerk voor recreanten en toeristen, maar ook hier geldt, net als bij de fiets, dat veren niet zijn opgenomen in het beleid van toerisme en recreatie. Het hoofdfietsnetwerk en het realiseren van een dekkend recreatief routenetwerk bieden mogelijkheden voor veren. Echter, beide hebben geen beleid en geen budget."

Aangegeven wordt, over de rol van de provincie: (scenario 1) "de exploitatie van veren ligt bij commerciële partijen en gemeenten. De provincie heeft in dit scenario geen beleidsmatige of financiële rol". Aan Provinciale Staten wordt voorgesteld voor dit scenario te kiezen, met als toevoeging: "als u gezien de mogelijke aanknopingspunten op het gebied van fiets en toerisme een grotere rol wil, bespreken we dat graag met u".

De andere twee scenario's, waar GS niet voor kiest: (scenario 2) een mogelijkheid voor gemeenten om steun aan te vragen bij de provincie voor een veer en dit veer draagt bij aan de doelstellingen van Gaaf Gelderland, dan kan samen met die gemeente een maatwerkoplossing gezocht worden of (scenario 3) we ontwikkelen een subsidieregeling waar gemeenten een beroep op kunnen doen en tonen aan wat de bijdrage van het betreffende veer is voor de provinciale doelstellingen.

Tevens wordt voorgesteld om te stoppen met het Verenfonds. "In bovengenoemde scenario's is het instrument van het onafhankelijke Verenfonds in beheer van Stichting Veren Gelderland minder passend". Uitgangspunt voor de provincie is, dat de veren lokaal relevant zijn en oevergemeenten verantwoordelijk voor de veren en de contacten met de veerexploitanten. Eventuele financiële ondersteuning moet dan direct met de gemeenten afgestemd worden.

Oordeel Provinciale Staten

In een oordeelvormende vergadering van Provinciale Staten op 9 september 2020 is gesproken over het onderzoek van TwijnstraGudde en de boven aangehaalde Statenbrief.

De aanwezige Statenleden kunnen zich nadrukkelijk niet vinden in scenario 1. Er wordt gesproken over scenario 2 of drie, of een combinatie van die twee. De gedeputeerde (Van der Wal) geeft namens Gedeputeerde Staten aan, dat het hier volgens haar niet gaat om een rol voor de provincie en dat de regie bij de oevergemeenten moet liggen. Over het Verenfonds wordt door haar nogmaals aangegeven, dat dat fonds bedoeld was als overbrugging naar zelfstandigheid voor de veren. Ze stelt vast, dat dat bij 21 veren (nog) niet is gelukt. Ze ziet geen verdere rol van de provincie bij het Verenfonds. Dat wordt door de meeste statenleden onderschreven. Ze wil wel nadenken over een maatwerkoplossing, zoals in scenario 2 is geformuleerd. Scenario 3 wordt door haar afgewezen, omdat het niet om een wettelijke taak van de provincie gaat. Bovendien wil ze integraal naar mobiliteit kijken.

Door de meeste fracties wordt benadrukt, dat de provincie een actieve rol moet invullen. De woordvoerder van het CDA (Van Ark) stelt vast, dat het niet primair gaat over maatwerk of subsidie, maar om die actieve rol. Gericht op veren die de exploitatie niet rond krijgen. De regie moet bij de gemeenten liggen. De actieve rol van de provincie moet gericht zijn op drie thema's/belangen: recreatie, duurzaamheid en fiets/mobiliteit. Hij vraagt om dit verder uit te werken, en daar vooral creatief bij te zijn.

Door diverse fracties wordt aandacht gevraagd voor de ontwikkeling van de tarieven, die moeten niet te veel omhoog als ondersteuning uit het Verenfonds uitblijft.

Door de heer De Loeff, namens de fractie van de VVD, wordt voorgesteld om een scenario 2+ uit te werken. Daarbij legt hij de nadruk op de veren die ondersteuning echt nodig hebben. Hij vraagt daarbij aandacht voor betrouwbaarheid, ook naar de veren die geen gebruik hebben gemaakt van ondersteuning. Zijn voorstel wordt door diverse fracties omarmd. Daarbij wijst het CDA nogmaals op de eerder geformuleerde drie belangen/thema's.

De conclusie van het gesprek is, dat de provincie geen rol meer wil spelen in het Verenfonds nadat het fonds leeg is. De gedeputeerde wil nadrukkelijk geen aparte subsidieregeling (scenario 3). Ze wil

scenario 2+ (of 4) nader uitwerken. Ze gaat uit van het mobiliteitsbeleid. De regie moet bij de gemeenten liggen. De provincie kan een actieve rol invullen. Daarbij geeft ze weinig ruimte aan het thema duurzaamheid, gezien de geringe bijdrage ten opzichte van het totaal van de binnenvaart. Zij benadrukt, dat eventuele ondersteuning alleen 5 – 7 veren betreft, die een belang hebben in het kader van het fietsverkeer. Ze wil hierover het gesprek aan gaan met de gemeenten, onder meer in de vervoerberaden. De ontwikkeling van de 21 veren, die nu nog gebruik maken van het Verenfonds wil ze monitoren.

De statenleden gaan akkoord met de toezegging van de gedeputeerde, dat ze dit binnen enkele maanden uitwerkt. De gedeputeerde geeft aan dat zal plaats vinden in het kader van de perspectiefnota en in een mededelingenbrief.

In de perspectiefnota 2022 is de volgende tekst opgenomen: “Wij hebben aangegeven dat we geen rol zien voor de provincie in de Stichting Veren Gelderland. Vereniging Nederlandse Gemeenten (VNG) Gelderland laat een onafhankelijk onderzoek doen naar een gezonde toekomst van de veren in Gelderland en de rol van de gemeenten. Dit onderzoek bepaalt welke inzet gemeenten willen doen voor de instandhouding van veren en of de gemeenten Stichting Veren Gelderland willen voortzetten. De provincie wil samen met de gemeenten bepalen waar gemeenten kunnen worden ondersteund met maatwerk bij het in stand houden van hun veerverbindingen. Het onderzoek is nog niet uitgevoerd. Wij stellen u via de mededelingenbrief op de hoogte van de voortgang.

