

In opdracht van:
Tour de Force

Projectnummer:
M08171-R-E2

Datum:
5 februari 2024



Onderzoek impact verdwijnen veerponten



| | |
|--|-----------|
| 1. INLEIDING | 4 |
| 1.1 Aanleiding | 4 |
| 1.2 Doelstelling en leeswijzer | 4 |
| 1.3 Disclaimer | 4 |
| VEERPONTEN IN NEDERLAND | 6 |
| 2. ALGEMENE INFORMATIE | 7 |
| 2.1 Veerponten van toen tot nu | 9 |
| 3. ORGANISATIESTRUCTUUR | 11 |
| 3.1 Wet- en regelgeving en financiering | 11 |
| 3.2 Exploitant van de veerpont | 13 |
| 3.3 Waterwegbeheerders | 15 |
| 3.4 Samenwerking tussen overheidsorganen | 15 |
| 3.5 Medewerkers | 15 |
| 4. FINANCIËLE ASPECTEN | 17 |
| 4.1 Kosten | 17 |
| 4.2 Opbrengsten | 19 |
| 4.3 Maatschappelijke kosten en baten | 20 |
| 5. UITDAGINGEN | 22 |
| 5.1 Verantwoordelijkheid | 22 |
| 5.2 Financiële tekorten | 22 |
| 5.3 Veroudering vaartuigen | 23 |
| 5.4 Beperkte informatie | 23 |
| 5.5 Personeelstekorten | 23 |
| MEERWAARDE VAN VEERPONTEN | 25 |
| 6. MAATSCHAPPELIJKE MEERWAARDE | 26 |
| 6.1 Leefbaarheid van gebieden | 26 |
| 6.2 Actieve en duurzame mobiliteit | 27 |



| | | |
|-----------|--|-----------|
| 6.3 | Recreatie en toerisme | 28 |
| 6.4 | Economische waarde | 30 |
| 6.5 | Conclusie | 31 |
| 7. | CASUS | 32 |
| 7.1 | Conclusie casus | 33 |
| | AFSLUITING | 34 |
| 8. | CONCLUSIE EN VERVOLG | 35 |
| 8.1 | Conclusie | 35 |
| 8.2 | Vervolg | 35 |
| | BIJLAGEN | 38 |
| | Bijlage 1 – Onderzoeksverantwoording | 38 |
| | Bijlage 2 – Veerponten op doorfietsroutes, LF-routes en wandelroutes | 41 |
| | Bijlage 3 – Analyses en omrijfactoren | 46 |

Colofon

Marin Breukelaar, Vincent Kouters, Evert-Jan Hekman, Rik van der Graaf en Mirjam de Bok

Copyright

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

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





1. INLEIDING

1.1 Aanleiding

Gelegen aan de delta van de Rijn, Maas en Schelde, met talloze rivieren, kanalen en waterwegen die het land doorkruisen, heeft Nederland door de barrières die het water vormt te maken met infrastructurele uitdagingen. Om deze uitdagingen te overwinnen vormen veerponten al eeuwenlang een belangrijke schakel in het vervoerslandschap. Ze geven gebruikers toegang tot dagelijkse activiteiten en behoeften als werk, school en voorzien in levensmiddelen. Daarnaast zorgen ze voor het verbinden van regio's en gemeenschappen langs de waterwegen, het vergemakkelijken van handel en transport, en bieden ze toegang tot anderszins moeilijk bereikbare gebieden. Ondanks deze waarden hebben veel veerponten de afgelopen jaren te maken met aanzienlijke uitdagingen, zoals financiële problemen en personeelstekorten. En is het door de grote hoeveelheid aan verschillende organisatievormen van veerponten niet altijd duidelijk wie waar verantwoordelijk voor is. Vaak ligt de nadruk op financiële haalbaarheid en exploitatietekorten, waarbij het brede maatschappelijke perspectief onderbelicht blijft. Hierdoor komen veerponten onder druk te staan en dreigen sommige zelfs te verdwijnen. Het verdwijnen van veerponten kan grote gevolgen hebben, omdat alternatieve oversteeken zoals tunnels of bruggen vaak op grote afstand liggen.

Tour de Force (TdF) werkte de afgelopen jaren vanuit het thema 'Hoogwaardig fietsnetwerk' aan het verbeteren van het hoogwaardige fietsnetwerk, waaronder doorfietsroutes. Hiervoor is het van belang dat de barrières, zoals rivieren en kanalen, geslecht worden. Veerponten zijn daarin een belangrijke schakel en daarmee integraal onderdeel van het 'Nationaal Toekomstbeeld Fiets'. Het verdwijnen van veerponten staat in veel gevallen dan ook haaks op de doelen om het hoogwaardige fietsnetwerk te verbeteren.

1.2 Doelstelling en leeswijzer

Een landelijk overzicht van (de organisatie van) veerponten ontbreekt, evenals inzichten in de omvang van de mogelijke gevolgen van verdwijnende veerponten. Om hier grip op te krijgen neemt dit rapport diverse aspecten onder de loep. Zo beschrijven we de evoluerende rol van veerponten in het hedendaagse Nederlandse vervoerslandschap (hoofdstuk 2.1), de diversiteit aan organisatiestructuren (hoofdstuk 3), de financiële aspecten (hoofdstuk 4) en uitdagingen waarmee ze worden geconfronteerd (hoofdstuk 5). Tot slot werpen we een blik op de maatschappelijke meerwaarde van deze schakels in de nationale, regionale en lokale infrastructuur (hoofdstuk 6).

In bijlage 1 vindt u de onderzoeksverantwoording bij dit rapport, waarin wordt beschreven op welke manier het onderzoek vorm heeft gekregen.

1.3 Disclaimer

In dit onderzoek wordt de term 'veerpont' gebruikt als een overkoepelende term voor diverse vormen van personenvervoer per boot van de ene oever naar de andere. Het is belangrijk op te merken dat in het in Nederland geldige Binnenvaartbesluit specifieke wettelijke definities bestaan voor verschillende categorieën, waaronder veerboten, veerponten en passagiersschepen.



Elk van deze categorieën heeft specifieke functies en vervoerscapaciteiten, zoals omschreven in de relevante wetgeving (zie Tabel 1 hieronder). De keuze voor de term 'veerpont' in dit onderzoek dient als algemene aanduiding, waaronder alle varianten vallen.

| Categorie | Wettelijke definitie | Aantal personen | Vervoer van voertuigen met meer dan twee wielen |
|-----------------|---|---|---|
| Veerboot | Schip dat bestemd is of wordt gebruikt voor het bedrijfsmatig vervoer van meer dan twaalf personen buiten de bemanningsleden, alsook van voertuigen op meer dan twee wielen. Dat tevens een openbaar vervoersdienst onderhoudt tussen plaatsen gelegen aan de Dollard, de Eems, de Waddenzee met inbegrip van de verbindingen met de Noordzee, of de Westerschelde met bijbehorende zeemonding. | Meer dan twaalf (buiten de bemanningsleden) | Ja |
| Veerpont | Schip, niet zijnde een veerboot, dat is bestemd of wordt gebruikt voor het bedrijfsmatig vervoer van een of meer personen buiten de bemanningsleden en dat een openbare vervoersdienst onderhoudt | Een of meer (buiten de bemanningsleden) | Nee |
| Passagiersschip | Binnenschip, niet zijnde een veerpont of een veerboot, dat is bestemd of wordt gebruikt voor het bedrijfsmatig vervoer van meer dan twaalf personen buiten de bemanningsleden | Meer dan twaalf (buiten de bemanningsleden) | Nee |

Tabel 1 Verschillende definities voor veerverbindingen



VEERPONTEN IN NEDERLAND



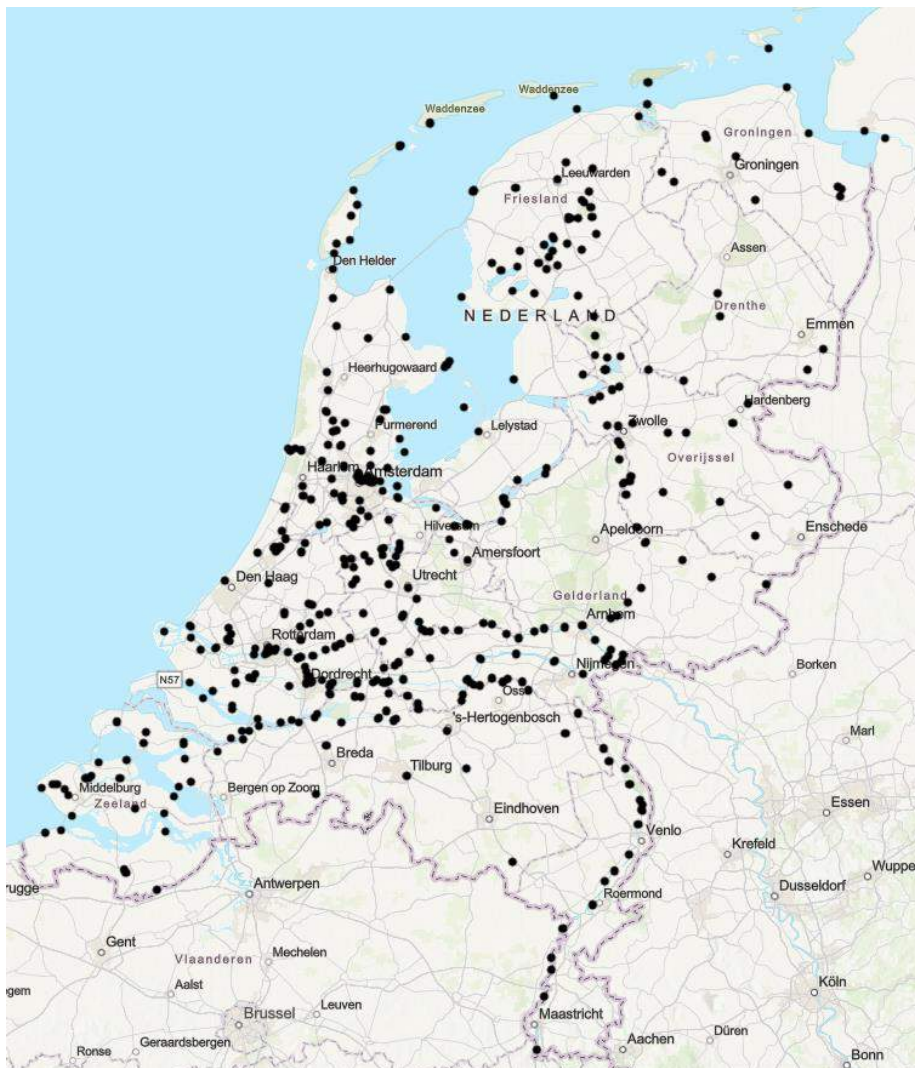


2. ALGEMENE INFORMATIE

Nederland heeft ruim 300 veerponten en daarmee de hoogste dichtheid wereldwijd. De meeste van deze veerponten bevinden zich in de provincies Gelderland, Noord-Holland en Zuid-Holland. Ze bestaan in diverse vormen: 90 utilitaire veerponten, meer dan 130 recreatieve, bijna 90 zelfbedieningsveerponten en 6 Waddenveren.

In Nederland varen zowel zoet- als zoutwaterveren. Een voorbeeld van deze zoutwaterveren zijn de Waddenveren, die een unieke functie vervullen ten opzichte van de meest voorkomende zoetwaterveren. Daarom maken we in dit onderzoek onderscheid tussen beide typen en laten we de zoutwaterveren buiten beschouwing.

In onderstaande afbeelding is een overzicht te vinden van de veerponten in Nederland. Klik op de afbeelding om naar de GIS-viewer te gaan voor een interactieve kaart.



Figuur 1 Veerponten in Nederland (klik op de afbeelding voor de dynamische GIS-viewer)



In Tabel 2 staan de verschillende typen veerponten op een rij, waarbij ook de aandrijving en de geleiding zijn weergegeven:

| Type | Aandrijving | Geleiding |
|---|------------------|-----------|
| Roeiboot | Handmatig | Geen |
| Roeiboot met buitenboordmotor | Motor | Geen |
| Zeilboot | Zeil | Geen |
| Motorveerboot | Motor | Geen |
| Motorveerboot elektrisch aangedreven | Motor elektrisch | Geen |
| Motorveerpont | Motor | Geen |
| Motorveerpont koplading | Motor | Geen |
| Motorveerpont zonder kleppen | Motor | Geen |
| Motorveerpont elektrisch aangedreven | Motor | Geen |
| Catamaran veerpont | Motor | Geen |
| SWATH-vaartuig | Motor | Geen |
| Kabelveerpont met handkracht | Handmatig | Kabel |
| Kabelveerpont | Motor | Kabel |
| Kabelveerpont elektrisch aangedreven | Motor elektrisch | Kabel |
| Gierpont | Stroming water | Gierkabel |
| Gierpont met motor | Stroming + motor | Gierkabel |
| Zelfbedienings kettingveerpont | Handmatig | Ketting |
| Zelfbedienings kabelveerpont | Handmatig | Kabel |
| Zelfbedieningspont elektrisch aangedreven | Motor elektrisch | Kabel |
| Zelfvarende veerpont | Motor | Geen |
| Bijzondere vormen | Divers | Divers |

Tabel 2 Diverse typen veerponten in Nederland (Veerponten in Nederland, Wim Kusee)

De keuze voor een specifiek type veerpont hangt af van verschillende factoren, waaronder de breedte van de waterweg, de verkeersvolumes, de beschikbare technologie en de economische levensvatbaarheid. Moderne veerponten maken vaak gebruik van geavanceerde technologieën, zoals elektronische navigatiesystemen, automatische veerbootbesturing en milieuvriendelijke aandrijfmechanismen. Het overgrote deel van de veerponten in Nederland bestaat uit motorveerponten en -boten en gier- of kabelveerponten.

