

memo

Aan :

C.c. :

Van :

Betreft : Verkenning veerdiensten Noord-Brabant

Datum : 20 Januari 2017

Kenmerk : 5722-M-C02

1 Inleiding

Binnen de provincie Noord-Brabant (PNB) bevinden zich 28 veerverbindingen. Een aantal van deze verbindingen zijn auto-veren, een aantal verbindingen zijn fiets-voetveren en een klein aantal zijn voetgangersveren. Ieder veer heeft een eigen geschiedenis, een specifieke rol in het mobiliteitssysteem en als resultaat daarvan een andere financieringsstructuur. Waar het ene veer zichzelf financiert wordt het andere veer in meer of mindere mate financieel ondersteund door de lokale of provinciale overheid.

In de Provinciale Staten van Noord-Brabant is een motie aangenomen om te onderzoeken of, en hoe de continuïteit van de veren in de provincie gewaarborgd moet worden. Deze motie moet uitmonden in een nieuwe beleidsregel veren. In deze memo wordt de basis gelegd voor het toekomstige verenbeleid van de provincie. Hoewel veren een rol kunnen spelen in de mobiliteit en in het toerisme worden de veren in deze notitie bekeken vanuit het oogpunt van mobiliteit. Dit wordt gedaan aan de hand van vier vragen:

1. Wat is het aandeel van de veren in de totale mobiliteit?
2. Wat is de rol van de provincie in het in stand houden van de veerdiensten?
3. Welke afwegingscriteria bestaan er om te beslissen over eventuele steun?
4. Wat zijn de mogelijke financieringsvormen voor de ondersteuning van veren?

Deze vier vragen worden beantwoord aan de hand van verschillende bronnen. Zo is er informatie ingewonnen bij de provincies Gelderland en Zuid-Holland, waar een actief veerenfonds in werking is. Ook zijn verschillende onderzoeken van onder andere het Landelijk Platform Veerdiensten, de Erasmus Universiteit en het CROW geraadpleegd.

2 Aandeel veren in mobiliteit

Gekeken naar de totale mobiliteit in Nederland is het aandeel van de veerdiensten beperkt. Er zijn geen specifieke statistieken voor de provincie Noord-Brabant beschikbaar, maar in heel Nederland wordt het totaal aantal trips per veer (in 2010) geschat op zo'n 33 miljoen per jaar¹. Ter vergelijking, de gemiddelde Nederlander maakt ruim 3 trips per dag, wat

¹ Bron: Landelijk Veren Platform (2010): *De verdiensten van veerdiensten*

neerkomt op een totaal van zo'n 18,6 miljard trips per jaar. Daarvan wordt dus een kleine 0,2% per veer gemaakt.

Op lokale schaal kan de veerpont echter van grote betekenis zijn. Zo heeft het fiets/voetveer tussen Woudrichem en Gorinchem met zo'n 190.000 passagiers per jaar een aandeel van zo'n 20% in de totale vervoersvraag. Ook voor andere bestemmingen kan een veer een groot aandeel in de vervoersvraag hebben als het alternatief niet aantrekkelijk (of niet beschikbaar) is.

Ieder veer speelt een unieke rol binnen het mobiliteitssysteem van de provincie. Zo zijn er de autoveren, die aansluiten op het (provinciale) wegennetwerk en varen als compensatie voor het ontbreken van een brug. Dit zijn veren die een directe rol hebben in het wegennetwerk en veelal een rol spelen in bovenregionale reizen. Zonder deze veren zouden er "gaten" ontstaan in het wegennetwerk en veel omrijkmeters gemaakt worden. Hierdoor worden deze veren traditioneel bekostigd vanuit het wegen onderhoudsbudget.

Voor fiets/voetveren is de rol vanuit het mobiliteitsoogpunt moeilijker te bepalen. Veel van de fiets/voetveren worden namelijk ook veel gebruikt voor trips die recreatief zijn van aard. Hierbij moet gedacht worden aan mensen die een fietstocht maken en daarbij voor een deel gebruik maken van een veerpont, maar ook bijvoorbeeld aan mensen die een dagje gaan winkelen. Voor recreatieve trips speelt de ervaring van een veerpont een grote rol. Uit enquêtes blijkt dat voor veel mensen de beleving een van de belangrijkste redenen is om de veerpont te nemen.