Vervolg

Op diverse momenten, met name in overleg tussen provincie en gemeenten, komt sinds september 2020 de vraag aan de orde, hoe het staat met de toegezegde uitwerking. In een vervoerberaad (overleg van provincie en gemeenten in betreffende regio) van de Groene Metropool Regio Arnhem-Nijmegen, op 17 november 2021 werd vanuit gemeenten aandacht gevraagd voor het vervolg na het Verenfonds. Namens Gedeputeerde Staten antwoordt gedeputeerde Van der Wal dat veren een gemeentelijke verantwoordelijkheid is en geen provinciale taak. Zij meldt dat Gelderland alleen maatwerk biedt voor veren met een regionale doorstromingsfunctie of die deel uitmaken van schoolroutes.

In de bestuursvergadering van de Stichting Veren Gelderland heeft de gedeputeerde aangegeven, dat maatwerk al een keer is geagendeerd in vervoerberaden. Zij stelt dat gemeenten hebben aangegeven dat eerst het rapport van VNG klaar moet zijn, om te weten hoe de toekomstvisie is en waar maatwerk noodzakelijk is.

Rapport Joosten/VNG Gelderland

De boodschap van de kant van de provincie, dat de exploitatie van de veren een zaak van exploitanten en gemeenten moet zijn, waarbij de provincie hooguit in de vorm van (nog uit te werken) maatwerk een rol zou kunnen hebben en het besluit dat de provincie Gelderland zich uit het Verenfonds zou terugtrekken, was voor VNG Gelderland (de andere eigenaar van het Verenfonds) reden om nader onderzoek te laten doen. Aan Rob Joosten Advies werd gevraagd onderzoek te doen en met advies te komen. De vraag daarbij was: “wat is er 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 exploitatie tekort schiet”.

VNG Gelderland vindt draagvlak onder exploitanten en van overheden van belang om tot een keuze te komen. Bij de totstandkoming van het rapport van Joosten werd duidelijk, dat de veranderende rol van de provincie en de uitputting van het Verenfonds bij veel overheden en exploitanten niet bekend waren. Bewustwording van de nieuwe situatie voor alle partijen is de eerste stap die voor het vervolg gezet moet worden.

In het rapport van Joosten wordt inzicht gegeven in de ontwikkeling van het Verenfonds. Het gebruik van dat fonds door gemeenten. En vooral de visie van gemeenten en exploitanten over het belang van de veren en de ondersteuning door een Verenfonds.

In het rapport worden twee scenario's voor het vervolg geschetst:

1. Het Verenfonds houdt op te bestaan, de provincie voorziet in (nog niet gedefinieerd) beperkt maatwerk.
2. Het gezamenlijk ontwikkelen van een adequaat arrangement (instrument) ter ondersteuning van veren. Voor dit scenario is het nodig om de ondersteuning vanuit het Verenfonds met enkele jaren te verlengen na 2023, maar aangepast en gericht op een adequate en lagere onttrekking. Samen met de provincie

zou gezocht moeten worden naar financiële aanvulling voor de overgangperiode. Daarmee zou tijd gekocht kunnen worden om gezamenlijk met alle partijen een instrument te ontwikkelen, waarmee zij veren, die ondersteuning nodig hebben, structureel in stand kunnen houden.

De conclusies en aanbevelingen in de rapportage van Joosten zijn vooral gebaseerd op het tweede scenario. Voor de haalbaarheid van dit scenario is medewerking van de provincie nodig. VNG Gelderland heeft de rapportage in juni 2022 aan het provinciebestuur gezonden. Daarin is met name de vraag gesteld, om een financiële bijdrage te leveren door de provincie voor een transitieperiode voor het Verenfonds. Op 13 juni 2022 laat GS in een brief aan VNG Gelderland weten, dat “mede gezien onze inzet naar een duurzame toekomst van de

begroting houden wij vast aan deze lijn en zullen daarom geen financiële middelen bijdragen voor de overbruggingsperiode.”

Het besluit van GS is nader toegelicht in een Statenbrief aan Provinciale Staten. Over mogelijke toekomstige ondersteuning door de provincie wordt daarin aangegeven, dat de provincie in de Stichting die het Verenfonds beheert blijft participeren, tot er een vervolgproces gereed is. Na deze vervolgfase moet meer duidelijk zijn over toekomstige noodzakelijke ondersteuning. “Als provincie kunnen we na terugtrekking uit de Stichting maatwerk leveren, als gemeenten knelpunten hebben bij lokale veren en er een relatie is met het thema fiets in de Visie Bereikbaar Gelderland.”



Inleiding

Op basis van de beide onderzoeken en de besluitvorming door de provincie en de Stichting die het Verenfonds beheert, zijn in juli 2022 een werkgroep en een stuurgroep samengesteld. De werkgroep is samengesteld uit medewerkers van gemeenten, Regio Rivierenland, provincie Gelderland, Stichting Veren Gelderland, VNG Gelderland en twee extern ingehuurde krachten. De stuurgroep bestaat uit bestuurders van gemeenten, waarbij twee wethouders tevens deel uitmaken van het stichtingsbestuur.

Opdracht

De werkgroep kreeg de volgende opdracht mee: "Kom tot een toekomstbestendig geheel van veren in Gelderland dat zichzelf in stand houdt door een goede exploitatie en commercieel verantwoorde bedrijfsvoering. Daarmee wordt een bijdrage geleverd aan de mobiliteitsbehoefte, aan recreatief-toeristische doelen en aan de sociale en economische ontwikkeling van de gebieden rond de veren. Wanneer die exploitatie tekortschiet en de gemeente heeft afgewogen dat instandhouding gewenst, kan ondersteuning worden gegeven op basis van een heldere rol en vorm waarin de overheid gericht ondersteuning kan geven op die resultaten die passen bij het overheidsbelang."

Werkzaamheden

Na de zomer van 2022 is de werkgroep van start gegaan, op zoek naar gezamenlijke instrumenten voor een toekomstbestendig verenbestand. Naast de eerdergenoemde onderzoeken, was daarbij de besluitvorming van de provincie van belang (geen financiën voor een overbrugging – c.q. langere instandhouding van het Verenfonds – en dus op korte termijn op zoek naar nieuwe instrumenten) en het besluit van de Stichting Veren Gelderland, met informatie over het laatste jaar waarover uitkeringen uit het fonds mogelijk zullen zijn (2023).