Naast verschillen in aandrijving en geleiding kunnen de veerponten ook in tal van andere aspecten variëren, zoals:

- **energiebron:** de meeste veerponten gebruiken fossiele brandstoffen, en stijgend maar nog beperkt aantal is elektrisch of maakt gebruik van biobrandstof;
- **leeftijd en duurzaamheid:** veel veerponten zijn behoorlijk op leeftijd (sommigen zelfs 80 jaar oud) en vereisen investeringen om te kunnen blijven opereren. Duurzaamheid is een groeiend aandachtspunt, met inspanningen om oudere veerponten te vervangen door milieuvriendelijkere alternatieven. Door ouderdom en duurzaamheid moet er de komende jaren veel geïnvesteerd worden, wat door hoge bijkomende kosten het voortbestaan van de veerponten in gevaar kan brengen;
- **tarieven:** de tarieven voor veerponten variëren sterk, afhankelijk van het type vervoer. Dit omvat tarieven voor fietsers, voetgangers, automobilisten, vrachtauto's en landbouwverkeer, waardoor veerponten toegankelijk zijn voor een breed scala aan reizigers.



Vaak bieden veerponten de mogelijkheid om een abonnement of een meerrittenkaart af te sluiten voor mensen die dagelijks gebruik maken van de veerpont (scholieren, forenzen, etc.). De prijzen kunnen ook binnen een sterk variëren per veerpont;

Praktijkvoorbeeld: een fietser betaalt in provincie Gelderland op de ene veerpont €0,50 en op de andere veerpont €3,00 voor een overtocht. Voor een automobilist kan het tarief variëren van €2,00 tot €3,50, voor vrachtauto's tussen €4,00 en €12,00. Deze tarieven worden in veel gevallen door de exploitant vastgesteld, waarbij kosten en baten voor de vaart worden afgewogen. Zo kan de voornaamste doelgroep om inkomsten te genereren bijdragen aan de tariefbepaling. Wanneer er auto's op de pont mogen, kan daar een groot deel van de inkomsten uit gegenereerd worden. Terwijl een pont die alleen fietsers over vaart meer inkomsten uit deze doelgroep moet halen en mogelijk ook de tarieven voor fietsers moet verhogen ten opzichte van het eerdere voorbeeld.

- **doelgroep:** sommige veerponten zijn exclusief bedoeld voor voetgangers en fietsers, terwijl andere ook auto's, vrachtauto's en landbouwwerktuigen vervoeren. Daardoor zijn ze van (nog groter) cruciaal belang voor zowel de alledaagse mobiliteit van de algemene bevolking als voor recreanten, toeristen en de zakelijke sector;
- **snelheid:** snelle veerponten kunnen een gemiddelde snelheid van 40 km/h bereiken, terwijl langzame veerponten een gemiddelde snelheid van circa 10 km/h hebben;
- **frequentie:** vaak belangrijker dan snelheid is de frequentie waarmee de veerpont vaart, aangezien de te overbruggen afstand bij de meeste verbindingen beperkt is. Sommige veerponten volgen een vast schema, terwijl andere flexibel opereren, afhankelijk van de vraag en de noodzaak om mensen over te zetten;
- **seizoensgebondenheid:** seizoensgebonden veerponten richten zich voornamelijk op toeristen en recreanten, en opereren alleen tijdens de zomermaanden. Andere veerponten varen vaak het hele jaar door, deze zijn voornamelijk gericht op forenzen en scholieren;

Praktijkvoorbeeld: het is opvallend dat goed functionerende toeristische veerponten de laatste jaren hun seizoen verlengd hebben, om in te spelen op de recreatieve potentie in de weekenden en in de herfst- en voorjaarsvakantie. Dit geldt ook voor de veerponten rondom Grou, die in de maand oktober 2023 bleven varen. Vanwege het slechte weer in deze periode was het gebruik niet hoog, maar de verlengde vaarperiode zal de komende jaren als test worden voortgezet. Daarna vindt een evaluatie plaats.

- **exploitatie:** de organisatie van veerponten in Nederland is zeer gevarieerd, met zowel particuliere als overheidsinitiatieven. Dit wordt verder toegelicht in hoofdstuk 3.

2.1 Veerponten van toen tot nu

Zoals beschreven in het boek 'Veerponten in Nederland' van Wim Kusee gaat de geschiedenis van veerponten terug tot de vroegste menselijke behoefte om waterbarrières te overbruggen. Omdat bruggen en tunnels in die tijd technisch niet mogelijk waren, waren overgangen per boot een essentiële oplossing. Zo ook in de Romeinse tijd, waar veerponten bijdroegen om de binnenlanden van soldaten en goederen te voorzien. Daarom werd er op de grote rivieren gebruikgemaakt van veerovergangen middels veerponten, beheerd door veermannen. Deze veerponten werden voortbewogen door menselijke spierkracht, dieren of eenvoudige zeiltechnieken.



Na de Romeinse periode bleef de ontwikkeling in Nederland beperkt. Niettemin waren Hanzesteden als Deventer en Zutphen betrokken bij handelsverkeer met Duitsland, waarbij rivieren zoals de IJssel belangrijke verbindingpunten waren. Naast het gebruik van de rivier in de lengterichting ontstond door de economische groei ook de behoefte om de rivier van oever tot oever over te steken.

De eerste meldingen van veerdiensten in Nederland dateren uit 1379. De veerponten werden toen al geëxploiteerd op basis van veerrechten (een vorm die ook in de huidige tijd nog veel wordt toegepast). Deze rechten werden toegekend aan landsheren, die ze verpachtten aan veermannen. Zij kregen vervolgens het exclusieve recht om op een specifieke locatie een veerpont te exploiteren. Zowel de landsheer als de veerman inden geld voor hun diensten. Daarnaast moesten pachters voldoen aan specifieke eisen van de landsheer, zoals de kwaliteit van het materieel en gewenste beleefdheidsvormen. In situaties waar de oevers door verschillende landsheren werden beheerd, waren er beperkingen op het vervoeren van passagiers tussen de oevers. Zo kon het voorkomen dat het ene deel van de rivier aan de ene pachter toebehoorde en het andere aan een andere pachter. De schippers mochten in deze situatie enkel van hun eigen oever mensen overzetten en moesten leeg terugvaren. Dit systeem van veerrechten en verpachting bleef langdurig in stand totdat Napoleon in 1798 de veerrechten afschafte en alle exploitatierechten naar de landelijke overheid overdroeg. Dit was van korte duur, want met de komst van Koning Willem 1 in 1813 werden de veerrechten tijdelijk teruggegeven aan de oorspronkelijke eigenaars. In deze tijd leidde de vooruitgang van technologie tot de opkomst van stoom aangedreven veerponten, wat een enorme sprong voorwaarts betekende in termen van efficiëntie en snelheid bij het oversteken van waterwegen. Stoom aangedreven veerponten werden snel gemeengoed op drukbezochte waterwegen en droegen bij aan de industriële revolutie door transport te vergemakkelijken.

In 1921 werd de Verenwet geïntroduceerd, waarin rechten en plichten van veerdiensten werden vastgelegd. Grote veerponten vielen hierbij onder provinciale jurisdictie, terwijl kleine veerponten onder gemeentelijke autoriteit kwamen te staan. Ongeveer twee derde van de veerdiensten viel onder deze nieuwe wet, terwijl anderen bekend werden als vrije veren. In 1933 werd de veerwagen in gebruik genomen. Dit is een nieuw type veerpont dat in plaats van te varen zichzelf op wielen en via een ketting over rails naar de overkant in het water voortbeweegt. De opkomst van gemotoriseerde vaartuigen zorgde voor verdere veranderingen in de veerindustrie. Motorboten en veerponten met verbrandingsmotoren maakten het mogelijk om sneller en flexibeler te opereren, waardoor meer overtochten plaatsvonden. Hoe de recentere geschiedenis tot nu is verlopen is te lezen in het volgende hoofdstuk.



3. ORGANISATIESTRUCTUUR

3.1 Wet- en regelgeving en financiering

Zoals eerder beschreven kent Nederland sinds 1921 een [Verenwet](#). Deze wet is herzien in 2017 en reguleert overzetveren en veerrechten in Nederland. De wet stelt dat het iedereen vrij staat om een veerpont te beginnen of exploiteren, zonder voorafgaande vergunning. Provincies en gemeenten hebben bevoegdheid om voorschriften op te stellen met betrekking tot veiligheid, dienstregeling, tarieven en voorzieningen, afhankelijk van provinciaal of gemeentelijk belang. De desbetreffende waterwegbeheerder, vaak Rijkswaterstaat, behoudt het recht om vergunningen al dan niet te verlenen. Wanneer er geen vergunning is, kan een klein schip onder de twaalf personen alsnog mensen overvaren. Het is dan geen veerpont maar betreft dan evenementenvervoer.

Rijkswaterstaat: het verstrekken van evenementenvergunningen door gemeenten gebeurt vaak zonder volledig begrip van de risico's. Beter bewustwording en begrip bij gemeenten kan helpen om veiligheidsaspecten beter te waarborgen en te voorkomen dat ongelukken kunnen gebeuren door onjuiste voorwaarden bij vergunningverlening.

In 2013 is de 'Leidraad minimale nautische, technische en bemanningseisen' opgesteld door het Landelijk Veren Platform (LPV), het Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart (CBRB) en de Vereniging van Nederlandse Gemeenten, in samenwerking met de Vrienden van de Veerponten. Deze leidraad geldt voor veerponten met maximaal 12 passagiers. De aanbevelingen in de leidraad omvatten onder meer aspecten zoals de opleiding van de schipper/bemanning, de constructie van de veerpont en de aanwezigheid van reddingsmiddelen. Het betreft een advies, geen wettelijke verplichting. Voor zover bekend bestaat er geen leidraad voor veerponten met meer dan 12 passagiers.

3.1.1 Het definiëren van een veerpont

Een belangrijke factor in de wereld van veerponten is de definitie van veerponten, die formeel wordt vastgesteld bij een publiekrechtelijk besluit door de waterbeheerder of vaarwegbeheerder. In veel gevallen is dat Rijkswaterstaat. Na dit besluit treden specifieke regels en voorschriften in werking, waar (meestal) Rijkswaterstaat als beheerder binnen het ruimtelijke domein een actieve rol in speelt.

3.1.2 Veerrecht

Praktijkvoorbeeld: zoals beschreven in het vorige hoofdstuk stammen veer-rechten uit de middeleeuwen, maar ze spelen nog altijd een rol in de huidige exploitatie van veerponten. Zo heeft de gemeente Krimpenerwaard veerrechten in bezit gekregen. Deze mogen ze historisch gezien verpachten en dat gebeurt ook. Voor de hieruit voortvloeiende concessie is een opzegtermijn van tien jaar afgesproken.

De regelgeving met betrekking tot veerrechten, zoals vastgelegd in de wet, vormt een essentieel kader voor de exploitatie van overzetveren. Volgens de bepalingen van deze wet hebben exploitanten van overzetveren het exclusieve recht om personen en goederen over te zetten.



Opmerkelijk is dat het ondernemen van een veerpont geen voorafgaande vergunning of goedkeuring van tarieven vereist.

De verantwoordelijkheid voor het vaststellen van voorschriften met betrekking tot overzetveren ligt in handen van de Provinciale Staten. Deze voorschriften zijn ontworpen met het oog op diverse aspecten, waaronder de veiligheid van de dienst, de bekendmaking van dienstregelingen en tarieven en andere provinciale belangen. De Provinciale Staten spelen dus een cruciale rol in het waarborgen van een geordende exploitatie van overzetveren.

Veerrechten, zoals ze juridisch zijn gedefinieerd, omvatten niet alleen het exclusieve recht om personen en goederen over te zetten, maar ook gerelateerde brug- en tolrechten. Dit recht is onlosmakelijk verbonden met het eigendom van de grond onder het water, waardoor het een integraal onderdeel is van de waterinfrastructuur.

Een belangrijke bepaling in de wet beperkt de gerechtigde tot het veerrecht in het heffen van veergeld: dit mag niet hoger zijn dan het geldende tarief. In gevallen van gebrekkige tarieven hebben de Gedeputeerde Staten de bevoegdheid om het tarief zelf vast te stellen. Bovendien kunnen zij onder specifieke voorwaarden machtigingen verlenen voor het heffen van hogere tarieven, waardoor er een mechanisme is om flexibel om te gaan met tariefkwesties.

Deze wettelijke bepalingen en bijbehorende governance mechanismen dragen gezamenlijk bij aan een gereguleerde exploitatie van overzetveren. Hierbij worden aspecten zoals veiligheid, tarieven en andere provinciale belangen nauwlettend in de gaten gehouden en in overweging genomen.

3.1.3 Financiële steun

Tot 1992 vielen veerdiensten onder de Wet Uitkering Wegen (WUW) en waren ze onderdeel van het wegennet. In 1992 werd de verantwoordelijkheid voor veerdiensten overgedragen van het Rijk naar decentrale overheden met de Wet Herverdeling Wegenbeheer (WHW), waarbij middelen via de Provincie en het Gemeentefonds werden gefinancierd. Sindsdien kregen veel veerponten te maken met financiële uitdagingen. In 2005 werd voorgesteld om een landelijk Verenfonds op te richten om exploitatietekorten te dekken. De Minister van Verkeer en Waterstaat stelde een eenmalige bijdrage van €10 miljoen beschikbaar. De meeste provincies gebruikten de subsidie voor investeringen in vernieuwing, achterstallig onderhoud, of een bijdrage aan het exploitatietekort, met weinig gebruik voor de aanschaf van nieuwe veerponten. Ook werd er weinig vervolgbepaald geformuleerd door provincies, waarbij de verantwoordelijkheid voor veerdiensten vooral bij gemeenten en exploitanten lag. Er zijn discussies en diverse onderzoeken (zie bijlage 1) uitgevoerd om een visie op vitale veerponten en de rol van de overheid bij ondersteuning te ontwikkelen.