3 Rol van de Provincie Noord-Brabant

Sinds de WHW (1993) is er een wettelijk kader voor de provincie om een rol te spelen in het in stand houden van veerverbindingen. Autoveren zijn aangemerkt als onderdeel van het wegennet. In de WHW is de verantwoordelijkheid voor dit wegennet neergelegd bij de decentrale overheid. Binnen de provincie Noord-Brabant zijn er echter geen veren onderdeel van het provinciale wegennet. Dit betekent dat de autoveren in Noord-Brabant aansluiten op het lokale wegennet en de primaire verantwoordelijkheid hiervoor dus bij de oevergemeenten ligt.

De provincie kan echter wel een rol spelen in de instandhouding van veerverbindingen. Dit kan bijdragen aan het behalen van strategische doelen binnen het provinciale beleid. Het is van belang dat de eventuele rol aansluit bij de strategische doelen van de provincie. In deze verkenning is een aantal strategische mobiliteitsdoelen geïdentificeerd² waarbinnen veerverbindingen een rol kunnen spelen:

1. Optimaal functioneren van infrastructuur als robuust multimodaal netwerk.
2. Vergroten fietsgebruik door vergroten van het aantal verplaatsingen voor fiets in de modal split.
3. Het verbeteren van de bereikbaarheids- en sociale functie van het openbaar vervoer.
4. Vergroten betrouwbaarheid van het infrastructuurnetwerk van vervoersmodaliteiten voor goederenvervoer.

De vier bovengenoemde doelen zijn strategische mobiliteitsdoelen uit de dynamische beleidsagenda 2012-2016 van de provincie Noord-Brabant. Hierin hebben doel 1 en 2 directe betrekking op mobiliteit. Doel 3 en 4 zijn doelen op het gebied van openbaar vervoer en vracht. Binnen het OV-netwerk of het vrachtnetwerk spelen overzetveren een minder grote rol. In de volgende paragrafen wordt de rol van de veren in het bereiken van ieder van deze doelen besproken.

² Zie Provincie Noord-Brabant (2012), *Verplaatsen in Brabant. Sturen op uitvoering, Dynamische beleidsagenda 2012-2016*

3.1 Optimaal functioneren van infrastructuur als robuust multimodaal netwerk

Het in stand houden en verbeteren van de mobiliteit op het wegennetwerk in de provincie is een van de doelen waarin een veerverbinding een rol kan spelen indien het veer regionale en bovenregionale reizen bedient. Mocht de continuïteit van die veren niet gegarandeerd zijn dan ontstaan er zogezegd “gaten” in het netwerk. Hierdoor worden gebruikers van het huidige veer gedwongen om te rijden, met toegevoegde emissies, reistijdverlies en extra verkeersonveiligheid tot gevolg. In deze gevallen zijn de veren in hun huidige vorm te zien als een alternatief voor het aanleggen van een brug en dragen de veren in zekere mate bij aan de robuustheid van het netwerk, emissiereductie³, reistijdwinst en verkeersveiligheid.

Het strategische doel omvat twee kenmerken van het netwerk. Het moet *robuust* zijn, maar het moet ook multimodaal zijn. Autoveren bedienen naast autovoertuigen uiteraard ook fietsers, wandelaars en overige voertuigen (zoals landbouwvoertuigen). Het multimodale karakter van deze autoveren geeft ze naast de rol in de *robuustheid* van het netwerk ook een rol in het functioneren als een *multimodaal* netwerk.

Hoewel de autoveren binnen de provincie Noord-Brabant dus louter aansluiten op het lokale wegennetwerk en de primaire verantwoordelijkheid hiervoor bij de oevergemeenten ligt zou de provincie waar nodig een rol kunnen en moeten spelen bij veren die voornamelijk regionale en bovenregionale verplaatsingen mogelijk maken. De oevergemeenten profiteren in deze gevallen in kleine mate van het veer en zouden niet alleen verantwoordelijk moeten zijn voor de instandhouding van het veer.

3.2 Vergroten fietsgebruik door vergroten van het aantal verplaatsingen voor fiets in de modal split

Het vergroten van het fietsgebruik is het strategische doel van de provincie waar veerpon ten de grootste rol kunnen spelen. De keuze voor de fiets als vervoersmiddel is onder andere afhankelijk van de directheid en de aantrekkelijkheid van de fietsroute⁴. Beiden kunnen direct beïnvloed worden door de aanwezigheid van een veer. Zo kan een veer een fietsroute significant verkorten, maar het kan ook de beleving van de route verhogen, omdat het gebruik van een veer door veel reizigers als zeer positief wordt ervaren.