De situatie bij veel veren en met name gemeenten is urgent. Immers, als alleen nog over de exploitatie

van 2023 geput kan worden uit het Verenfonds, moeten er op korte termijn oplossingen gevonden worden voor 2024 en volgende jaren. De oevergemeenten zijn aan zet. Bij de 21 veren, waarbij de gemeenten putten uit het Verenfonds, kunnen gemeenten geen beroep meer doen op dat fonds. Het tekort in de exploitatie komt dan geheel voor rekening van de gemeente en/of de exploitant. Over mogelijk maatwerk van de provincie is nog geen duidelijkheid.

De werkgroep heeft een model ontwikkeld, met een achttal knoppen die bepalend zijn voor uitgaven en inkomsten. Dat model kan gebruikt worden door de oevergemeenten om samen met de exploitant van het veer te kijken naar mogelijkheden om inkomsten en uitgaven meer in balans te brengen. Het model is vooraf besproken met een aantal exploitanten, oevergemeenten en de brancheorganisaties van de veren (LVP en Veeon).

Met de stuurgroep is vervolgens een traject afgesproken over het toetsen van het model. Gekozen is voor een selectie van de veren met de grootste tekorten. Het betreft 9 veren, met een jaarlijkse bijdrage van meer dan 15.000 Euro uit het Verenfonds. Dit betreft voor het grootste deel autoveren, waarbij de oevergemeenten tot 80% van het tekort een beroep hebben gedaan op het Verenfonds. De bijdragen uit het Verenfonds variëren van 17.000 tot 430.000 Euro. Daarnaast zijn er twee fiets/voetveren, beide met een bijdrage uit van het Verenfonds rond 40.000 per jaar (dat is 35% van het tekort).

De verwachting is, dat bij de andere veren, met een relatief kleine bijdrage uit het Verenfonds in een overleg tussen beide oevergemeenten en de exploitant – met behulp van het model – tot een oplossing gekomen kan worden.

Het model is begin november 2022 gepresenteerd aan alle negen betrokken oevergemeenten en de exploitanten van de veren. Afgesproken is, om op basis van dit model per veer gesprekken te voeren tussen beide oevergemeenten en veerexploitant. Deze gesprekken zijn in de daaropvolgende

maanden gepland en gevoerd. Over de uitkomsten hiervan meer in het volgende hoofdstuk. We kunnen constateren, dat het model heeft gewerkt en dat de gesprekken hebben geleid tot afspraken tussen de partijen.

Naast de negen piekgebruikers van het Verenfonds, hebben we ook meegedacht met enkele veren, waarover knelpunten werden gemeld. Ook bij deze veren maken we gebruik van het ontwikkelde model, om te kijken hoe gemeenten en exploitant gezamenlijk tot een oplossing kunnen komen.

Iedereen is positief over de veren. Toch wordt er door partijen veelal naar elkaar gewezen, wanneer er ergens problemen ontstaan. Dat geldt voor de exploitanten, maar zeker ook voor de overheden. Gemeenten vinden dat de provincie een oplossing moet zoeken voor financiële tekorten en de provincie vindt dat de regie bij de gemeenten ligt. Exploitanten willen het liefst doorgaan met het Verenfonds, waarbij de overheden voor nieuwe aanvulling van het fonds moeten zorgen. Maar met wijzen naar elkaar komen we niet tot een toekomstbestendig verenbestand.

Met tal van organisaties hebben we gesproken, om te kijken waar en hoe tot toekomstbestendige oplossingen kan worden gekomen. We hebben gesprekken gevoerd met organisaties van exploitanten (brancheorganisaties Veeon en LVP). Met diverse overheden: gemeenten, provincie Gelderland (bestuurlijk, politiek, ambtelijk) en ministerie Infrastructuur en Waterstaat. Ook bij andere provincies hebben we geïnformeerd naar hun rol en inzet. Bij diverse partijen was

urgentiegevoel nog onvoldoende aanwezig. In de gesprekken is die urgentie nadrukkelijk op tafel gekomen.

Met tal van organisaties van gebruikers zijn we in gesprek. Het gaat onder meer om de Fietsersbond, ANWB, Vrienden van de veren, wandelnet en Pieterpad. Ook hier is met name de urgentie van een duurzame oplossing voor de veren op tafel gekomen. Diverse organisaties hebben zich verenigd in een coalitie voor de veren. Er is een petitie gestart voor instandhouding van de veren. Eind januari 2023 is een bijeenkomst georganiseerd met politieke partijen, gericht op de verkiezingen van Provinciale Staten van maart 2023. De algemene conclusie was, dat alle politieke partijen zich hebben uitgesproken voor de instandhouding van de veren. Daarbij zijn diverse mogelijkheden verwoord.

Naast contacten met tal van organisaties, is er veel aandacht besteed aan de veren in de media. Vrijwel dagelijks wordt in "De Gelderlander" aandacht besteed aan een veer of de ontwikkeling van de veren. Dat varieert van een exploitant die zijn veer niet kan verkopen, tot de aanpak waar deze werkgroep mee bezig is.

Uitkomsten

We gaan nu eerst in op de werking van het model in de praktijk. Kijken naar de opbrengst van de gesprekken met en over een aantal veren. Vervolgens formuleren we op basis van de ervaringen met deze veren en de vele gesprekken een reeks conclusies en aanbevelingen.

6 MODEL EN KNOPPEN

Inleiding

Van de gemeenten die gebruik maken van het Verenfonds, gaat het bij de meeste fiets/voet-veren om kleine bedragen. Vaak gaat het om veren die alleen in de zomer varen. De verwachting is, dat in de meeste gevallen (al dan niet met behulp van ons model) tot afspraken tussen beide gemeenten en de exploitant gekomen kan worden. Hierom hebben we gekozen voor een nadere studie van de veren met de grootste tekorten, met een bijdrage uit het Verenfonds van €15.000 of meer. Bij deze veren hebben we het model toegepast in overleggen tussen beide gemeenten en de exploitant van het veer.