Praktijkvoorbeeld: In 2016 had alleen de Provincie Gelderland een Verenfonds en Zuid-Holland een revolverend fonds voor utilitaire veerponten, bedoeld om noodzakelijke investeringen in modernisering en verduurzaming te kunnen financieren. In de afgelopen jaren heeft de financiering en ondersteuning van veerponten onder druk gestaan.



3.1.4 Veiligheid

De Europese overheid stelt veiligheidseisen met daarin technische regelgeving voor binnenvaartschepen, bepaald door de Centrale Commissie van de Rijnvaart (CCR). Inspectie Leefomgevingen Transport handhaaft dit, met elke vijf jaar een veiligheidskeuring. ES-TRIN (technische regelgeving voor binnenschepen) geldt voor alle veerponten in Nederland met een capaciteit van meer dan 12 personen. Voor de meeste veerponten in Nederland geldt het Binnenvaartpolitierglement. Daarnaast zijn er afwijkende losse reglementen voor de Rijn, Waal en Lek, voor de Westerschelde, voor het Kanaal van Gent naar Terneuzen, voor de Eemsmonding en voor de Gemeenschappelijke Maas. Verder geldt natuurlijk de arboret. Vooral gezien de uitdagingen met betrekking tot regelgeving, bewustwording en incidenten.

Kosten en veiligheidsinschatting vormen een relevant onderwerp. Hoge kosten voor veiligheid kunnen initiatiefnemers beïnvloeden, waarbij soms veiligheidsrisico's worden overschat. Uit veiligheidsoverwegingen en met als hoofddoel het efficiënt faciliteren van goederentransport over water ziet Rijkswaterstaat, waar mogelijk, veel liever bruggen dan veerponten. Hoewel er met regelmaat incidenten worden gemeld, zoals aanvaringen met bruggen, wordt de veiligheid hiervan door Rijkswaterstaat hoger ingeschat dan die van veerponten.

Praktijkvoorbeeld: er zijn grote verschillen hoe er met veiligheidsvoorschriften wordt omgegaan. Zo wordt de pont Breukelen-Nieuwer ter Aa (bediend door een professionele veerman) vervangen door een fietsbrug op grond van veiligheidsargumenten, terwijl in Friesland de hoofdvaarweg Prinses Margrietkanaal op verschillende plekken gekruist wordt door veerpontjes die bediend worden door vrijwilligers (waarmee goede afspraken gemaakt zijn over veiligheidsvoorschriften).

3.2 Exploitant van de veerpont

De organisatiestructuur van veerponten begint met de exploitant. Deze entiteit heeft de operationele verantwoordelijkheid voor de dagelijkse exploitatie van de veerdienst. Belangrijke aspecten van de organisatiestructuur van de exploitant omvatten bijvoorbeeld:

- **operationeel management:** deze afdeling is belast met het plannen van vaarschema's, personeelsroosters en het waarborgen van de veilige en efficiënte werking van de veerponten;
- **technisch onderhoud:** deze afdeling richt zich op het onderhoud en de reparatie van veerponten om ervoor te zorgen dat ze voldoen aan veiligheidsnormen en operationele efficiëntie. Doorgaans wordt klein onderhoud door de exploitant zelf gedaan. Groot onderhoud wordt vaak uitbesteed aan een scheepswerf;

Praktijkvoorbeeld: in 2022 gunde de GVB het onderhoud van de vijf elektrische veerponten op het Noordzeekanaal aan Damen Shiprepair Oranjewerf in Amsterdam. De waarde van de uitkomst op de aanbesteding van deze opdracht is vastgesteld op meer dan €330.000,00.

- **klantenservice:** een specifieke afdeling kan verantwoordelijk zijn voor klantgerelateerde zaken, waaronder ticketverkoop, informatievoorziening en klachtenafhandeling.

De meeste veerponten worden geëxploiteerd door particuliere organisaties, die in veel gevallen meerdere veerponten bezitten. Zowel de rechtsvormen BV en stichting komen daarbij voor.



Hierbij kan de initiatiefnemer tevens exploitant van de veerpont zijn en financiële verantwoordelijkheid dragen. Een kleiner aantal veerponten wordt geëxploiteerd door een gemeente, de provincie of Rijkswaterstaat. Bij overheidsinitiatieven verzorgt de overheid zelf de exploitatie of besteedt deze uit via aanbestedingsprocedures, afhankelijk van de wetgeving.

Zoals hiervoor beschreven zijn verschillende vergunningen en certificeringen vereist voor de exploitatie, inclusief gekwalificeerd varend personeel en locatie specifieke afspraken voor veerstoepen en eventuele aanpassingen, die bouwvergunningen vereisen bij de gemeenten.

3.2.1 Gemeentelijke inbesteding of aanbesteding van veerdiensten

Een gemeente kan er ook voor kiezen om een veerdienst zelf te exploiteren. De diversiteit in eigendoms- en governancestructuren van veerdiensten verschilt niet alleen van geval tot geval, maar reflecteert ook de complexiteit van de besluitvorming rondom het beheer van deze vervoersverbinding. In dit kader heeft een gemeente de strategische keuze tussen inbesteden en aanbesteden.

Bij **inbesteding** besluit de gemeente om de veerdienst zelf uit te voeren, vaak via een gemeentelijke dienst of een dochteronderneming. Deze benadering biedt de gemeente directe controle over de dienstverlening, waardoor het mogelijk is om de kwaliteit en de tarieven nauwlettend te monitoren. Bovendien kan inbesteding leiden tot een geïntegreerde aanpak, waarbij de veerdienst naadloos aansluit op andere gemeentelijke vervoerssystemen.

Aan de andere kant, bij **aanbesteding**, wordt de veerdienst toevertrouwd aan een externe partij die de dienstverlening op zich neemt na het winnen van een competitieve biedingsprocedure. Deze aanpak opent de deur naar een bredere marktwerking, waar verschillende spelers de kans krijgen om hun expertise en innovatie in te brengen. Concurrentie kan leiden tot efficiëntieverbeteringen en kostenbesparingen. Maar het risico hierbij is dat de gemeente mogelijk minder directe controle heeft over de dagelijkse gang van zaken. Ook zou het kunnen dat de exploitant primair is gemotiveerd door winstbejag, waardoor de continuïteit van de veerdienst in gevaar kan komen.

De verschillende mogelijkheden onderstrepen de enorme variëteit in initiatiefnemers, rechtsvorm en publieke dan wel private exploitatie.

Praktijkvoorbeeld: het varen van de veerpont is sinds de aanleg van het Noordzeekanaal in 1866 een publiekrechtelijke taak. In 2007 heeft Amsterdam het eigendom, beheer, onderhoud en dienstverlening van de Noordzeekanaalveren overgenomen van het Rijk, via een Overeenkomst Overdracht tussen Rijk en Amsterdam. De oevergemeenten waren daarbij geen partij. Vervolgens is in 2009 een Overeenkomst Dienstbetoon tussen Amsterdam en de oevergemeenten van de Noordzeekanaalverbindingen gesloten, waarin Amsterdam heeft afgesproken de 3 verbindingen in stand te houden conform het toenmalige dienstbetoon van 1 pont per 15 minuten in de spits, en 1 pont per 20 minuten buiten de spits. De dienstverlening op het Noordzeekanaal wordt momenteel in opdracht van gemeente Amsterdam uitgevoerd door het GVB, met 5 ponten voor de 3 verbindingen, waarvan er 1 pont als 'reservepont' is bestemd.



3.3 Waterwegbeheerders

In Nederland zijn er verschillende waterwegbeheerders die verantwoordelijk zijn voor het beheer, de regulering en het onderhoud van de waterwegen. De belangrijke waterwegbeheerders in Nederland zijn:

- **Rijkswaterstaat:** Rijkswaterstaat is de belangrijkste waterwegbeheerder in Nederland en valt onder het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Ze beheert onder andere de grote rivieren, kanalen en de kustwateren;
- **waterschappen:** Nederland is verdeeld in verschillende waterschappen die verantwoordelijk zijn voor het waterbeheer op regionaal niveau, zoals kanalen en poldervaarten. Ze zorgen voor de waterkwaliteit, waterkwantiteit en waterveiligheid binnen hun gebied;
- **provinciale Waterstaat:** binnen elke provincie is er een Provinciale Waterstaat die zich bezighoudt met het beheer van specifieke waterwegen en watergerelateerde infrastructuur;
- **gemeenten:** gemeenten hebben een belangrijke rol in het beheer van lokale waterwegen, zoals grachten in stedelijke gebieden en sloten binnen hun grenzen;
- **havenbedrijven:** in steden met havens, zoals Rotterdam en Amsterdam, zijn er havenbedrijven die verantwoordelijk zijn voor het beheer en de exploitatie van de havens en de aangrenzende waterwegen.

De waterwegbeheerders, met name Rijkswaterstaat, vervullen een belangrijke rol bij het faciliteren en reguleren van veerponten in Nederland. Waterwegbeheerders zijn verantwoordelijk voor de veiligheid op en rond waterwegen en zorgen ervoor dat veerponten voldoen aan de nodige veiligheidsnormen door regelmatige inspecties uit te voeren. Ze hebben invloed op de regulering van vaarroutes, inclusief die van veerponten, met betrekking tot zaken zoals diepgang van het water en eventuele beperkingen voor bepaalde scheepstypen. Samenwerking en coördinatie tussen waterwegbeheerders, provincies en gemeenten zijn essentieel om ervoor te zorgen dat veerdiensten soepel kunnen opereren. In geval van noodsituaties op het water spelen waterwegbeheerders een belangrijke rol bij het coördineren van maatregelen. De specifieke taken en verantwoordelijkheden variëren tussen verschillende waterwegbeheerders en regio's. Veerdiensten kunnen ook onderhevig zijn aan lokale regulering en beleid van provincies en gemeenten.

3.4 Samenwerking tussen overheidsorganen

Er bestaat momenteel geen gestandaardiseerde structuur voor samenwerking tussen overheidsorganen rondom veerponten. Concrete projecten en uitvoeringen worden op projectniveau behandeld, waarbij Rijkswaterstaat fungeert als faciliterende en ondersteunende partij, indien zij als waterwegbeheerder optreedt. Initiatieven voor nieuwe veerponten komen veelal van gemeenten of provincies, waarbij Rijkswaterstaat een faciliterende en ondersteunende rol vervult, met uitzonderingen zoals de verbinding met de Waddeneilanden, waar Rijkswaterstaat een direct belang heeft.

3.5 Medewerkers

Binnen een veerdienst in Nederland zijn diverse medewerkers actief, elk met specifieke taken en verantwoordelijkheden, die bijdragen aan een soepele en veilige exploitatie van de veerponten.



In de eerdergenoemde 'Leidraad voor kleine veren' (paragraaf 3.1) wordt aanbevolen dat de schipper/bemanning in het bezit is van een klein vaarbewijs. Hoewel niet verplicht, wordt dit vaak wel vereist door de gemeente of de nautisch beheerder. Voor veerponten met snelheden boven de 20 km/u of met een lengte van tussen de 15 en 25 meter en een capaciteit van minder dan 12 personen (inclusief bemanning) is wettelijk een klein vaarbewijs vereist. Voor grotere schepen en veerponten die meer dan 12 betalende passagiers mogen vervoeren is het Groot Vaarbewijs (vanaf 18 januari 2022 Kwalificatiecertificaat Schipper) vereist. Daarnaast zijn er specifieke certificaten voor het vervoer van passagiers, zoals het Kwalificatiecertificaat Deskundige voor de Passagiersvaart. Op passagiersschepen moet er altijd een medewerker met zo'n certificaat aanwezig zijn. In de praktijk omvat het personeelsbestand van veerponten doorgaans ervaren kapiteins, die verantwoordelijk zijn voor de navigatie en het veilig transporteren van passagiers en voertuigen over waterwegen.

Praktijkvoorbeeld: waar Rijkswaterstaat nautisch beheerder is, stelt zij bij drukbeveuren, doorgaande scheepsroutes met ook beroepsvaart strenge eisen aan de vakbekwaamheid van schippers. Vaak wordt gezocht naar personeel met ervaring in de Rijnvaart, en er zijn uitzendbureaus/bemiddelingsbureaus zoals OdvMaritiem die bemiddelen bij varend personeel.

Voor kleinere veerponten, vaak seizoensgebonden fiets-voetveerponten, worden ook wel vrijwilligers met een klein vaarbewijs ingezet. Het voordeel is dat het gebruiken van vrijwilligers kostenbesparend werkt. Daar tegenover staat dat het door de soms geringe beschikbaarheid van vrijwilligers lastig kan zijn om de dienstregeling te waarborgen. We zien dat steeds meer van veerponten moeite hebben om vrijwilligers te vinden. Vooral gepensioneerden melden zich aan, maar velen haken af omdat het fysiek te zwaar wordt (soms moeten meerdere elektrische fietsen op de veerpont worden geladen) of er wordt een beroep op hen gedaan voor mantelzorg voor partner of naaste.

Naast de nautische bemanning omvat het personeel van veerdiensten in veel gevallen ook operationeel personeel dat belast is met ticketverkoop, klantenservice en het waarborgen van een vlotte instaprocedure voor passagiers en voertuigen.

Incidenteel beschikken veerponten over technisch personeel en onderhoudsteams om ervoor te zorgen dat de veerponten in optimale staat verkeren. Echter, in de meeste gevallen wordt het groot-onderhoud uitbesteed aan derden. Het dagelijks onderhoud wordt vaak door de exploitant zelf gedaan.