De meeste veren in Noord-Brabant zijn toegankelijk voor fietsers. Slechts 2 van de 28 veren in de provincie zijn voetveren. Uit onze analyse is daarnaast gebleken dat 6 veren onderdeel uitmaken van het provinciaal utilitair fietsnetwerk. Bij nog 10 andere veren komt het fietsnetwerk zeer dicht in de buurt van het veer, maar vormt de oversteek zelf geen onderdeel van het netwerk. Dit betekent wel dat het veer toegang biedt tot het utilitair fietsnetwerk voor reizigers vanuit de oevergemeenten (vaak in een andere provincie).

Utilitair fietsnetwerk?

Het utilitair fietsnetwerk is vastgesteld door de provincie als zijnde het fietsroutenetwerk met de grootste rol in de mobiliteit. Ieder van deze fietsroutes heeft een intensiteit van ten minste 300 fietsers per dag (in 2 richtingen). Dit fietsnetwerk moet in principe direct aansluiten op de fietsnetwerken van buurprovincies.

³ De bijdrage in emissiereductie hangt af van vele factoren, inclusief de emissies van het veer, de omrijdfactor voor automobilisten en de gemiddelde uitstoot van de voertuigen op het veer.

⁴ Bron: CROW (2016), *Ontwerpwijzer Fietsverkeer*

Uit onderzoek voor de Gemeente Gorinchem is gebleken dat een meerderheid van de passagiers op fiets/voetveren het veer als onderdeel van een fietstocht gebruikt. De provincie wordt dus aangeraden om het verennetwerk als onderdeel van het fietsnetwerk te zien en de exploitatie van de veren vanuit deze filosofie ook te garanderen.

3.3 Het verbeteren van de bereikbaarheids- en sociale functie van het openbaar vervoer

Veren die varen in de langsrichting van de rivier kunnen aanspraak maken op OV-status, met de daarbij behorende financieringsmogelijkheden en (aanbestedings)verplichtingen. Overstekende veren vallen echter in principe niet onder het openbaar vervoer⁵. Hierdoor spelen de meeste veren geen directe rol in het officiële openbaar vervoer. In de bredere zin van het woord speelt het veer in bepaalde gevallen wel een belangrijke rol in het verbeteren van bereikbaarheid en sociale functies. Zo zullen er veren zijn die een dusdanig belangrijke rol spelen voor een aanliggende kern dat de continuïteit daarvan gewaarborgd moet worden. Indien deze veren geen (boven)regionale rol spelen zal de primaire verantwoordelijkheid voor de instandhouding van deze veren dan bij de oevergemeenten liggen.

Naast een rol als openbaar vervoer kunnen veren ook toegang verschaffen tot het bredere OV-netwerk. Als de aanlegplaats van een veerverbinding zeer dicht bij een OV-halte ligt kan een veer toegang geven tot deze OV halte en een multimodale reis mogelijk maken.

3.4 Vergroten betrouwbaarheid van het infrastructuurnetwerk van vervoersmodaliteiten voor goederenvervoer

Veren kunnen een rol spelen in het vergroten van de betrouwbaarheid van het infrastructuurnetwerk in het algemeen. Bij grote verstoringen of vertragingen op het (hoofd)autonetwerk kunnen reizigers ervoor kiezen om gebruik te maken van de fiets (danwel auto) en het veer. Dit voegt een extra laag toe aan het netwerk. Hierbij is wel op te merken dat de maximale capaciteit van vooral autoveren een belemmering vormt, en er bij zeer grote verstoringen lange wachttijden zullen ontstaan voor auto's die gebruik willen maken van het veer.

Voorbeeld: Gorinchem

In 2016 werden er haarscheurtjes ontdekt in de Merwedeburg bij Gorinchem. Om verdere schade te voorkomen werd zwaar vrachtverkeer verboden gebruik te maken van de brug. Dit had tijdelijk lange files tot gevolg. Anekdote is gebleken dat dit een piek in het aantal reizigers op de veren van- en naar Gorinchem tot gevolg had.