Bij (7) auto-voet-fiets-veren is een bijdrage van €15.000 uit het Verenfonds 80% van het tekort. Bij de (2) fiets/voet-veren gaat het om een groter tekort (35%).

Op basis van de ontwikkelingen van het Verenfonds Gelderland in de afgelopen jaren is binnen de werkgroep Veren van het VNG een model ontwikkeld op basis waarvan de exploitatie van een veer kan worden geanalyseerd, besproken en beoordeeld.

Dit model kan de bewustwording van betrokken partijen bij de exploitatie van een veer verhogen en bevat een 8-tal knoppen waaraan gedraaid kan worden om onderdelen van de exploitatie in een bepaald jaar (of meerdere jaren) te wijzigen. De knoppen gaan over (beperken van) kosten dan wel (verhogen) van inkomsten.

Bij het gebruik van het model kan worden gezien welke financiële effecten een wijziging van een exploitatieonderdeel betekenen voor de opvolgende jaren. Tevens is het met dit model mogelijk om, op basis van een gesteld financieel doel in de toekomst, te beoordelen aan welke knoppen, of een combinatie van knoppen, gedraaid moet worden om dit doel binnen een reeks van jaren al of niet te kunnen bereiken.

De knoppen zijn respectievelijk:

1. **Brandstofkosten**
fossiele brandstoffen, elektriciteit, duurzaamheid maatregelen
2. **Onderhoud**
dagelijks en jaarlijks onderhoud, werf- en inspectiebeurten
3. **Personeelskosten**
aantal Fte's, benodigd personeel, arbeidsvoorwaarden, etc.
4. **Kapitaallasten**
investeringen en renovaties aan het veer, de stoepen, etc.
5. **Algemene kosten**
overhead, marketing, verzekeringen, opslag, etc.
6. **Dienstregeling**
kostenbesparing als gevolg van wijzigingen in de dienstregeling
7. **Tarieven**
inkomsten op basis van kaartverkoop
8. **Bijdragen/subsidie**
exploitatiebijdragen oevergemeenten, subsidies, etc.

Met dit model als basisinstrument hebben in de afgelopen maanden gesprekken plaatsgevonden met betrokken partijen van een 10-tal veerexploitaties die jaarlijks een bijdrage van minimaal € 15.000, -- van het Verenfonds ontvangen. Bij al deze gesprekken waren de oevergemeenten en exploitanten (inclusief organisaties met meerdere veren) present. In de meeste gevallen was vanuit de gemeenten een ambtelijke en bestuurlijke vertegenwoordiging aanwezig. Daarnaast zijn met diverse andere veerexploitanten en gemeenten in Gelderland contacten c.q. gesprekken geweest, veelal op basis van (vragen over) de invulling en uitwerking van het exploitatiemodel.

Uitwerking

Op basis van de in de inleiding genoemde gesprekken met exploitanten en oevergemeenten kan een aantal constatering worden gedaan en/of uitspraken worden opgetekend als we spreken over



de knoppen in het exploitatiemodel in relatie met de mogelijkheden die betrokken partijen zien als het gaat om de continuïteit en/of verbetering van de veerexploitatie. In de volgorde van de knoppen uit het model:

1. Brandstofkosten

Op brandstof is het lastig besparen. Kosten voor dieselolie nemen nu, vanwege de energiecrisis, extreem toe. Wellicht dat de prijzen in de toekomst weer wat zakken. Hoge brandstofprijzen zorgen wel voor wat meer klanten. Kostenbesparing op brandstof door minder varen is relatief. Bij minder varen nemen de opbrengsten ook af. Gezamenlijk inkoop van brandstof is vanwege de in gebruik zijnde brandstofvariëteiten moeilijk te realiseren.

Elektrisch varen in de toekomst is zeker gunstig. Zowel qua kosten als m.b.t. duurzaamheid en klimaat. Echter, de kosten gaan hierbij voor de baten, investeringen voor elektrisch varen zijn heel hoog. En het levert geen extra financiële inkomsten op.

Oevergemeenten: Duurzaam varen in de toekomst is zonder meer noodzakelijk. Investeringsubsidies vanuit de overheid zijn waarschijnlijk nodig.

Exploitanten: Zonder bijdragen van de overheid is ombouw naar duurzaam varen van veren niet te realiseren.

2. Onderhoud

Onderhoudskosten van een veer zijn relatief vast. Dagelijks en jaarlijks onderhoud is jaar na jaar min of meer hetzelfde. De wettelijke inspectie van het veer (1 x per 4/5 jaar) levert soms wel extra onvoorziene kosten op. Kosten voor onderhoud zijn lastig te beïnvloeden. In enkele gevallen kunnen investeringen in (betere) apparatuur en machines zorgen voor minder structureel onderhoud.

Oevergemeenten: Geen specifieke opmerkingen over onderhoud aan de veerboot. Onderhoud aan stoeppen en toegangswegen is maatwerk.

Exploitanten: De kosten voor onderhoud zijn sterk afhankelijk van de leeftijd van de boot en de machines. Onderhoud aan veerstoepen en toevoerwegen naar het veer door de gemeenten laat in sommige gevallen te wensen over. Evenals aan de aanwezigheid en het onderhoud aan de bewegwijzering.

3. Personeelskosten

De personeelskosten zijn mede afhankelijk van de wijze van varen. Een vrij varende veer heeft over het algemeen meer personeelskosten dan een kabelpont. De salarissen van veerpersoneel kennen een vrij marginale bandbreedte. Veelal is een kapitein en een kaartverkoper nodig. Op basis van een toegangskaarten systematiek kan er bezuinigd worden (digitale kaartverkoop en – toegang).

Oevergemeenten: Besparen op personeel is belangrijk. Invoer van digitale ticketservice is aan te bevelen.

Exploitanten: Besparen op personeel is vanwege wettelijke eisen en veiligheid vrijwel niet te doen. Digitale toegang systemen kunnen een besparing opleveren doch daar zijn wel eerst investeringen voor nodig.

4. Kapitaallasten

Kapitaallasten zijn sterk afhankelijk van de leeftijd van de veerpont en de bijbehorende machines en apparatuur. Kapitaallasten zijn moeilijk te beïnvloeden. Noodzakelijke en/of onvoorziene investeringen (veerpont of veerstoepen) zorgen voor een extra kapitaallast.