4. FINANCIËLE ASPECTEN

De financiële aspecten van veerdiensten omvatten een verscheidenheid aan kosten en opbrengsten. In dit hoofdstuk geven we een overzicht van de belangrijkste kostenposten en bronnen van inkomsten die een rol spelen bij veerponten.

| Kosten | Opbrengsten |
|--|-----------------------------|
| Brandstof | Kaartverkoop |
| Onderhoud (veerponten en veerstoepen) | Subsidie en bijdragen |
| Personeel | Extra inkomsten (optioneel) |
| Kapitaallasten (aanschaf, afschrijving, investering) | |
| Verduurzaming | |
| Veerrechten en erfpacht | |
| Algemene kosten (overhead, marketing, opslag, verzekering, administratie, algemene bedrijfsvoering etc.) | |

Figuur 2 Schematische weergave financiële aspecten

4.1 Kosten

4.1.1 Brandstofkosten

Dit omvat de kosten voor verschillende soorten brandstoffen, zoals diesel, LNG, biobrandstoffen en elektriciteit. De afgelopen jaren zijn de brandstofkosten erg gestegen, waardoor deze kostenpost aanzienlijk is toegenomen.

4.1.2 Onderhoudskosten

Veerponten moeten regelmatig onderhouden worden om te zorgen dat ze operationeel kunnen blijven. Denk hierbij aan werfbeurten, incidenteel onderhoud en inspecties om ervoor te zorgen dat de veerponten in goede staat blijven. Het onderhoud wordt doorgaans door exploitant zelf gedaan, maar wordt ook uitbesteed. Niet alleen de veerponten, maar ook de veerstoepen dienen onderhouden te worden. De verantwoordelijkheid hiervoor ligt, afhankelijk van de gemaakte afspraken en de eigenaar van de veerstoep, bij de gemeente dan wel bij de exploitant. Voor de exploitant kan het gunstig zijn om niet de eigenaar van de veerstoep te zijn om zo onvoorziene kosten te voorkomen.

4.1.3 Personeelskosten

Deze kostenpost omvat de salarissen en overige kosten voor de bemanning, kapiteins, technisch personeel, ander operationeel personeel en eventuele tegemoetkomingen voor vrijwilligers. Ook kosten voor training en certificering van het personeel om ervoor te zorgen dat ze de benodigde vaardigheden en kwalificaties hebben om hun taken veilig en efficiënt uit te voeren vallen hieronder. De personeelskosten voor een veerdienst met betaalde schippers met een groot vaarbewijs zijn aanzienlijk hoger dan bij de inzet van vrijwilligers.



Het doorvoeren van wijzigingen in de dienstregeling is een van de knoppen waar een exploitant aan kan draaien om de kosten van de operatie omlaag te brengen. Zo kan een veerdienst besluiten minder frequent te varen, of vaartijden van de eerste en laatste veerpont te wijzigen. Deze kostenbesparing zit hem vooral in de personele kosten.

4.1.4 Kapitaallasten

Kapitaallasten vormen een aanzienlijk deel van de totale kosten. Denk hierbij aan aanschaf-, financierings- en afschrijvingskosten. Ook investeringen in de aanlegsteigers en andere faciliteiten maken deel uit van deze kostenpost.

4.1.5 Verduurzamingskosten

Kosten die bijdragen aan het verlagen van de ecologische impact worden in deze post opgenomen. Denk hierbij aan kosten voor de overgang naar meer duurzame brandstoffen door investeringen te doen in de ombouw van veerponten om op LNG, waterstof of elektriciteit te kunnen varen.

Praktijkvoorbeeld: uit een interview met de directeur-bestuurder van Stichting de Maasveren blijkt dat verduurzaming een lastige kluit is voor veel veerdiensten. Uiteindelijk moeten alle dieselponten worden verduurzaamd, maar voor de vijf veerponten van de Maasveren geldt dat hier op dit moment geen financiële middelen voor beschikbaar zijn. Ook gemeenten en provincies zijn terughoudend om hier subsidies voor te verstrekken. In de begroting van 2024 is er dan ook geen budget vrijgemaakt voor verduurzaming. Wel wil Stichting de Maasveren in 2024 onderzoeken welke financiële mogelijkheden er zijn om de veervloot op termijn te gaan verduurzamen.

4.1.6 Veerrechten en erfpachtkosten

De meeste veerponten in Nederland varen onder veerrecht. Veerrechten bestaan sinds de middeleeuwen, gemeenten mogen deze verpachten en doen dat in sommige gevallen ook. Erfpacht is een overeenkomst waarbij een partij (de erfpachter, in dit geval de veerdienstexploitant) het recht krijgt om een stuk grond of water (of het Veerrecht) te gebruiken. Vaak voor een bepaalde periode, tegen betaling van een vergoeding aan de eigenaar (meestal de gemeente). Op het veerrecht zit vaak een lange opzegtermijn. Het voordeel hiervan is zekerheid voor de toekomst en de eventueel afwikkeling van de exploitatie in het geval van opzegging. Het nadeel van zo'n lange termijn afspraak is dat er in de tussentijd veel kan gebeuren en daardoor niet tussentijds aan tafel kan om nieuwe afspraken te maken.

Of veerponten erfpachtkosten aan gemeenten betalen, hangt af van de specifieke afspraken tussen de veerdienstexploitant en de gemeenten. In sommige gevallen kunnen veerponten erfpacht betalen voor de aanlegsteigers, aanmeerfaciliteiten of andere infrastructuur die eigendom is van de gemeente. Echter, niet alle veerponten betalen erfpachtkosten aan gemeenten. Het kan ook zijn dat de exploitant eigenaar is van de aanlegsteigers of andere faciliteiten, of dat er andere regelingen zijn getroffen.



4.1.7 Algemene kosten

Tot slot zijn er nog indirecte kosten die nodig zijn om de veerponten operationeel te houden. Denk hierbij aan overheadkosten, marketingkosten, opslagkosten, verzekeringskosten en de kosten voor administratie, boekhouding en algemene bedrijfsvoering.

4.2 Opbrengsten

4.2.1 Kaartverkoop

De belangrijkste bron van inkomsten voor veerdiensten zijn de tarieven die passagiers betalen op basis van kaartverkoop. De tariefstructuur van veerdiensten is vaak divers en afgestemd op verschillende factoren, zoals locatie, exploitant, passagierstypes en lokale regelgeving. Doorgaans omvat deze structuur passagierstarieven, gedifferentieerd op basis van leeftijdscategorieën, voertuigtarieven die variëren naar het voertuigtype, vaste en variabele tarieven gebaseerd op tijd, seizoen of speciale evenementen, en opties voor enkele reizen of retourtickets. Exploitanten bieden soms abonnementen, kortingskaarten en speciale tarieven voor toeristen en groepen aan. De tariefstructuur is dynamisch en afhankelijk van lokale omstandigheden en beleidskeuzes om een evenwicht te vinden tussen kostendekking en concurrentievermogen. Provincies en gemeenten hebben in sommige gevallen bevoegdheid om voorschriften op te stellen met betrekking tot de tarieven. Bij veerponten waarbij de veerrechten in handen zijn van particulieren is deze bevoegdheid niet van toepassing.

4.2.2 Subsidie en bijdragen

Een aanzienlijk deel van de veerdiensten in Nederland is financieel verlieslijdend. Ondanks de hoge maatschappelijke waarde, krijgen ze de exploitatie maar moeilijk rond. Veerdiensten kunnen bijdragen en subsidies ontvangen van oevergemeenten en andere bronnen om de exploitatiekosten te dekken en instandhouding te waarborgen. Veerdiensten die eigendom zijn van de gemeenten krijgen in het algemeen makkelijker financiële steun dan particuliere ondernemers.

Praktijkvoorbeeld: voor de veerpont Gouderak-Moordrecht ligt de opbrengst uit kaartverkoop jaarlijks rond de €100.000. De exploitatiekosten liggen jaarlijks op ongeveer €260.000. Daarmee is de exploitatiesubsidie noodzakelijk om deze veerdienst in de vaart te kunnen houden.

4.2.3 Extra inkomsten

Sommige veerponten hebben bij een of beide aanlegpunten een vorm van horeca, wat het gebruik van de veerpont extra aantrekkelijk maakt en een verdienmodel biedt aan de uitbater, vaak lokale horeca. Bovendien kunnen grotere veerponten met een langere vaartijd – zoals de Westerschelde Ferry – niet alleen profiteren van horecavoorzieningen aan wal, maar ook van een cateringdienst aan boord. Dit biedt niet alleen comfort aan de passagiers tijdens langere oversteken, maar dient ook als een extra bron van inkomsten voor de veerponten. Deze dienstverlening draagt bij aan de algehele ervaring van de reizigers en draagt bij aan hogere opbrengsten. Een andere lucratieve inkomstenbron voor veerponten is de verkoop van advertentieruimte, zowel op de veerpont zelf als in de nabijgelegen veerhaven. Lokale bedrijven en adverteerders kunnen hiermee hun zichtbaarheid vergroten, terwijl de veerdienst extra financiële middelen genereert, wat resulteert in een win-win situatie voor zowel de veerpontexploitant als de lokale economie.



4.3 Maatschappelijke kosten en baten

Nederlandse veerponten leveren maatschappelijk gezien aanzienlijke voordelen op voor zowel de samenleving als de economie, veelal door het stimuleren van fietsen en wandelen en het voorkomen van omrijdkilometers.

Een belangrijk punt is de **verbetering van de bereikbaarheid**. De toename van fiets (en wandel-) mogelijkheden door de aanwezigheid van een veerpont zorgt voor een afname van het aantal auto's op de weg. Dit resulteert in een betere doorstroming van het autoverkeer, met verminderde voertuigverliesuren en files tot gevolg. Dit heeft niet alleen positieve gevolgen voor de algemene bereikbaarheid. Ook op het gebied van klimaat en duurzaamheid speelt fietsen (samen met wandelen) een doorslaggevende rol door het verminderen van de uitstoot van schadelijke stoffen. Het bevorderen van fietsgebruik en wandelen draagt bij aan het behalen van klimaatdoelstellingen en de verschuiving naar schonere en duurzamere mobiliteit. Veerponten dragen hieraan bij.

Een ander belangrijk aspect is de **invloed op de leefomgeving**. De stimulatie van actieve mobiliteit schept meer ruimte voor woningen, voorzieningen en groene gebieden. Dit bevordert de ontwikkeling van gezonde en hoogwaardige leefomgevingen. Door fietsen en wandelen te bevorderen, ontstaan er schone lucht en uitnodigende ruimtes voor actieve beweging. Veerponten verbinden daarnaast gemeenschappen. Dit alles is van vitaal belang voor de gezondheid van de bevolking. En draagt bij aan een verhoogde arbeidsproductiviteit, lagere zorgkosten, verminderde ziektelast en een verlengde levensduur.

Een evaluatie van de maatschappelijke kosten en baten toont in veel gevallen aan dat de investerings- en exploitatiekosten ver overstegen worden door de maatschappelijke baten. In hoofdstuk 6 gaan we verder in de op maatschappelijke meerwaarde van veerponten.



Praktijkvoorbeeld: de tweede veerpont tussen Velsen-Noord en Velsen-Zuid werd in juli 2023 uit de vaart gehaald door exploitant GVB. De reden hiervoor was onvoldoende capaciteit voor de overgangen in het Noordzeekanaal. Het beschikbaar hebben van een reservepont voor regelmatig onderhoud was niet mogelijk zolang deze tweede veerpont in de vaart zou blijven. De veerpont is een belangrijke schakel in het utilitaire en recreatieve fietsnetwerk en wordt ook door gemotoriseerd verkeer veel gebruikt. Door het uit de vaart halen van een van de veerponten kon er in plaats van elke 10 minuten slechts elke 20 minuten gevaren worden. Dit zorgde voor veel drukte en lange wachttijden, voornamelijk in de spits. In mei 2023 stelde Decisio onderstaande maatschappelijke kosten-batenanalyse op om het belang van de veerpont in kaart te brengen, waaruit bleek dat de voordelen van een tweede veerpont de kosten ruimschoots overtreffen.

| Eindtabel MKBA (contante waarden, *1 mln euro) | | |
|--|---------------|---------------|
| | Scenario laag | Scenario hoog |
| Kosten | | |
| Investerings | -8,6 | -8,6 |
| Onderhoud en exploitatie | -23,0 | -23,0 |
| Totaal kosten | -31,6 | -31,6 |
| Baten | | |
| Reis- en wachttijd | 36,9 | 68,3 |
| Betrouwbaarheid | +PM | +PM |
| Congestie | 0,8 | 14,2 |
| Imago fiets / fietsstimulering | +PM | +PM |
| Comfort | +PM | +PM |
| Luchtkwaliteit | 0,3 | 1,1 |
| Geluid | 0,1 | 1,4 |
| Veiligheid | -2,0 | -3,2 |
| Gezondheid | 3,9 | 11,8 |
| Totaal baten | 40,0 | 93,5 |
| Saldo kosten en baten | 8,4 | 61,9 |
| Baten/kosten-verhouding | 1,3 | 3,0 |

Figuur 3 Eindtabel MKBA, NCW (in miljoenen euro's), (Position paper tweede veerpont Velsen, Decisio)



5. UITDAGINGEN

Uit voorgaande hoofdstukken blijkt dat veerponten in Nederland kampen met diverse uitdagingen die hun toekomst en duurzaamheid in gevaar brengen. Deze uitdagingen belichten de complexe dynamiek tussen exploitanten, overheden en andere belanghebbenden, waarbij het gebrek aan een gestroomlijnde aanpak de samenwerking belemmert. Terwijl iedereen het belang van veerdiensten erkent, wijst men veelvuldig naar elkaar voor oplossingen, waardoor duurzame strategieën en de toekomst van veerponten op het spel staan. Het gebrek aan beschikbare informatie over exploitatie en gebruik bemoeilijkt het vinden van oplossingen, en factoren zoals veroudering van vaartuigen, emissieproblemen en een afnemend aantal beschikbare betaalde en onbetaalde krachten beschrijven we in dit hoofdstuk.