3.5 Secundaire doelen

Naast de directe mobiliteitsdoelen kunnen veren ook bijdragen aan het bereiken van een tweetal secundaire doelen. Zo is het verbeteren van de luchtkwaliteit door het verminderen van uitstoot zoals fijnstof en stikstofdioxide één van de doelen waarbij veren een rol kunnen spelen. Hierbij moet gedacht worden aan het vervangen van autokilometers (waar mogelijk door fiets/veer kilometers) of het vervangen van een traditioneel veer door een elektrisch of hybride veer. Het kan bij deze doelen dus gaan om zowel investeringssubsidies als exploitatiesubsidies, welke kunnen bijdragen aan duurzaamheidsdoelen, maar in mindere mate aan mobiliteitsdoelen.

⁵ Zie artikel 2, Wet Personenvervoer (2000)
(<http://wetten.overheid.nl/BWBR0011470/2015-12-15>)

4 Financieringsmogelijkheden

Bij het (langdurig) financieren van veerverbindingen wordt er al snel gedacht aan het oprichten van een verenfonds. Dit is succesvol geïmplementeerd in de provincies Gelderland en Zuid-Holland, en met minder succes op landelijk niveau. In dit onderdeel wordt verder ingegaan op de haken en ogen van deze financieringsvorm.

4.1 Landelijk verenfonds

In 2005 is er door kamerlid Van der Staaij een motie ingediend in de Tweede Kamer die de minister opriep tot het oprichten van een landelijk verenfonds. Na intern beraad is er echter door het ministerie besloten om geen langdurige exploitatiesubsidies te verlenen maar een eenmalige investering te doen van 10 miljoen euro als bijdrage aan nieuwe investeringen in materieel (zoals nieuwe veerponten of investeringen in aanlegplaatsen). Deze investering is verdeeld onder zeven provincies, gebruikmakende van een verdeel-sleutel gebaseerd op het aantal veren per provincie en het type veer dat aanwezig is.

De reden voor het afwijzen van investering in een verenfonds ter ondersteuning van de exploitatie van de veren is dat het Rijk door middel van de Wet Herverdeling Wegenbeheer (WHW) de exploitatie van het wegennet bij de decentrale overheden heeft neergelegd. Hieronder vallen ook de veren. Dit schept een wettelijke basis voor de gemeentelijke verantwoordelijkheid ten opzichte van de veren. Het is niet te verwachten dat er op de korte termijn nogmaals een poging ondernomen zal worden om een landelijk verenfonds op te zetten.

4.2 Provinciaal Verenfonds

Zowel de provincie Gelderland als de provincie Zuid-Holland hebben een provinciaal verenfonds ingesteld. Beide verenfondsen zijn met een andere instelling en ander doel opgezet en daarom interessant vergelijkingsmateriaal.

Verenfonds Gelderland

De centrale overheid heeft de verantwoordelijkheid voor het wegennetwerk en de autoveren in 1993 door middel van de Wet Herverdeling Wegen (WHW) neergelegd bij de decentrale overheden. De provincie Gelderland heeft de invoering van de WHW aangegrepen om een provinciaal verenfonds op te richten. Zowel de provincie als alle gemeenten in Gelderland hebben bijgedragen aan de oprichting van dit (onafhankelijke) verenfonds. Met middelen uit dit fonds kunnen de exploitatietekorten van alle veren in de provincie deels gecompenseerd worden.

In de provincie Gelderland is het verenbeleid ingesteld op de rol die veerverbindingen spelen in zowel het mobiliteitssysteem als in het toerisme. Er bestaat een subsidieregeling waarop in principe alle 46 Auto- Fiets- en Voetveren in de provincie aanspraak kunnen maken. Via deze regeling kunnen autoveren tot 80% van hun exploitatietekorten vergoed krijgen van de provincie. Voor fiets/voetveren geldt een maximum van 35%. Hiermee heeft de provincie Gelderland het mobiliteitsbelang dus hoger gewaardeerd dan het toeristische belang. Als het veer een provinciegrens overschrijdt halveert het maximale vergoedingspercentage.

De subsidieaanvragen worden gedaan door de oevergemeenten, die zelf ook een financiële bijdrage moeten verlenen. Als dit van toepassing is en er wordt voldaan aan een aantal andere eisen zoals minimum ritprijs, maximum vergoeding voor de bemanning en een minimum vaarfrequentie en vaarduur wordt de subsidie in principe toegekend.

In de praktijk blijkt dat minder dan de helft van de bestaande veren aanspraak maakt op de subsidie. De overige veren worden kostendekkend geëxploiteerd. Op basis van deze cijfers wordt verwacht dat het verenfonds in ieder geval tot 2023 voldoende middelen in kas heeft om de exploitatie van de veren te ondersteunen.