Oevergemeenten: Als de veerpont eigendom is van de gemeente dan kan in de jaarlijkse exploitatie gekeken worden naar de boekhoudkundige wijze m.b.t. Kapitaallasten. Rentelasten voor een gemeente zijn in het algemeen lager dan voor een particuliere exploitant.

Exploitanten: Kapitaallasten zijn voor een private onderneming nauwelijks of niet te beïnvloeden.

5. Algemene kosten

Op algemene kosten kan bezuinigd worden doch dat is besparen in de kantlijn. Overhead en verzekeringen zijn “relatief” vaste kosten. Op abonnementen en kantoorkosten kan in een enkel geval worden bespaard maar dit levert slechts marginale voordelen op. Wellicht is het zinvol de verzekeringspremies van de diverse maatschappijen te vergelijken en de contractuele voorwaarden te heroverwegen.

Oevergemeenten: Goed ondernemerschap betekent ook zo laag mogelijke kosten voor een goed product. Dit is aan de ondernemer.

Exploitanten: Marketingkosten zijn reeds marginaal. Marketing en promotie zet (letterlijk) weinig zoden aan de dijk.

6. Dienstregeling

De dienstregeling is maatwerk op basis van het aantal overzettingen, frequentie en verdeling van de overzettingen per dag, week, maand, seizoen en jaar. Aanpassing van de dienstregeling heeft consequenties voor het serviceniveau van de veerdienst en de ervaren kwaliteit van de voorziening.

Weliswaar kan een afschaling van de dienstregeling (minder varen per uur of per dag of in de winterperiode, de weekenden en/of slechts enkel varen in de zomermaanden) leiden tot vermindering van kosten, doch dit heeft tevens gevolgen voor de dienstverlening en het aanbod van klanten. Een optimale afstemming van de in de praktijk genoteerde overzettingen met het daarop aangepaste aanbod van vaartijden kan vanuit het oogpunt van efficiëntie en effectiviteit zeker een kostenbesparing opleveren. Hier is een belangenafweging aan de orde tussen bedrijfseconomische optimalisatie en maatschappelijke belangen, zoals leefbaarheid.

Oevergemeenten: Het goed bijhouden van overzettingen en de bijbehorende categorieën en daar de dienstregeling op aan te passen, is belangrijk. Wellicht is het een overweging om met een autoveer te stoppen en een voet/fietsveer daarvoor in de plaats te laten varen. Of, gezien de belerende (concurrerende) veren, de veerdienst helemaal maar te stoppen.

Exploitanten: De dienstregeling aanpassen is iets wat in overleg tussen gemeente en exploitant moet gebeuren. Soms is het vanuit bedrijfseconomisch perspectief zinvol om een dienstregeling te versralen maar dat kan voor de leefbaarheid van een gebied of dorp of vanuit toeristisch recreatief perspectief voor de gemeente ongewenst zijn. In dat verband spreken exploitanten uit dat zij een “beter en intensiever” contact met de gemeenten op prijs stellen. Echter in veel gevallen zal een afschaling van de dienstregeling per dag niet direct leiden naar een sterk verbeterde exploitatie.

7. Tarieven

Een aanpassing van de tarieven is een belangrijk middel (wellicht hét belangrijkste middel) om de exploitatie van een veerdienst te verbeteren (dat is

in vrijwel alle gesprekken de conclusie van zowel de oevergemeenten als van de exploitanten). Gezien de marktomstandigheden (hoge actuele inflatie, sterke toename van allerlei kosten, afbouw van het Verenfond, etc.) acht vrijwel eenieder dit noodzakelijk.

Echter, de wijze waarop een tarievenaanpassing plaats zal vinden (fasering, aantal stappen), de mate van verhoging en voor welke categorieën, is maatwerk en afhankelijk van de specifieke eigenschappen van de veerdienst en de wens van de exploitant én de oevergemeenten.

Oevergemeenten: De tarieven van de overzettingen zijn over het algemeen aan de exploitant. Echter de veertarieven van fiets/voetverkeer (met name voor scholieren en/of inwoners) dienen beperkt of niet te worden verhoogd. Veren zijn heel belangrijk voor de wandel- en fietsnetwerken. Recreanten en toeristen kunnen en willen waarschijnlijk wel (behoorlijk) meer betalen dan nu het geval is (die betalen ook voor de beleving en kennen een lage prijselasticiteit).

De meeste veren hebben onmiskenbaar een meervoudig maatschappelijk belang en zijn vaak ook van (grote) betekenis voor de mobiliteit binnen en buiten de gemeente. Tarieven verhogen is weliswaar onontkoombaar maar moet wel geschieden met in acht neming van dit maatschappelijk belang. Veerdiensten die weinig toevoegen aan het maatschappelijk belang kunnen in een enkel geval worden gestaakt of worden getransformeerd van een autoveer naar een fiets/voetveer of van een heel jaar varende veer naar een seizoen veer.

Exploitanten: Prijselasticiteit per categorie overzetting is van groot belang. Dit is een kwestie van “trial and error”. De verhoging van de tarieven kan niet in 1x en is mede afhankelijk van de alternatieven voor klanten in de (directe) omgeving, de omrijdkilometers die minimaal gelden en de aanpassingen van de tarieven per categorie van collega-veerdiensten (in ogenschouw nemen dat de argumenten voor omrijden bij klanten vaak niet reëel zijn). Daarnaast is een goede communicatie naar gebruikers en potentiële klanten vanuit de gemeenten, de brancheverenigingen en de veerdienst zelf, noodzakelijk.

Voor het vaststellen van de tarieven is van belang welke alternatieven er nu en in de toekomst zijn (bruggen, onderhoud en uitbreiding van het wegenetwerk, toename autoverkeer, etc.).

Echter er dient ook rekening te worden gehouden met het feit dat de tarieven niet “zomaar” tot een veel hoger niveau dan nu kunnen worden verhoogd. Een 100% kostendekking van de veerdienst op basis van slechts enkel het verhogen van de tarieven is een utopie.