5.1 Verantwoordelijkheid

Tot 1992 vielen veerdiensten onder de Wet Uitkering Wegen (WUW) en maakten ze integraal deel uit van het wegennet. In dat jaar werd de verantwoordelijkheid voor veerdiensten overgedragen van het Rijk naar decentrale overheden via de Wet Herverdeling Wegenbeheer (WHW) (zie 3.1.3). Deze overgang gaf aanleiding tot onduidelijkheid over de rollen, taken en verantwoordelijkheden, waardoor problemen ontstonden.

De problemen lijken zich in 1992 te hebben gemanifesteerd. Er is sindsdien onvoldoende duidelijkheid en verantwoordelijkheid genomen, met name vanwege de complexe decentralisatie. Het weghalen van veerdiensten uit het wegennet na 1992 heeft mogelijk bijgedragen aan verminderde aandacht en urgentie voor deze vorm van vervoer. Hierbij kan de vraag gesteld worden of deze verandering heeft bijgedragen aan het ontstaan van financiële problemen bij veerponten.

Het gebrek aan structurele steun heeft mogelijk bijgedragen aan de financiële moeilijkheden van veerdiensten. In de jaren na 1992 lijken provincies verschillend om te zijn gegaan met de verantwoordelijkheid voor veerdiensten. Slechts enkele provincies hebben concrete fondsen opgericht om investeringen in vernieuwing, onderhoud, en exploitatietekorten te financieren.

Praktijkvoorbeeld: provincie Gelderland heeft samen met de Gelderse gemeenten (via VNG Gelderland) een Verenfonds opgericht, waar zij de uitkering van de Wet Herverdeling Wegenbeheer (WHW) hebben ondergebracht. Doel hiervan was de instandhouding van de veerponten in de provincie, doordat tekorten in exploitaties aangevuld konden worden vanuit dit Verenfonds.

5.2 Financiële tekorten

Een van de meest prangende kwesties zijn de financiële tekorten waarmee veel veerdiensten worden geconfronteerd. De tarieven variëren sterk en zijn vaak ontoereikend om de operationele kosten te dekken. In veel gevallen vormen de prijselasticiteit en de financiële draagkracht van gebruikers de belangrijkste beperkingen om 100% dekkende tarieven door te berekenen. Hierdoor ontstaan financiële tekorten die het bestaan van sommige veerdiensten in het gevaar brengen. Een belangrijk obstakel voor het oplossen van deze problemen is het gebrek aan een eenduidige aanpak.



Er lijkt een gebrek te zijn aan coördinatie en eenduidig beleid met betrekking tot veerdiensten. Dit maakt het uitdagend om duurzame oplossingen te vinden en de toekomst van veerdiensten veilig te stellen.

Praktijkvoorbeeld: de bodem van het Gelderse Verenfonds is bereikt. In reactie daarop is de Veerpontencoalitie een petitie en lobby gestart. Deze kent 26.000 ondertekenaars. Het resultaat hiervan is positief: provincie Gelderland zal blijven investeren in het behoud van veerponten, en er wordt gewerkt aan een plan voor 2024 en de daaropvolgende jaren. Voor 2023 is er een budget van €500.000,00 beschikbaar om exploitatietekorten te dekken. Beslissingen over toekomstige provinciale ondersteuning worden genomen in het eerste kwartaal van 2024, in overleg met VNG Gelderland.

5.3 Veroudering vaartuigen

Een veelvoorkomende complicatie is de ouderdom van veel veerponten, sommigen zijn zelfs meer dan 80 jaar oud. De veroudering van deze schepen maakt het noodzakelijk om te investeren in vernieuwing en verduurzaming, wat aanzienlijke kosten met zich meebrengt. Het streven naar verduurzaming omvat de overgang naar elektrische of biobrandstofaandrijving en de aanpak van emissieproblemen, maar exploitanten en gemeenten hebben vaak onvoldoende financiële middelen om dergelijke investeringen te doen. Vaak ontstaat ook de vraag wie de verantwoordelijkheid voor deze investeringen moet dragen.

5.4 Beperkte informatie

Het gebrek aan beschikbare informatie over de exploitatie en het gebruik van veerponten in Nederland beperkt de ontwikkeling van oplossingen voor de problemen rondom veerponten. Factoren zoals de lage organisatiegraad van de sector, de beperkte omvang van de sector, de beperkte betrokkenheid van de Rijksoverheid en het ontbreken van prestatiegegevens voor veerponten zonder subsidie bemoeilijken de kennisopbouw die gewenst is om innovatie, efficiëntie, duurzaamheid en prestaties van de veerponten te verbeteren.

Bovendien komt de beperkte beschikbare informatie doorgaans van exploitanten die verlieslatend zijn, aangezien zij hun financiële gegevens moeten delen om subsidies te verkrijgen. Het zou de sector ten goede komen als er meer informatie beschikbaar was over financieel gezonde veerponten om te zien wat deze anders doen.

5.5 Personeelstekorten

Er is een groeiend personeelstekort, vooral van gekwalificeerd personeel met groot (utilitaire veerponten) en klein (meeste recreatieve veerponten) vaarbewijs. De combinatie van schaalvergroting in de binnenvaart en vergrijzing maakt het lastig om oud-binnenvaartschippers te laten doorstromen naar bemanning van veerponten. Een andere zorg is het afnemende aantal beschikbare vrijwilligers die betrokken zijn bij de bediening van sommige veerponten. Dit heeft gevolgen voor de betrouwbaarheid van de diensten, aangezien een aanzienlijk aantal veerdiensten afhankelijk zijn van vrijwilligers.



Praktijkvoorbeeld: wat betreft het tekort aan vrijwilligers zijn er natuurlijk uitzonderingen. Van de 12 veerponten van de 8 van Grou varen er zes geheel met vrijwilligers en varen er drie met zowel betaalde als onbetaalde krachten. Op een van de veerponten, de Terhernsterveer, varen er 80 vrijwilligers in koppels en is er zelfs een wachtlijst voor nieuwe vrijwilligers. Dit zou te maken kunnen hebben met het beleid van de 8 van Grou: er zijn jaarlijkse trainingen, uitjes en ze bieden zelfs aan om het vaarbewijs en indien nodig marifoon te halen voor degenen die dat nog niet hebben.

Het introduceren van een speciaal vaarbewijs voor veerpontschippers zou doorstroming van dekpersoneel naar het stuurhuis bevorderen. De sector loopt hierbij tegen een EU Richtlijn aan die stelt dat alle EU Kwalificatiecertificaten Schipper op competenties uit de vrachtvaart gebaseerd moeten zijn. Het beroep van veerpontschipper is echter significant anders dan dat van binnenvaartschipper.





MEERWAARDE VAN VEERPONTEN





6. MAATSCHAPPELIJKE MEERWAARDE

Ondanks de uitdagingen waar veerponten mee te maken hebben, vervullen ze voor veel mensen een cruciale rol in hun dagelijkse leven. Daarom is het belang van het behoud van veerponten voor veel mensen groot. Met meer dan 300 veerponten verspreid over het land en de hoogste veerpontendichtheid ter wereld, bieden veerdiensten niet alleen cruciale verbindingen voor zowel fietsers als voetgangers. Ze hebben ook een diepgaande impact op diverse aspecten van de Nederlandse samenleving. In dit hoofdstuk beschrijven we de bijdrage van veerponten aan diverse maatschappelijke doelstellingen.

Klik op onderstaande foto (Figuur 4) voor een video over de maatschappelijke waarde van veerponten volgens gebruikers en bestuurders.



Figuur 4 Link naar video over maatschappelijke waarde veerponten

6.1 Leefbaarheid van gebieden

Veerponten fungeren als schakels die de barrièrewerking van rivieren en waterwegen verminderen, waardoor de toegankelijkheid van afgelegen en/of geïsoleerde gebieden wordt verbeterd. Wanneer deze veerponten wegvallen, beperken de natuurlijke barrières niet alleen de bereikbaarheid, maar wordt ook de reistijd voor met name fietsers en wandelaars aanzienlijk verlengd of zelfs onmogelijk gemaakt. Dit kan leiden tot verstoringen in het dagelijkse leven van mensen en kan daarmee de algehele leefbaarheid van een regio aantasten.

Veel veerponten voorzien in de dagelijkse pendel van werknemers en scholieren. Waar forenzen vaak de auto kunnen pakken als alternatief, is er vaak voor scholieren geen alternatief om zelfstandig naar school te gaan. Soms moeten kinderen tot 18 kilometer omfietsen als een veerpont uit de vaart is. Het verdwijnen van verbindingen zal sommige locaties dan ook onaantrekkelijk maken voor gezinnen met jonge kinderen, waardoor deze mogelijk zullen verdwijnen uit het gebied.



Daarnaast dragen veerponten bij aan de sociale cohesie in een gebied. In sommige gevallen zijn veerponten letterlijk van levensbelang om te voorkomen dat bepaalde gebieden in Nederland geïsoleerd raken en in een sociaal isolement terechtkomen. Doordat de veerponten de gemeenschappen met elkaar verbinden, kunnen mensen gemakkelijker familie en vrienden bezoeken, culturele evenementen bijwonen en deelnemen aan activiteiten die bijdragen aan de sociale verbondenheid. Op deze manier zorgen de veerdiensten er niet alleen voor dat mensen toegang hebben tot essentiële voorzieningen, maar biedt het ook kansen op sociaal vlak. Het versterken van deze onderlinge banden binnen de samenleving is van onschatbare waarde en draagt bij aan een meer hechte en veerkrachtige gemeenschap.

Praktijkvoorbeeld: sinds een aantal jaar is nabij de veerpont Gouderak – Moordrecht een grote brug aangelegd voor autoverkeer. Dit heeft het aantal auto-gebruikers van de veerpont flink laten dalen, waardoor vooral lokaalverkeer gebruik maakt van de verbinding. De kernen Moordrecht en Gouderak zijn sterk met elkaar vervlochten, waardoor de veerpont zowel economisch als sociaal een belangrijke rol speelt. Zo zijn de voorzieningen in Gouderak beperkter en maken veel mensen gebruik van de veerpont om in Moordrecht hun dagelijkse boodschappen te doen. Ook blijkt dat mensen veel gebruik maken van de veerpont voor bezoek aan familie en vrienden, die vaak aan verschillende overzijden wonen.

Oeververbindingen met een veerpont hebben minder impact op de omgeving dan een brug of een tunnel. Ook de ruimtelijke planvorming is relatief eenvoudig in vergelijking met een brug of tunnel. Bovendien geeft een (bemande) veerpont meer gevoel van sociale veiligheid. Nadeel is echter dat veerponten over het algemeen niet 24/7 beschikbaar kunnen zijn vanwege de personele bezetting.

6.2 Actieve en duurzame mobiliteit

Veediensten maken deel uit van het groeiende fiets- en wandelroutenetwerk in Nederland. Veerponten bieden vaak een directere – en vaak ook aangenaamere – verbinding dan de dichtstbijzijnde tunnel of brug, waardoor men minder hoeft om te fietsen of lopen. Waterwegen zijn (naast autowegen en spoorwegen) de belangrijkste barrières voor een fijnmazig fiets- en wandelnet. Dankzij de verkorte reisafstand moedigen veerponten mensen aan om minder afhankelijk te zijn van auto's. Daarnaast zorgt de opkomst van de elektrische fiets dat mensen langere afstanden op de fiets af kunnen leggen. Dit maakt dat fietsen steeds aantrekkelijker alternatief wordt voor de auto, bijvoorbeeld voor woon-werkverkeer. De veerdiensten vergemakkelijken op deze manier de integratie van fietsen in de dagelijkse routine van mensen. Hierdoor bevorderen ze een actieve levensstijl en dragen ze bij aan de verbetering van de gezondheid door middel van regelmatige lichaamsbeweging.



In onderstaande afbeelding is een overzicht te vinden van de veerponten op doorfietsroutes in Nederland. Klik op afbeelding om naar de GIS-viewer te gaan voor een interactieve kaart.



Momenteel maakt 1 veerpont onderdeel uit van het doorfietsroutenetwerk zoals is vastgesteld door TDF. Dat is de veerpont Velsen Noord-Velsen Zuid. Wel zijn er diverse veerponten die vlak langs doorfietsroutes liggen, en daarmee verschillende routes met elkaar verbinden. Zoals de veerpont Landsmeer-Schouw, die de geplande doorfietsroute Amsterdam-Edam/Volendam verbindt met de bestaande doorfietsroute Amsterdam-Purmerend. Of de veerpont Maassluis-Rozenburg, waarmee inwoners vanuit Rozenburg aansluiting vinden op de geplande doorfietsroute Naaldwijk-Rotterdam. En ook van provinciale utilitaire netwerken maken diverse veerponten onderdeel uit.

Figuur 5 Doorfietsroute netwerken en veerponten in Nederland (klik op de afbeelding voor de dynamische GIS-viewer)

Naast het gezondheidsvoordeel van mensen die meer gaan fietsen en minder gebruik maken van de auto, is fietsen ook een milieuvriendelijke manier van reizen. Het gebruik van de fiets in plaats van de auto resulteert in een aanzienlijke vermindering van de CO₂-uitstoot. Minder auto's op de weg leiden tot schonere luchtkwaliteit en verminderen de ecologische voetafdruk van het vervoer in Nederland. Daarnaast verminderen veerdiensten langere omrijdroutes voor automobilisten.