Het oprichten van een provinciaal verenfonds is een goede manier om als provincie inzicht te houden in de exploitatie van veren die steun nodig hebben. Daarbij wordt aangemerkt dat er bij de oprichting van het Gelderse verenfonds vanwege de invoering van de WHW een unieke situatie plaatsvond waardoor alle gemeenten in de provincie bereid waren om financieel bij te dragen aan dit fonds. Hierdoor waren de kosten voor de provincie ten tijde van oprichting slechts 50% van de vereiste investering.

4.3 Individuele investeringssubsidies

In plaats van langdurige exploitatiesubsidies kan de provincie ervoor kiezen om op individuele basis subsidies toe te kennen ter vervanging van varende materieel en/of het verduurzamen van de vloot. Deze subsidies zullen echter op individuele basis behandeld moeten worden.

Investeringsubsidies kunnen op twee manieren bijdragen aan de provinciale doelstellingen op het gebied van mobiliteit. Ten eerste kunnen grote investeringen de exploitatie onder druk zetten door de hoge afschrijving of rentelasten die komen kijken bij de aanschaf van bijvoorbeeld een nieuw veer. Ten tweede kunnen door het vervangen van bestaande veren door elektrische of hybride veren de brandstofkosten verlaagd worden, waardoor zowel het exploitatietekort als de milieubelasting afneemt.

Individuele investeringssubsidies kunnen dus in bepaalde gevallen een goede manier zijn om zowel mobiliteitsdoelen als duurzaamheidsdoelen te behalen. Het garandeert echter in mindere mate de continuïteit van de veren, omdat er geen directe exploitatiesubsidie verleend wordt.

Verenfonds Zuid-Holland

In 2016 heeft de provincie Zuid-Holland een revoluerend verenfonds opgericht. Bij de oprichting van dit fonds heeft de provincie onderkend dat veren een belangrijke rol spelen in de mobiliteit van forensen en scholieren in de provincie. Het doel van het verenfonds is echter niet de langdurige (co)financiering van de exploitatie van veren, maar het mogelijk maken van individuele investeringen in het verminderen van de uitstoot van schadelijke stoffen door de veren.

Waar het Gelderse verenfonds exploitatietekorten dekt, verleent het Zuid-Hollandse fonds steun door geld uit te lenen tegen een voordeliger rentetarief dan op de financiële markt beschikbaar is. Het totale beschikbare bedrag is €12 miljoen. Dit komt neer op een totaal voordeel bij een maximaal benut verenfonds van €187.000 euro, waardoor het verenfonds niet aangemerkt hoeft te worden als staatssteun.

Staatssteun?

Volgens Europese richtlijnen vallen subsidies met een totale waarde van minder dan €200.000 onder de zogenaamde “De-Minimis” regeling, waardoor deze “staatssteun-proof” zijn gemaakt. Dit geldt alleen als het totale bedrag vooraf berekend kan worden en er geen risico-analyse gemaakt hoeft te worden.

De lening wordt in principe terugbetaald over dezelfde termijn als de afschrijving van het materieel. Alle aflossingen worden teruggestort in het verenfonds en kan daarna opnieuw geïnvesteerd worden in andere veren.

Het doel van dit verenfonds is niet het garanderen van de continuïteit van de veren, maar het mogelijk maken van investeringen in de veelal verouderde verenvloot, waardoor de milieueffecten van de veren verder gereduceerd worden. Het verenbeleid valt hiermee dus voor een groot deel onder het actieprogramma luchtkwaliteit, en niet onder het mobiliteitsbeleid.

4.4 Het aanmerken van veerponten als openbaar vervoer

Vanuit een wettelijk oogpunt kan vervoer te water alleen als Openbaar Vervoer geclassificeerd worden als het veer in de langsrichting vaart, sneller kan varen dan 30 km/u en meer dan 12 personen tegelijk mee kan nemen. Dit sluit de traditionele overzetveren uit van aanmerking als OV. Er zijn echter wel veren die niet aan deze eisen voldoen en toch als OV zijn aangemerkt, dit omvat onder andere het veer Rozenburg – Maassluis en Vlissingen – Breskens. Hiermee is er dus een precedent geschapen voor het aanmerken van een overzetveer als OV.