8. Bijdragen/subsidie

Oevergemeenten zijn in de meeste gevallen bereid om een bijdrage te verstrekken aan een veer- exploitatie. De hoogte van de jaarlijkse bijdrage en de wijze waarop een dergelijke bijdrage wordt verstrekt is niet standaard of een vanzelfsprekendheid. Een en ander is afhankelijk van het belang en de behoefte van het veer en de wijze waarop een jaarlijkse bijdrage kan worden verantwoord naar het gemeentebestuur. Gemeenten en exploitanten geven aan dat er hier zeker ook een taak ligt voor de andere overheden (provincie, het Rijk) maar realiseren zich ook dat dit, met uitzondering van fiets- en wandel netwerken en/of nog te bepalen maatwerk, waarschijnlijk een kwestie van een lange adem zal zijn.

Oevergemeenten: Oevergemeenten geven aan dat zij over het algemeen bereid zijn een bijdrage te verstrekken als helder kan worden aangetoond dat de veerexploitatie goed is geanalyseerd en geoptimaliseerd en de veerdienst zonder bijdrage geen bestaansrecht heeft. Echter de hoogte van de bijdrage is niet tot aan het oneindige en zal in de meeste gevallen niet zonder discussie in de gemeenteraad worden vastgesteld. Een concrete motivatie voor een bijdrage is zonder meer noodzakelijk. In een enkel geval kan een bestuurlijke discussie wellicht leiden naar een aanpassing van de veerdienst (van auto- naar fiets/voetveer of van hele jaar varend veer naar een seizoen veer) of in een uiterst geval naar een stopzetting van de veerexploitatie (bij het niet of beperkt verlenen van een gemeentelijke bijdrage).

De twee Oevergemeenten van een veerdienst gaan met elkaar in gesprek over de onderlinge verdeling c.q. verhouding van de bijdrage. Een en ander op basis van belang en gewenste dienstverlening.

Enkele oevergemeenten geven tevens aan dat er bij het eventueel verstrekken van een bijdrage een verschil bestaat tussen investerings- en uitvoeringskosten. Indien het om duurzaamheidsinvesteringen gaat is er volgens de gemeenten in de toekomst wellicht een rol weggelegd voor de provincie of voor het Rijk.

Gemeenten zijn erg benieuwd naar het toegezegde “maatwerk” van de provincie. Op basis daarvan kan worden geanticiepeerd.

Exploitanten: Vrijwel alle veerexploitanten die nu een bijdrage van een of beide oevergemeenten ontvangen geven aan dat de veerexploitatie voor de toekomst slechts mogelijk zal blijven als de oevergemeenten bij de stopzetting van het Verenfonds in de toekomst een bijdrage zullen blijven verstrekken. Exploitanten zijn daarbij wel bereid om een optimalisatie van de exploitatie door te voeren (tarieven, dienstregeling, zoveel mogelijk beperken van kosten, etc.). Het beloofde maatwerk vanuit de provincie moet zo spoedig mogelijk concreet worden. Zonder bijdragen van de overheid is ombouw naar duurzaam varen van veren volgens veerexploitanten niet te realiseren.

N.B.

Op verzoek van gedeputeerde Helga Witjes, voegen we hierbij onderstaande tekst toe:

“In de werkgroep is met de provincie gesproken over de inhoud van het maatwerk voor fietsverkeer, maar ook over de wijze waarop dat praktisch handen en voeten kan worden gegeven. Op 26 januari 2023 is er een gesprek geweest met gedeputeerde Witjes. Hierin heeft zij aangegeven dat de provincie het belangrijk vindt dat er in de vormgeving van het maatwerk een prikkel moet zijn om tot een verbetering te komen. In het maatwerk wordt gekeken naar het belang van fietsers (hoofd fietsnetwerk). De insteek is nu dat het een regeling voor een te bepalen periode moet zijn op basis van gelijke inbreng van gemeente en provincie, waarbij de bijdrage zich afbouwt en de veerverbinding zoveel mogelijk zelfstandig moet kunnen draaien. Het maatwerk zal dan ook voor een bepaalde periode worden afgesproken, zodat niet ieder jaar opnieuw afspraken hoeven te worden gemaakt over de ondersteuning.

Daarnaast kijkt de provincie naar mogelijke ondersteuning bij het verduurzamen van de veerponten. Wij oriënteren ons hierbij onder andere op de provincie Zuid-Holland, die een verduurzamingslening onder gunstige voorwaarden kent (revolverend fonds). Daarmee is het voor veren makkelijker om te verduurzamen en komen de financiële middelen uiteindelijk ook terug. Besluitvorming hierover is aan de nieuwe staten.”

7 CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN

Op basis van de eerder vermelde onderzoeken, gesprekken met tal van organisaties, politieke debatten en de ervaringen met het model hebben we een reeks conclusies geformuleerd. Deze zijn gepresenteerd in een bijeenkomst (1 februari 2023) waarbij alle oevergemeenten waren uitgenodigd. De deelnemers konden zich vinden in de onderstaande conclusies en aanbevelingen. Uiteraard is het aan de verantwoordelijken van de betreffende organisaties en overheden om hier besluiten over te nemen. Met name waar het gaat over de inzet van gemeenten en provincie bij exploitatietekorten is het van belang, dat er in de loop van dit jaar (2023) duidelijke besluiten worden genomen. Immers per exploitatiejaar 2024 kan geen beroep meer gedaan worden op het Verenfonds. In het volgende hoofdstuk werken we dat uit naar aanbevelingen voor de verschillende actoren.

1. Door-ontwikkelen

Het is duidelijk dat het Verenfonds stopt. Alleen over 2023 kunnen gemeenten nog verzoeken indienen. Daarna niet meer. Gemeenten en exploitanten moeten op korte termijn afspraken maken over 2024 en de jaren er na. Dat kan door gebruik te maken van het model wat ontwikkeld is. Het model is getest bij de veren met de grootste tekorten en werkt in de praktijk. Er wordt vooral aan de knoppen gedraaid die gaan over de tarieven, dienstverlening en bijdrage van de overheid (gemeente en provincie). In veel gevallen gaan de tarieven omhoog. Aangezien de meeste gemeenten geen gebruik maken van het Verenfonds, zijn nog niet alle knelpunten voldoende in beeld. Het merendeel van de oevergemeenten is zich nu wel voldoende bewust van de situatie met betrekking tot de veren.