Kortom, veerponten dragen op meerdere manieren bij aan de duurzame mobiliteit in Nederland, waardoor ze een cruciale rol spelen in het verbeteren van de kwaliteit van leven voor de burgers en het verminderen van de impact op het milieu. Dit uitgebreide netwerk van veerdiensten is niet alleen een transportmiddel, maar ook een bouwsteen voor een meer duurzame en gezonde samenleving.

6.3 Recreatie en toerisme

Veerponten spelen daarnaast een vitale rol in de Nederlandse recreatie- en toerisme-industrie. Ze vormen de schakels die toegang bieden tot diverse recreatiegebieden en brengen daarmee de natuur binnen handbereik. De Waddeneilanden zijn wellicht de meest bekende bestemmingen die afhankelijk zijn van veerdiensten, en trekken jaarlijks meer dan een miljoen bezoekers. De zoutwaterveren zijn cruciaal voor zowel de lokale bevolking als toeristen om deze eilanden te bereiken en te verkennen.



Maar de impact van veerponten reikt veel verder dan de Waddeneilanden alleen. Ze versterken het routenetwerk in Nederland en maken verschillende regio's toegankelijk. Dat maakt deze gebieden bijzonder aantrekkelijk voor recreatieve fietsers en wandelaars. Fietsroutes langs pittoreske polders, historische stadjes en schilderachtige natuurgebieden zijn dankzij veerdiensten bereikbaar, wat zowel de lokale economische groei bevordert als het plezier van de bezoekers vergroot. Met de opkomst van de elektrische fiets neemt ook de vraag naar veerverbindingen voor recreatieve fietsers in het voor- en naseizoen toe.

Veren vormen schakels tussen fiets- en wandelroutes aan weerszijden van de waterweg. De veerponten vergroten de mogelijkheden voor langeafstandsroutes, waardoor fietsers en wandelaars de gelegenheid krijgen om verschillende delen van Nederland te verkennen. Dit trekt niet alleen binnenlandse toeristen aan, maar ook enthousiaste fietsers en wandelaars uit buurlanden, die graag gebruikmaken van de uitstekende voorzieningen die Nederland te bieden heeft. Vaak is een oversteek met een pontje het hoogtepunt tijdens een fiets- of wandeltocht.

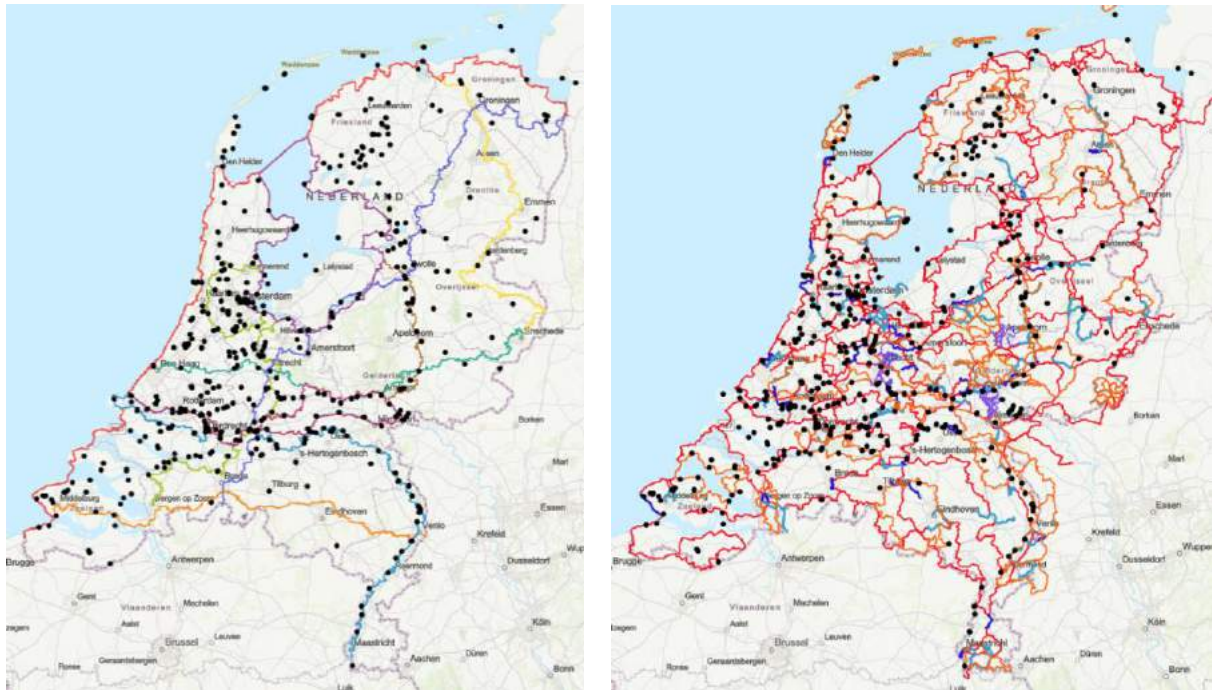
Praktijkvoorbeeld: in de wintermaanden kunnen wandelaars van het Pieterpad niet met het 'Pieterpontje' de Rijn over, maar moeten ze via Emmerich of Nijmegen. Dat is een afstand die niet om te lopen is. Deze etappe van het Pieterpad is in de wintermaanden daarom niet af te leggen.

Kortom, veerponten spelen een cruciale rol in het faciliteren van recreatie en toerisme in Nederland, waarmee iedereen de kans krijgt om het land te ontdekken. Anderzijds vormen ontbrekende veerponten nu nog een barrière om nieuwe lange afstandsroutes te creëren of te combineren. Zo zijn de fiets- en wandelroutes langs de kust in de zomermaanden overvol, maar een parallelle route op enige afstand van de kust komt nog niet van de grond door het ontbreken van een aantal veerponten in Zeeland en Zuid-Holland. Het aan elkaar rijgen van de Waddeneilanden met fiets-/voetveren zou ook een interessant product voor duurzaam toerisme opleveren. Evenals recreatieve veerverbindingen op de Waal en in de Biesbosch. Die ontbrekende schakels vormen nu een belemmering voor het ontwikkelen van nieuwe aantrekkelijke fiets- en wandelroutes.

We zien dat er zo'n 39 veerponten onderdeel uitmaken van het recreatieve LF-fietsnetwerk. De meeste daarvan – 16 stuks – bevinden zich op de LF Maasroute. Circa 55 veerponten (inclusief zelfbedieningsponten) maken onderdeel uit van de landelijke wandelroutes. Vooral het Waterliniepad kent veel veerverbindingen, ongeveer 8. Het verdwijnen van veerponten zet de recreatieve fiets- en wandelroutes daarmee behoorlijk onder druk.

Een overzicht van deze veerponten en recreatieve fiets- en wandelroutes staat opgenomen in bijlage 2.

In onderstaande afbeelding is een overzicht te vinden van de veerponten op recreatieve fiets- en wandelroutes in Nederland. Klik op afbeelding om naar de GIS-viewer te gaan voor een interactieve kaart.



Figuur 6 LF-routes, wandelnetwerk en veerponten in Nederland (klik op de afbeelding voor de dynamische GIS-kaart)

6.4 Economische waarde

Een ander maatschappelijk voordeel is te vinden in de economische waarde van veerponten. De veerponten bevorderen de economische integratie tussen verschillende regio's, waardoor handel en zakelijke activiteiten worden gestimuleerd. Door fysieke barrières zoals rivieren en waterwegen te overbruggen, vergemakkelijken veerponten de toegang tot markten en diensten voor zowel bedrijven als particulieren.

Naast dat de verbindingen economische uitwisseling mogelijk maken, hebben ze zelf ook economische waarde. De veerponten genereren werkgelegenheid en omzet, wat een positieve impact heeft op zowel de lokale gemeenschappen als de bredere economie. Zowel vaste medewerkers (rond de 1.000 Fte) als vrijwilligers zijn betrokken bij de dagelijkse exploitatie, wat banen creëert en lokale economieën ondersteunt. De sector biedt hiermee werkgelegenheid aan een groot aantal mensen en genereert daarmee behoorlijke omzet, waardoor het een waardevolle bron van inkomsten is. Ook de economische waarde van toerisme en recreatie gefaciliteerd door veerponten dient in acht genomen te worden.

Daarnaast hebben veerponten een ook meetbare economische waarde. In 2017 berekende het LPV en Vereniging van Eigenaren en Exploitanten van Overzetveren in Nederland (VEEON) dat de totale economische en maatschappelijke waarde van veerponten in Nederland, exclusief de Waddenveren, maar liefst €484 miljoen bedraagt. Deze waarde komt voornamelijk voort uit de besparingen op omrijdkilometers en de werkgelegenheid die veerponten genereren. Minder omrijden leidt tot kostenbesparingen en vermindert de CO₂-uitstoot, terwijl de werkgelegenheidseffecten zowel direct als indirect voordelig zijn voor lokale gemeenschappen.



Praktijkvoorbeeld: de veerpont bij Schoonhoven en een aantal andere veerponten in de omgeving zijn cruciaal voor de dagelijkse gebruikers. De dichtstbijzijnde wateroversteek in de vorm van een tunnel of brug ligt op 25 kilometer afstand. Voor woon-werkverkeer, dagelijkse boodschappen en activiteiten naar hobby's en sport is dit geen reële omrijd afstand.

6.5 Conclusie

Dit hoofdstuk zette bondig de onmiskenbare waarde van veerponten in Nederland uiteen. Deze vormen niet slechts een transportmiddel, maar vervullen een cruciale rol in het dagelijks leven. Veerdiensten zijn essentiële schakels die natuurlijke barrières overbruggen en sociale cohesie bevorderen. Daarmee dragen ze bij aan de sociale cohesie in een gebied. Ze spelen een sleutelrol in het fiets- en wandelrouten netwerk, stimuleren een gezonde levensstijl en verminderen de impact op het milieu. Bovendien dragen ze bij aan lokale economieën en verhogen ze de aantrekkelijkheid van regio's voor zowel bewoners als recreanten. Ongeveer 12% van de veerponten in Nederland maakt op dit moment onderdeel uit van een LF-fietsroute, en 18% van een landelijke wandelroute. Het behoud en de versterking van veerponten zijn daarom van vitaal belang voor een veerkrachtige en duurzame samenleving in Nederland.





7. CASUS

Om de rol van veerponten in het fiets- en wandelnetwerk inzichtelijk te maken, hebben we een aantal data- en GIS-analyses uitgevoerd. Zo kunnen we laten zien wat er met het netwerk gebeurt als de veerponten als schakel uit het netwerk worden gehaald en wat dit betekent voor de omrijdfactoren en mogelijk extra reistijd voor gebruikers. We hebben een selectie gemaakt van 10 verschillende soorten veerponten in Nederland, om een zo volledig mogelijk beeld te geven van mogelijke gevolgen. Het gaat om de volgende casus:





1. Terherne – Tersoalsterzijl
2. Millingen aan de Rijn – Pannerden
3. Opheusden – Wageningen
4. Vlissingen – Breskens
5. Lage Zwaluwe – Biesbosch
6. Gorinchem - Werkendam – Hardinxveld
7. Nieuwer ter Aa – Breukelen
8. Amsterdam Hembrug – Zaandam
9. Kessel – Beesel
10. Tijdelijke veerpont Haringvlietbrug



Figuur 7 Locaties van casus

Hierna volgt per casus een projectblad, waarbij we algemene informatie geven over de veerponten en daarnaast de impact van het verdwijnen van deze veerpont beschrijven. Ook worden per casus drie fictieve maar realistische routes beschreven. Voor deze routes zijn alternatieven onderzocht en beschrijven we wat de mogelijke gevolgen zijn voor gebruikers. Een verdere uitwerking van deze analyses is te vinden in bijlage 3.

Legenda projectbladen

-  : Tijdelijke veerpont
-  : Vaart alleen in de zomer
-  : Toegankelijk voor fietsers
-  : Toegankelijk voor voetgangers
-  : Toegankelijk voor automobilisten
-  : Utilitaire pont
-  : Recreatieve pont

TERHERNSTERVEER

Terherne – Tersoalsterzijl

BINNEN EEN STRAAL VAN 15 KILOMETER
HA INDUSTRIE: CA. 1075
INWONERS: CA. 139.200



De Terhernsterveer, de veerpont die vaart tussen Terherne en Tersoalsterzijl, heet "Fietsa Versa" en speelt een belangrijke rol in de regionale infrastructuur. Fietsa Versa wordt bijna uitsluitend gebruikt door recreatief fietsverkeer als onderdeel van de fietsroute 'De Acht van Grou'. Deze veerpont is niet alleen een essentieel onderdeel van verschillende regionale fietsroutes, maar fungeert ook als een attractie voor recreatieve fietsers, waarbij de oversteek over het prinses Margrietkanaal wordt beschouwd als een mini-cruise. De elektrische veerpont vaart op zonne-energie en wordt bemand door vrijwillige schippers die ervoor zorgen dat fietsers die een rondje om het Sneekermeer rijden een omweg kunnen afsnijden. Waar sommige veerponten naarstig op zoek zijn naar vrijwilligers, heeft de Terhernsterveer maar liefst 80 vrijwilligers tot haar dienst en is er zelfs een wachtlijst. Deze worden in duo's ingeroosterd, zodat er een de veerpont kan besturen terwijl de ander op de uitkijktijd tijdens de kruising van het kanaal. De veerpont bedient jaarlijks tussen de 25.000 en 30.000 mensen.

Wanneer deze veerpont verdwijnt, heeft dit aanzienlijke gevolgen voor zowel de lokale gemeenschap als de fietsers die van deze route gebruikmaken. De directe impact zou zijn dat fietsers nu gedwongen zouden worden om ongeveer 10 kilometer om te fietsen via een minder aantrekkelijke route om dezelfde oversteek te maken. Dit heeft niet alleen praktische gevolgen, maar heeft ook invloed op de sociale en economische dynamiek van de aangrenzende gebieden.