De financiële consequenties van het classificeren als OV zijn dat de exploitatie van het veer in veel gevallen Europees aanbesteed moet worden omdat de totale exploitatiekosten de 400.000 euro overstijgen. De exploitatie kan daarna wel gefinancierd worden vanuit de Brede Doel Uitkering van de provincie (BDU). Hierbij wordt opgemerkt dat het totale budget binnen de BDU sinds 2012 meer dan gehalveerd is.

5 Beoordelingscriteria

De aangewezen manier om de continuïteit van de veerverbindingen in Noord-Brabant te waarborgen is het opstellen van beleid waardoor veren, bij welke de continuïteit in het geding is, op steun kunnen rekenen van de Provincie. Hierbij is het belangrijk om heldere, objectief meetbare criteria vast te stellen op basis waarvan eventuele aanvragen tot subsidie beoordeeld worden. Deze criteria moeten een directe relatie hebben tot de doelen die de provincie poogt te bereiken door subsidie van de veerverbinding. Bij het vaststellen van de beoordelingscriteria wordt uitgegaan van de volgende uitgangspunten.

5.1 Uitgangspunten

Autoveren: Behouden van wegennetwerk

Voor autoveren is de rol binnen het mobiliteitssysteem relatief eenvoudig vast te stellen. Autoveren zijn in onderdeel van het wegennet en kunnen worden gezien als een alternatief voor het aanleggen van een vaste oeververbinding en zal het veer ook op die manier geëvalueerd moeten worden. Omdat deze veren in Noord-Brabant allemaal aansluiten op het gemeentelijke wegennet is hierbij is een primaire rol weggelegd voor de betreffende oevergemeenten. Deze zullen zelf moeten afwegen in hoeverre een vaste oeververbinding noodzakelijk is, bijvoorbeeld door een capaciteitstekort.

Fiets/voetveren: Aansluiten op het (utilitair) fietsnetwerk

Vanuit het oogpunt van mobiliteit spelen fiets/voetveren voornamelijk een rol binnen het utilitaire fietsnetwerk. Dit is een provinciebreed netwerk van fietspaden die (in tegenstelling tot het recreatieve fietsnetwerk) een rol hebben binnen het woon-werk verkeer. Waar fiets/voetveren onderdeel zijn van het utilitair fietsnetwerk dragen ze bij aan het bereiken van doelstelling 4 (het vergroten van het aandeel van de fiets in de modal split). Hiermee is er dus voldoende grond om de exploitatie van deze fiets/voetveren te garanderen.

Fiets/voetveren: Recreatiedoeleinden

Overige fiets/voet of voetveren die geen directe rol spelen in het utilitair fietsnetwerk worden geacht voornamelijk een rol te spelen in het recreatieverkeer. De verwachting is dat de rol van de veerponten in het recreatieve netwerk groter is dan in het utilitaire netwerk. Ook is het de verwachting dat deze veren een grote rol spelen in de toeristische sector. Hoe groot deze rol precies is zal echter nader bepaald moeten worden in verder onderzoek. Dit valt echter buiten het doel van deze memo.

Overig: Duurzaamheidssubsidies

Waar in de bovenstaande paragrafen is gesproken over het ondersteunen van veerverbindingen in de exploitatie zijn er ook argumenten voor het verlenen van investeringssubsidies om de uitstoot van veerboten te reduceren. De uitstoot van CO₂ door reguliere veerboten is op reizigerskilometerbasis vergelijkbaar met die van een gemiddelde auto. De uitstoot voor een snelle boot is bijna 4 keer zo hoog⁶. Hierdoor kan het effectief zijn om bijvoorbeeld een veerboot om te bouwen tot een elektrisch veer, wat zeker bij varen op hoge snelheid veel uitstoot kan schelen.

5.2 Concept Beslissingsboom

In figuur 1 is een concept beslissingsboom opgesteld. Aan de hand van deze beslissingsboom kan een eventuele subsidieaanvraag beoordeeld worden. In dit onderdeel wordt ieder van de keuzes nader toegelicht.