2. Model blijven benutten en uitbouwen

Het model met de knoppen werkt en kan voor alle veren gebruikt worden. Daarbij is inzet nodig van beide oevergemeenten en de exploitant van het veer. De exploitant moet daarvoor de gegevens op tafel leggen: inkomsten, uitgaven en aantallen reizigers. Het is van belang om tenminste eenmaal per jaar een gesprek te

organiseren tussen de beide oevergemeenten en de exploitant(en). Aan de hand van het model wordt de stand van zaken besproken. Tevens maken oevergemeenten en exploitant afspraken voor de langere termijn. De regie ligt hiervoor bij de oevergemeenten.

3. Meeste veren lossen het met de gemeente op

De meeste exploitanten kunnen de kosten en baten goed in evenwicht brengen. Ook nu maken de meeste gemeenten geen gebruik van het Verenfonds. Diverse veren krijgen wel ondersteuning van gemeenten, zonder dat de gemeente een beroep doet op het Verenfonds. Ook in de toekomst, zonder Verenfonds, zullen de meeste veren de exploitatie rond krijgen. Diverse veren hebben daarbij wel ondersteuning van de gemeente nodig, voor kortere of langere termijn. Bij grote tekorten moet ook de provincie bijspringen.

4. Bijdrage overheden

Bij enkele veren met een groot exploitatietekort moet ook de provincie bijspringen. De provincie kan dit in 2023 uitwerken, waardoor vanaf 2024 gebruik gemaakt kan worden van de regeling. Uitgangspunt daarbij is, dat bij een tekort boven een (nog vast te stellen bedrag) gemeente en provincie samen zorgen voor dekking, ieder voor 50%. Daarbij worden gezamenlijk afspraken gemaakt, onder meer gericht op de afbouw van de overheidsbijdrage. Bij kleinere tekorten zorgen beide gemeenten voor dekking. Dit onder meer om te voorkomen dat afspraken met te veel partijen over kleine bedragen moeten worden gemaakt. De kosten van administratie zouden daarmee hoger kunnen komen dan het tekort.

5. Revolverend fonds

De provincie kan een revolverend fonds in het leven roepen. Uit het fonds kunnen leningen verstrekt worden voor investeringen in veerponten. Het gaat dan met name om investeringen in innovatie, duurzaamheid en vervanging van veren. Aangezien een groot aantal schepen op leeftijd is en innovatie

noodzakelijk is om op langere termijn in de vaart te kunnen blijven, kan dit fonds ingezet worden. Het gaat nadrukkelijk niet om bijdragen in de exploitatie. Aangezien het om leningen gaat, blijft het fonds beschikbaar op langere termijn. Aflossing en rente kunnen opnieuw geïnvesteerd worden.

6. Actieve rol provincie

De gemeenten hebben een regierol waar het gaat om te komen tot afspraken per veer. Daarbij kunnen ze gebruik maken van het model. De provincie kan samen met de regio's voor instandhouding en ontwikkeling van het model zorgen. Jaarlijks moet daarvoor door de provincie een bijeenkomst met alle oevergemeenten en exploitanten belegd worden. Er wordt dan samen met exploitanten, brancheorganisaties, gebruikersorganisaties en gemeenten gesproken over de ontwikkelingen met betrekking tot de veren in Gelderland. Deze informatie-uitwisseling is nodig, om tijdig de ontwikkeling van de veren te kunnen beoordelen, met name na de afronding van het Verenfonds.

7. Tarieven omhoog, zorg voor dagelijkse gebruikers

In de overeenkomst tussen gemeenten en exploitanten worden afspraken gemaakt over een stapsgewijze verhoging van de tarieven, om tot een betere balans tussen kosten en baten te komen. Daarbij worden tevens afspraken gemaakt over betaalbare abonnementen voor veelgebruikers (zoals scholieren en forenzen).

8. Samenwerking exploitanten

De samenwerking tussen exploitanten is onderdeel van oplossingen voor de langere termijn. Brancheorganisaties hebben meegedacht aan de ontwikkeling van het model. Ook in de toekomst werken ze mee aan de doorontwikkeling daarvan. Waar mogelijk wordt

nagedacht over uitwisseling van kennis of het zoeken van voordelen door gezamenlijke inkoop. De brancheorganisaties werken mee een de organisatie van een jaarlijkse bijeenkomst met provincie en gemeenten.

9. Gemeenten zorgen voor goede infrastructuur

De gemeenten zorgen – samen met de exploitant – voor de weg naar het veer, veerstoep en aankleding. Het gaat dan onder meer over fietsenstalling, zitbankjes of schuilgelegenheid bij regen. Overheden zorgen voor een goede bewegwijzering. De gemeente pakt hierbij de regie. Waar nodig zoekt de gemeente samenwerking met Rijkswaterstaat om het water bevaarbaar te houden en de veerstoep bereikbaar. Aangezien dit knelpunt zich bij meerdere veren voordoet zorgt VNG Gelderland voor afspraken met Rijkswaterstaat.

10. Maatschappelijk belang

Bijdragen aan de instandhouding van de veren dienen een maatschappelijk belang. Het gaat dan met name om (duurzame) mobiliteit, instandhouding van routenetwerken (wandelen en fietsen), recreatie en toerisme, duurzaamheid en (wellicht als belangrijkste) de leefbaarheid van het platteland in het Rivierengebied. Enkele veren in het Rivierengebied zijn - ondanks een relatief klein gebruik - van groot belang voor de leefbaarheid van het gebied. Het beperken van de diensten van deze veren, in combinatie met onaanvaardbaar grote omrijdroutes kan tot isolatie van het achterland leiden. De diversiteit van de veerverbindingen is dermate groot, dat het niet eenvoudig naar één maatschappelijk thema ingedeeld kan worden. Door bijvoorbeeld alleen te kijken naar het exploitatietekort bij veren die onderdeel uitmaken van het fietsnetwerk, wordt voorbijgegaan aan andere maatschappelijke belangen, zoals een leefbaar rivierengebied.

8 VOORSTELLEN

Bovenstaande leidt tot de onderstaande voorstellen en adviezen aan gebruikers, exploitanten, gemeenten, provincie en stichting veren Gelderland. Het is aan iedere betrokkene om op basis hiervan besluiten te nemen. Waar nodig in overleg met andere betrokkenen.