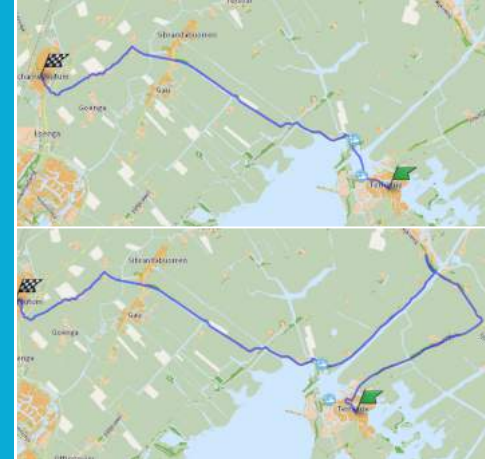
Een van de andere directe consequenties van het wegvallen van de veerpont is het feit dat de horecagelegenheden aan weerszijden van de oversteek aanzienlijk minder klandizie krijgen. Dit heeft op zijn beurt een impact op het gehele dorp Terherne, waar de veerpont een integraal onderdeel is van het lokale economische ecosysteem. De attractiewaarde van de oversteek draagt bij aan de aantrekkelijkheid van bepaalde fietsroutes. Het wegvallen van deze attractie zou kunnen resulteren in verminderde interesse in de betreffende fietsroutes en de omliggende dorpen.

Wat leert de casus ons?

- De casus van de Terhernsterveer illustreert het cruciale belang van veerponten als onmisbare schakels in recreatieve fietsroutes.
- De casus benadrukt dat veerponten, door hun attractieve eigenschappen, bijdragen aan de aantrekkelijkheid van fietsroutes. Het verlies van deze attractie kan leiden tot verminderde interesse in de betreffende fietsroutes en de aangrenzende dorpen.

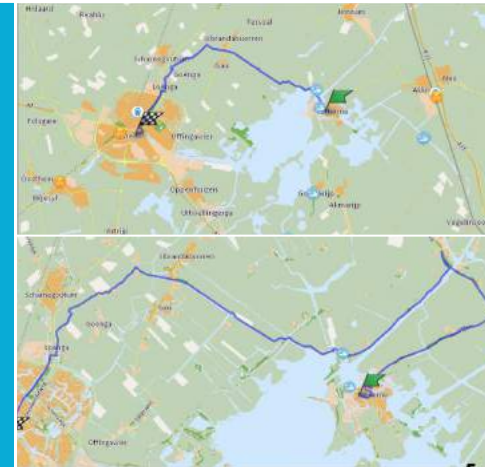
Kern Scharnegoutum – kern Terherne

Zaid is een beginnend wielrenner uit Scharnegoutum en fiets graag een rondje om het Sneekermeer. Normaliter neemt hij de veerpont van Tersoalsterzijl naar Terherne. Bij het wegvallen van deze veerpont, wat elke winter gebeurt, moet Zaid niet 8.3 km fietsen van zijn huis naar Terherne maar 17 km, meer dan het dubbele! Naast deze gevoelsmatig vervelende omweg mist hij zijn rustmomentje op de veerpont.



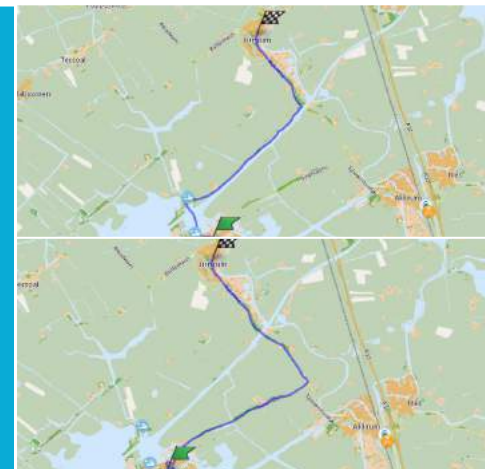
Kern Sneek – kern Terherne

Emma woont in Sneek en is eigenaresse van een café in Terherne. 's Zomers fietst ze elke dag 11 km naar haar werk waarbij ze het laatste stukje gebruik maakt van de veerpont. Mocht deze veerpont wegvallen dan zou Emma's nieuwe route bijna 20 km bedragen, onfietsbaar naar haar mening. Niet alleen zou Emma nu noodgedwongen met de auto naar haar werk moeten, ze zou ook iets moeten verzinnen om nieuwe klandizie te trekken. Na het wegvallen van de veerpont is er namelijk veel minder recreatief fietsverkeer in Terherne waardoor het terras van haar café in de zomer niet meer vanzelfsprekend gevuld is.



Kern Scharnegoutum – kern Terherne

Bente woont in Terherne en haar oma woont in Jirnsum. Bente's oma is niet de jongste meer dus heeft regelmatig de hulp van Bente nodig. Deze fietstocht is voor Bente geen probleem aangezien het maar 5.4 km is en een mooie route langs het water betreft. Als de veerpont zou wegvallen zou Bente nu 7.1 km moeten fietsen. Deze route is niet alleen aanzienlijk langer, ze is nu ook haar mooie route langs het water kwijt. De stroom van water langs het fietspad heeft nu plaatsgemaakt voor een verkeersstroom van auto's.



FICTIEVE ALTERNATIEVE ROUTES

KIEVITS VEERDIENSTEN

Millingen aan de Rijn – Pannerden

De veerpont tussen Millingen aan de Rijn en Pannerden is een kleine fiets-voetveerpont met een groot maatschappelijk belang. Vroeger waren de twee grensdorpen erg met elkaar vervlochten. Zo trokken er elke dag mensen van Millingen aan de Rijn naar Pannerden om in de steenfabrieken te werken. Vandaag de dag zijn de dorpen in mindere mate, maar nog steeds wel degelijk met elkaar vervlochten, met families die aan beide kanten van de rivier zijn neergestreken en door de rivier worden gescheiden.

De veerpont ligt tussen de Rijnbrug in Emmerik en de Waalbrug in Nijmegen in, die op respectievelijk 18,4 en 16,4 km afstand van de veerpont liggen. De veerpont bedient vooral fietsers met recreatieve doeleinden. Zo wordt de veerpont gebruikt door mensen die graag een rondje van 30 à 40 kilometer langs de rivier fietsen. De veerpont maakt deze kortere afstand, ten opzichte van een rondje via de twee bruggen, mogelijk. De veerpont is onderdeel van de LF3 (Hanzeroute), de internationale Rijn-fietsroute en het Rondje Nederland. Ook is de veerpont onderdeel van het Pieterpad: jaarlijks maken zo'n 4.000 Pieterpad-wandelaars de oversteek.

Deze recreatieve gebruikers dragen bij aan de lokale economie. Ze drinken koffie of gaan lunchen in de dorpen, bezoeken bezienswaardigheden zoals Kasteel Doornenburg of de nabijgelegen plaatsen Groesbeek, Kleef en Emmerik. Lokale ondernemers merken het direct als de veerpont niet vaart, zoals bij hoogwater wanneer de uiterwaarden zijn overstroomd. Vooral bed & breakfasts zien dan een afname in het aantal bezoekers. Kievits Veerdiensten wordt dan ook regelmatig gebeld door lokale ondernemers om te bevestigen wat ze die dag door hun omzet al vermoeden: dat de veerpont die dag niet vaart. Onlangs was de veerpont drie maanden uit de vaart door een conflict met de gemeenten over de kosten van het nodige baggerwerk. Lokale ondernemers, Pieterpatters en recreatieve fietsers ondervonden hier veel hinder van.

Het verdwijnen van de veertussen Millingen aan de Rijn en Pannerden zou aanzienlijke gevolgen hebben voor de lokale gemeenschappen en de regionale recreatie. De historische band tussen de dorpen zou verder verzwakken, en de economie wordt direct beïnvloed door een afname van bezoekers aan lokale ondernemingen, met name bed & breakfasts en horecagelegenheden. Het recente conflict over baggerkosten, dat leidde tot drie maanden buiten bedrijf zijn, benadrukt de kwetsbaarheid van de verbinding en het essentiële belang ervan voor zowel sociale cohesie als economische welvaart in de regio.

Wat leert de casus ons?

- Het feit dat lokale ondernemers direct de gevolgen merken wanneer de veerpont niet vaart, benadrukt de economische bijdrage die veerponten kunnen leveren.
- Het conflict met de gemeenten over baggerkosten wijst op de kwetsbaarheid van veerponten en het belang van effectief bestuur en samenwerking tussen lokale overheden en veerexploitanten om dergelijke hindernissen te voorkomen.
- De casus illustreert dat ook kleine fiets-voetveren zoals deze een aanzienlijk maatschappelijk belang hebben, niet alleen vanuit historisch oogpunt maar ook als essentieel onderdeel van recreatieve en toeristische activiteiten.

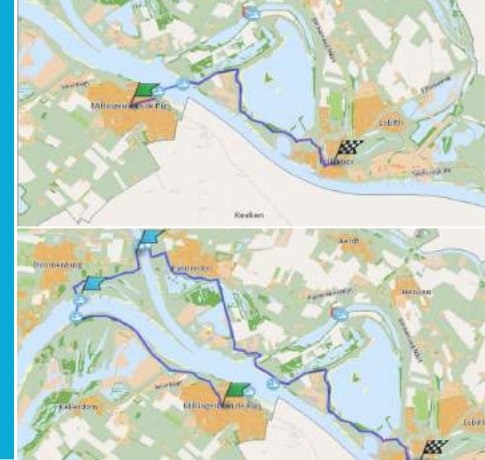
BINNEN EEN STRAAL VAN 15 KILOMETER
HA INDUSTRIE: CA. 1420
INWONERS: CA. 450.400



FICTIEVE ALTERNATIEVE ROUTES

Kern Tolkamer – kern Millingen

Davie woont en werkt al zijn hele leven in Tolkamer en ook veel familie woont daar nog. Zijn moeder is onlangs naar een verzorgingstehuis in Millingen aan de Rijn verhuisd en Davie komt haar regelmatig na zijn werk om even opzoeken. Vanuit Tolkamer is het een fietstocht van 37 min, inclusief 20 minuten op de veerpont. Als deze veerpont vervalt moet Davie opeens twee andere veerponten pakken om in Millingen aan de Rijn te komen waardoor zijn reistijd toeneemt tot 72 minuten. Aangezien de heen en terugreis nu bijna 2,5 uur zijn bij elkaar kan Davie minder vaak bij zijn moeder op bezoek. In de winter, wanneer zowel deze veerpont als een van de twee veerponten in de alternatieve reis niet vaart, is fietsen eigenlijk geen optie.



Kern Millingen – bedrijventerrein kern Herwen

Suzanne werkt op een bedrijventerrein in Herwen. Als het mooi weer is pakt ze de fiets en is ze in 37 minuten op haar werk, inclusief 20 minuten op de veerpont. Dit is namelijk sneller dan met de auto. Met het wegvallen van de veerpont moet Suzanne met twee andere veerponten via Doornenburg en Pannerden gaan en is ze 64 minuten onderweg. Dit betekent dat ze heen en terug bijna meer dan een uur langer onderweg is. In dit geval zou ze vaker besluiten de auto te pakken, wat bijdraagt aan een minder gezond en minder duurzaam reisgedrag.



Kern Millingen – station Zevenaar

Als Fouad de trein moet hebben fietst hij graag naar Station Zevenaar, aangezien dit het dichtstbijzijnde treinstation is. Dit is een fietstocht van 11 km waar hij, inclusief 20 minuten op de veerpont, ongeveer 56 minuten over doet. Op het moment dat deze veerpont zou vervallen moet Fouad twee andere veerponten pakken waardoor zijn reistijd met 9 minuten toeneemt. Dit zorgt ervoor dat hij bepaalde treinen net niet meer kan halen, waardoor hij eerder de deur uit moet als hij de trein moet halen. De dubbele onzekerheid in dienstverlening aangezien hij nu een veerpont extra moet pakken maakt het halen van de trein nog lastiger.



OPHEUSDENSE VEER

Opheusden – Wageningen

BINNEN EEN STRAAL VAN 15 KILOMETER
HA INDUSTRIE: CA. 1740
INWONERS: CA. 406.700



De Opheusdense Veer vaart tussen Opheusden en Wageningen en kruist de Nederrijn. De veerpont is een van de oudste van Nederland en wordt al sinds omstreeks 1300 in documenten benoemd. Er gaan zelfs geruchten dat de veerpont al sinds de 9e eeuw gevaren heeft. Tegenwoordig heeft de veerpont capaciteit voor circa 100 personen en mag er fiets en autoverkeer mee. De veerpont land aan bij het in Wageningen gelegen natuurreservaat 'Blauwe Kamer'. De veerpont vormt hierdoor een verbinding vanaf de kleine kern Opheusden (circa 6.300 inwoners) richting zowel Wageningen als Rhenen. De veerpont vaart iedere dag en afhankelijk van het seizoen tot 20:00 of 21:00 uur 's avonds. De veerpont is onderdeel van de NS-wandeling Rhenen-Blauwe Kamer-Rhenen, een zeer populaire route.

Om vanaf Opheusden te reizen naar Rhenen is het naast de veerpont ook mogelijk om via de Rijnbrug te gaan. Voor de reis naar Wageningen biedt de Lexkesveer tussen Randwijk en Wageningen een alternatief. Ondanks de alternatieve reismogelijkheden in de omgeving zet de pont naast auto's ook zo'n 20.000 voetganger en 60.000 fietsers over per jaar. Hieruit blijkt een grote waarde van de pont voor de nabije omgeving. Vanwege de aanwezige alternatieven is de verwachting dat de veerpont gedeeltelijk door woon-werk of school- verkeer en gedeeltelijk door recreatief verkeer wordt gebruikt. Voor fietsers biedt de Opheusdense Veer de mogelijkheid om een autoluwere route te fietsen.