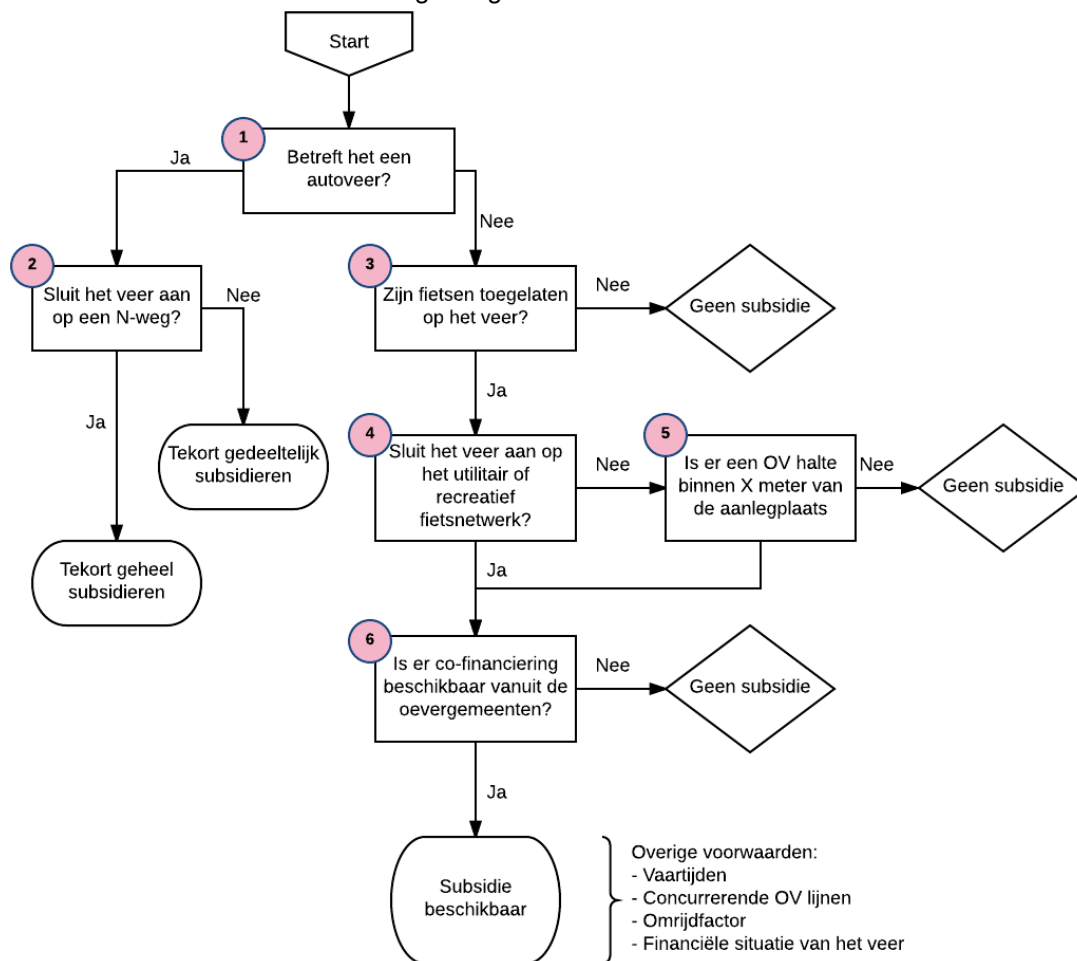
1. Betreft het een autoveer?
Zoals eerder vermeld is er een verschil in de rol van het veer waar het een autoveer betreft. Zeker vanuit mobiliteitsbeleid spelen autoveren een andere rol. Daarom wordt aangeraden autoveren anders te beoordelen dan fiets/voetveren.
2. Sluit het veer aan op een N-weg?
Veren die direct aansluiten op een provinciale weg kunnen gezien worden als vervanging voor het aanleggen van een brug en zouden in principe volledig gefinancierd moeten worden door de provincie. Dit is echter in het huidige verensysteem niet het geval. Ter volledigheid is deze optie wel opgenomen in het keuzeschema. Veren die niet op een provinciale weg liggen kunnen in grotere mate het belang van de oevergemeenten dienen. Hier wordt cofinanciering met oevergemeenten toepasselijk geacht.
3. Zijn fietsen toegelaten op het veer?
Voetveren, waar fietsers dus niet worden toegelaten, spelen geen rol in het *provinciale* mobiliteitssysteem, aangezien voetgangers veel kortere afstanden afleggen. Hiermee zijn voetveren primair de verantwoordelijkheid van oevergemeenten en/of andere partijen.
4. Sluit het veer aan op het utilitair of recreatief fietsnetwerk?
De provincie heeft zowel een utilitair als een recreatief fietsnetwerk vastgesteld. Een veer dat hier onderdeel van uitmaakt of toegang verschaft tot dit netwerk speelt een rol in het netwerk van de provincie en zou in principe op steun in de exploitatie kunnen rekenen.
5. Is er een OV halte binnen X meter van de aanlegplaats?
Mocht het veer geen rol spelen binnen het fietsnetwerk, dan kan het alsnog een rol spelen binnen het mobiliteitssysteem van de provincie als het bediend wordt door het openbaar vervoer. Hiermee kan een veer toegang verlenen tot het OV netwerk voor inwoners die aan de andere kant van het water wonen. De precieze afstand dient nader bepaald te worden, maar als uitgangspunt kan een afstand van 400 meter aangenomen worden.
6. Is er cofinanciering beschikbaar vanuit de oevergemeenten?
Aangezien veren zelden tot nooit een puur bovenregionale functie vervullen binnen het mobiliteitssysteem mag verwacht worden dat oevergemeenten ook financieel bijdragen aan de exploitatie van het veer. Waar dit niet het geval is zal het veer ook niet in aanmerking komen voor provinciale ondersteuning.