De basis voor een toekomstbestendig verenbestand ligt in een goede samenwerking tussen overheden, betrokken partijen en belanghebbenden. Het is van belang, dat niet naar elkaar gewezen wordt, maar samen aan perspectief voor de veren gewerkt wordt.

Gebruikers

- De gebruikers van de veren gaan meer betalen. Daarvoor krijgen ze meer zekerheid, dat de meeste veren in de vaart kunnen blijven.
- Organisaties van de gebruikers van de veren worden betrokken bij jaarlijkse bijeenkomst in Gelderland en geïnformeerd over besluitvorming op basis van deze adviezen.
- Met organisaties wordt gesproken over optimale informatie voor (potentiële) gebruikers.
- Diverse belanghebbenden bij de veren (zoals horecaondernemers, BenB's langs wandel/fietsroutes, werkgevers, etc.) kunnen betrokken worden bij de exploitatie van de veren en daar een (financieel) aandeel in leveren.

Exploitanten

- Per veer werken exploitanten samen met de oevergemeenten aan afspraken, voor korte en langere termijn. Daarbij wordt gebruik gemaakt van het model.
- Exploitanten zijn bereid hun bedrijfsgegevens te delen met oevergemeenten bij de inzet van het model en het vastleggen van afspraken.
- De exploitanten werken beter samen in brancheorganisaties.
- Er wordt meegewerkt aan inzet en doorontwikkeling van het model.
- De branche werkt mee aan een jaarlijkse bijeenkomst met gemeenten en provincie
- Waar mogelijk wordt gezocht naar het delen van kennis en mogelijkheden van gezamenlijke inkoop

Oevergemeenten

- Oevergemeenten hebben de regie bij het maken van afspraken per veer en de inzet van het model: er wordt per veer tenminste eenmaal per jaar een overleg gepland tussen de beide oevergemeenten en de exploitant van het veer
- Met de inzet van het model worden afspraken gemaakt over inkomsten en uitgaven per veer, inclusief de hoogte van de tarieven en een exploitatiesubsidie van de gemeente
- Bij een exploitatietekort groter dan € 50.000, wordt (op basis van de vooraf vast te stellen voorwaarden) 50% door de beide gemeenten betaald en 50% door de provincie.
- In de afspraken over de tarieven worden betaalbare abonnementen mogelijk gemaakt, indien nodig met een bijdrage van de gemeente.
- De gemeenten zorgen – samen met de exploitant – voor de weg naar het veer, goede bewegwijzering, veerstoep en aankleding.
- Gemeenten en provincie stemmen af met Rijkswaterstaat over de bevaarbaarheid van het water en bereikbaarheid van de veerstoep. Er wordt overlegd over het baggeren, waar dat nodig is.

Provincie

- De actieve rol van de provincie wordt ingevuld, door jaarlijks een bijeenkomst over de veren te organiseren, met oevergemeenten en exploitanten. Provincie zorgt samen met de bracheorganisaties van exploitanten voor instandhouding en doorontwikkeling van het model. Provincie zorgt voor een goede informatie-uitwisseling om jaarlijks de ontwikkeling van de veren te volgen.
- De provincie ontwikkelt een revolverend fonds, waaruit leningen beschikbaar gesteld kunnen worden ten behoeve van investeringen voor innovatie, vervanging en duurzaamheid voor veren. Exploitanten zorgen voor aflossing en rente, waardoor het fonds beschikbaar blijft voor nieuwe investeringen. Dit fonds heeft geen directe invloed op de exploitatie.
- Indien bij het hanteren van het model een (door



betrokken partijen onderkent) tekort ontstaat waarbij de gemeenten meer dan €50.000 bijdragen in de exploitatie, draagt de provincie voor 50% bij aan dit tekort. Voorwaarde is wel, dat er gezamenlijk meerjarige afspraken worden gemaakt, gericht op afbouw van het jaarlijkse tekort. De provincie spant zich in, om - in overleg met de buurprovincies – tot een zelfde regeling te komen, voor al die gevallen waar een oevergemeente in een andere provincie ligt.

Stichting Veren Gelderland

- De Stichting zorgt voor uitkeringen uit het Verenfonds aan gemeenten, conform de afspraken in het stichtingsbestuur van oktober 2022.
- Het stichtingsbestuur neemt besluiten over beëindiging van de stichting en afronding van het Verenfonds.



9 VERVOLG

Nadat de stuurgroep heeft ingestemd met de verspreiding van deze rapportage, inclusief de adviezen voor de diverse betrokken organisaties, kan de werkgroep verder aan de slag met de uitwerking van de diverse onderdelen.

Voor een verdere uitwerking is afstemming en besluitvorming door diverse organisaties noodzakelijk. Deze rapportage zal worden toegestuurd naar de diverse betrokkenen, met het verzoek om op korte termijn te reageren op de voorstellen, zoals ze hier met name voor de betrokken organisatie zijn gedaan. Aan allen wordt tevens gevraagd aan te geven op welke termijn besluitvorming kan plaats vinden. Voor de termijnen is het van belang, dat het Verenfonds in 2024 leeg is. Dat vraagt om besluitvorming in de loop van dit jaar (2023).

We streven naar besluitvorming voor de zomer van 2023. Daarna zal de werkgroep opgeheven worden.

Samenstelling Stuurgroep:

Loes van der Meijs, voorzitter (namens VNG Gelderland, burgemeester Doesburg)
Gea Hofstede, wethouder Rheden
Eric Jan de Haan, wethouder Lochem
Ans Mol, wethouder West Maas en Waal (tevens lid van bestuur Stichting Veren Gelderland)
Frank Groen, wethouder Tiel (tevens lid van bestuur Stichting Veren Gelderland)
Stefan van Someren, wethouder Neder-Betuwe (tevens portefeuillehouder Rivierenland)
Adviseurs:

Samenstelling werkgroep

, voorzitter (Programmaregisseur toekomstbestendige veren)
, VNG Gelderland
, Regio Rivierenland
, gemeente Neder-Betuwe
, provincie Gelderland
, externe deskundige
, provincie Gelderland (Stichting Veren Gelderland)