Overige voorwaarden:

Het is aan te raden een lijst met overige voorwaarden op te stellen waar het veer aan moet voldoen om in aanmerking te komen voor subsidie. Hierbij kan men denken aan een minimum aan frequentie of vaarseizoen, of er concurrerende OV-lijnen zijn die eenzelfde markt

⁶ Bron: www.co2nnect.org

bedienen of in hoeverre het verdwijnen van het veer extra omrijkilometers tot gevolg zou hebben. Dit laatste kan men bepalen door de omrijfactor te berekenen, welke gebaseerd is op de afstand met en zonder veerverbinding. Ook is het van belang te bepalen in hoeverre het veer financiële ondersteuning nodig heeft.



Figuur 1: Concept beslissingsboom

6 Conclusies en aanbevelingen

Deze analyse heeft aangetoond dat er vanuit het bestaande mobiliteitsbeleid *aanknopingspunten*, maar geen *wettelijke vereisten* zijn om de continuïteit van de veerverbindingen in Noord-Brabant te garanderen. Hierbij wordt er voornamelijk een rol gezien ter ondersteuning van het provinciale fietsnetwerk, en minder gefocust op het autonetwerk.

Uit de analyse van het verenfonds in Gelderland en Zuid-Holland blijkt dat deze provincies beiden een andere rol aangenomen hebben bij de ondersteuning van de veren. Hoewel beide provincies financiële ondersteuning bieden aan de veren bereikt ieder van deze fondsen een ander doel. Zo is het Gelderse verenfonds ingesteld op het opvangen van exploitatiekortingen en het Zuid-Hollandse fonds op het mogelijk maken van investeringen in nieuw materieel of groot onderhoud.

Met het oog op de motie (M8), ingediend in Provinciale Staten op 11 november 2016 lijkt het verlenen van exploitatiesubsidies de meest effectieve wijze om de continuïteit van de veren te garanderen. Investeringsubsidies kunnen helpen bij het drukken van de exploitatiekosten, maar kunnen de exploitatie niet direct garanderen. Hiermee doen exploitatiesubsidies dus meer recht aan de ingediende motie dan investeringsubsidies. De afweging of, en hoeveel steun de veren kunnen verwachten vanuit de provincie hangt af van vele factoren en is tot op zekere hoogte een politieke keuze.

Naast het steunen van veren met exploitatiesubsidies kan de provincie er ook voor kiezen om (net als de provincie Zuid-Holland) de veren te ondersteunen ter verbetering van de luchtkwaliteit en het behalen van duurzaamheidsdoelstellingen. De effectiviteit hiervan moet echter apart onderzocht worden en valt buiten de (mobiliteits)scope van deze memo.

In het keuzeschema in figuur 1 is een eerste aanzet gegeven tot het bepalen van factoren waarop een beslissing tot exploitatiesubsidie genomen kan worden. Dit schema zal in vervolgstappen verder uitgediept moeten worden. De vraag of de provincie Noord-Brabant een verenfonds op moet zetten of dat ondersteuning van de veren op een andere manier gefinancierd moet worden is onder andere afhankelijk van het aantal veren dat momenteel al een exploitatietekort heeft en waar gemeentelijke steun niet afdoende is. Dit vereist nader onderzoek. Ook zal de omrijfactor, de aansluiting op het OV en het totale maximale financieringspercentage gekwantificeerd moeten worden.