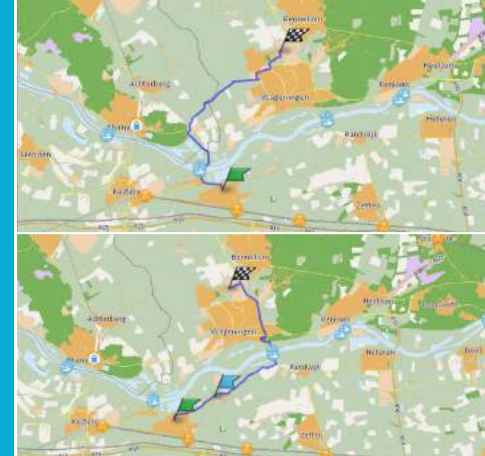
Daarnaast heeft de Opheusdense veerpont historische waarde vanwege de geschiedenis van de veer en legt het de verbinding tussen een natuurreservaat en de natuur rondom de Grebbeberg die van waarde is voor recreatieve gebruikers. Naastgelegen horecagelegenheden hebben veel baat bij de komst van deze doelgroep en daarmee de pont.

Wat leert de casus ons?

- Het feit dat de veerpont jaarlijks duizenden voetgangers, fietsers en auto's vervoert, benadrukt de lokale waarde en afhankelijkheid van de gemeenschap van Opheusden en omliggende gebieden. Het speelt een rol in het dagelijks leven en de recreatie van de inwoners.
- De veerpont heeft ook een economische waarde voor nabijgelegen horecagelegenheden.

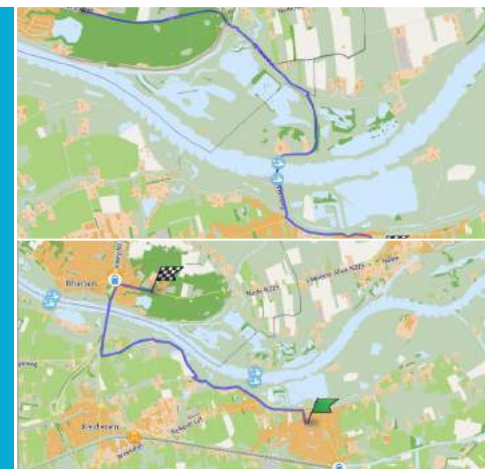
Kern Opheusden – Universiteit Wageningen

Marijn is een student aan de Wageningen University & Research. Hij woont in de dichtbevolkte kern Opheusden, die dicht bij de veerpont ligt. Als hij college heeft maakt hij gebruik van de veerpont, waardoor hij via kleine en rustige wegen een mooie route naar de universiteit fietst. Ondanks dat omrijden de duur en de afstand van de rit nauwelijks verlengt, is de route wel veel minder aantrekkelijk. Er rijden veel auto's op hoge snelheid, waardoor het fietsen minder veilig voelt.



Kern Opheusden - Ouwehands Dierenpark

Boukje heeft samen met haar gezin een abonnement op Ouwehands Dierenpark. Om vanaf haar woning in de kern Opheusden naar de diertuin te gaan maakt ze gebruik van de veerpont. De route gaat langs rustige wegen en aan het einde van de route langs een N-weg met vrijliggend fietspad. Wanneer de veerpont wegvalt kan Boukje gebruik maken van een route via de brug bij Rhenen. Ondanks dat deze route 4 minuten sneller is, is hij ruim 1,5 kilometer langer. Ook gaat een deel van de alternatieve route over slecht verharde wegen. Met name voor haar kinderen kunnen deze extra kilometers en de slecht verharde wegen problemen geven.



Kern Wageningen - Bedrijventerrein 't Panhuis

Enola woont in Wageningen en is werkzaam op het bedrijventerrein Het Panhuis in Kesteren. Voor haar dagelijkse woon-werk route fietst ze 8 kilometer in 36 minuten. Hierbij maakt ze gebruik van de veerpont en fietst ze over de LF route. Wanneer de veerpont zal verdwijnen moet ze bijna 3 kilometer omfietsen om via de brug bij Rhenen aan de andere kant van het water te komen. Ondanks het verschil in kilometers is er geen verschil in reistijd.



FICTIEVE ALTERNATIEVE ROUTES

WESTERSCHELDE FERRY

Breskens – Vlissingen

De Westerschelde Ferry is een van de oudste veerdiensten in Zeeland en brengt fietsers en voetgangers in ongeveer 23 minuten van Breskens naar Vlissingen of andersom. Het ging hier oorspronkelijk om een autoveer, maar na de aanleg van de Westerscheldetunnel in 2004 werd de veerpont omgebouwd naar een fiets-/voetveer. De Westerschelde Ferry staat onder de Zeeuwen nog bekend om de erwtensoep en de kroketten die vroeger op de veerpont konden worden gekocht.

De maatschappelijke waarde van de veerpont is enorm. De voornaamste doelgroep zijn, naast enkele forenzen, studenten vanuit Zeeuws-Vlaanderen die studeren aan de HZ University of Applied Sciences in Vlissingen. Het gaat dan om ongeveer 150 studenten per dag die 's ochtends met de fiets en de brommer de oversteek maken van Breskens naar Vlissingen en die later op de dag de oversteek terug maken.

Wat recreatie betreft is de verbinding ook belangrijk voor Zeeland. In de zomer gaan massa's fietsers op en neer met de Westerschelde Ferry. De verbinding is belangrijk voor de toeristische bereikbaarheid van Zeeuws Vlaanderen. Vooral in mei en juni, wanneer het hoogseizoen is, is het erg druk. De veerpont is onderdeel van het fietsknooppuntennetwerk en de meer dan 600 kilometer lange LF Kustroute (het Nederlandse deel van de internationale North Sea Cycle Route).

Als de veerpont verdwijnt treedt er acute mobiliteitsarmoede op. Voor jongeren in Zeeuws-Vlaanderen is de HZ University of Applied Sciences dan veel minder goed bereikbaar. Met het wegvallen van de veerpont is Vlissingen alleen nog maar bereikbaar via de Westerscheldetunnel via de auto of de bus. Deze tunnel is onbegaanbaar voor fietsers en scooters.

De verdwijning van de veerpont zou er toe kunnen leiden dat veel jongeren besluiten te vertrekken uit Zeeuws Vlaanderen omdat de bereikbaarheid en de leefbaarheid zwaar is aangetast, oftewel braindrain. Zeeuws Vlaanderen kent zelf namelijk maar beperkte onderwijsmogelijkheden. Het enige alternatief zou zijn om een bus te pakken, wat de reistijd sterk verhoogt.

Wat leert de casus ons?

- De transformatie van de Westerschelde Ferry van autoveer naar fiets-/voetveer na de aanleg van de Westerscheldetunnel toont de aanpassingsbereidheid van veerdiensten aan veranderende infrastructuur en vervoersbehoeften.
- De Westerschelde Ferry is cruciaal voor de dagelijkse mobiliteit van ongeveer 150 studenten, benadrukkend dat veerdiensten een specifieke rol kunnen spelen in het vervoeren van doelgroepen zoals studenten en forenzen en zorgen voor de leefbaarheid van gebieden voor bepaalde doelgroepen.

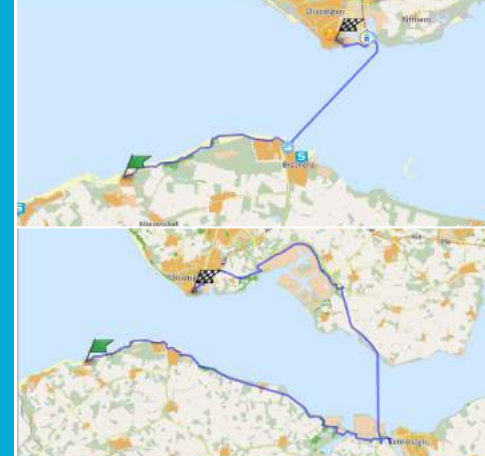
BINNEN EEN STRAAL VAN 15 KILOMETER
HA INDUSTRIE: CA. 1786
INWONERS: CA. 142.500



FICTIEVE ALTERNATIEVE ROUTES

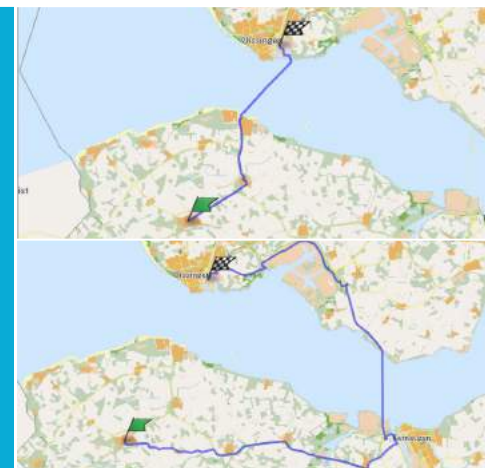
Kern Nieuwvliet Bad – kern Vlissingen

Emanuel woont bij zijn ouders in Nieuwvliet-Bad en gaat elke dag met de fiets via de Westerschelde Ferry naar de HZ University of Applied Sciences voor zijn studie. Dit is een fietstocht van 10,6 km die hij in 75 minuten voltooid, inclusief 20 minuten op de Ferry. Als deze veerpont wegvalt is Emanuel, die geen auto heeft, genoodzaakt met de bus door de Westerschelde tunnel te reizen. Zijn totale reistijd neemt dan toe tot ruim 3 uur enkele reis. Het wegvallen van de Westerschelde Ferry zorgt voor Emanuel en zijn medestudenten dat zij genoodzaakt zijn te verhuizen, met mogelijke (extra) braindrain van Zeeuws-Vlaanderen tot gevolg.



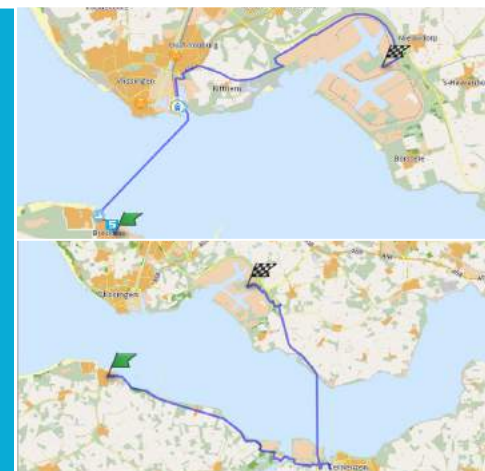
Kern Oostbrug – bedrijventerrein Edisonpark

Olaf probeert gezond te blijven en fietst daarom dagelijks via de Westerschelde Ferry naar zijn werk op bedrijventerrein Edisonpark vanuit zijn woonplaats Oostbrug. Zijn totale reistijd bedraagt 81 minuten (inclusief overtocht met de Ferry) waarin hij 12,4 kilometer aflegt. Met het wegvallen van de Westerschelde Ferry zou Olaf genoodzaakt zijn met de bus door de Westerschelde tunnel te reizen waardoor zijn totale reistijd toeneemt tot ruim 3 uur. Daarnaast kan hij niet langer fietsen naar zijn werk waardoor hij niet meer aan zijn dagelijks beweging toekomt. Olaf vindt deze reistijd onacceptabel en is hierdoor genoodzaakt een andere baan te zoeken of te verhuizen.



Kern Breskens – bedrijventerrein zeehaven Sloeggebied

Margriet woont in Breskens en gaat elke dag met de fiets via de Westerschelde Ferry naar haar werk op een scheepswerf op het Bedrijventerrein Zeehaven Sloeggebied. Dit is een fietstocht van 16,2 kilometer die zij aflegt met de elektrische fiets. Als deze veerpont zou wegvallen is Margriet genoodzaakt met de bus door de Westerschelde tunnel te reizen waardoor haar totale reistijd toeneemt tot 108 minuten. Door deze extra reistijd zou ze het niet langer redden om 's ochtends haar kinderen naar school te brengen.



'T LEEUWEVEERKE

Lage Zwaluwe – Biesbosch

BINNEN EEN STRAAL VAN 15 KILOMETER
HA INDUSTRIE: CA. 4300
INWONERS: CA. 494.750



De veerpont 't Leeuweveerke is een voet & fietsveer die tussen Lage Zwaluwe en de Jacominaplaat nabij Werkendam vaart. De veerpont vaart sinds 2017 van april tot oktober tussen circa 10.00 tot 17.30 uur. De overtocht duurt ongeveer 25 minuten en heeft ruimte voor 12 personen met fiets. Het is een van de weinige verbindingen voor fietsers en voetgangers met het nationaal park de Biesbosch.

De relatief nieuwe verbinding is gerealiseerd met als doel om de Biesbosch toegankelijker te maken voor fietsers en voetgangers uit de omgeving. De doelgroep bestaat dus ook alleen uit recreatieve reizigers. Sinds de start van de verbinding loopt het aantal gebruikers omhoog. Het eerste jaar waren er 13.000 veerpont gebruikers en het tweede jaar 19.000. Om mee te varen moeten reizigers een reservering maken. Uit ervaringen van gebruikers blijkt dat de veerpont regelmatig vol gereserveerd is bij aankomst. De veerpont wordt dus goed gebruikt door recreanten. Vanwege de coronapandemie heeft 't Leeuweveerke een tijd niet gevaren, maar tegenwoordig vaart de veerpont weer.

Aangezien de veerpont is gerealiseerd voor recreatief gebruik is de waarde van de verbinding ook voornamelijk hierop gericht. Als de verbinding verdwijnt moeten fietsers en voetgangers vanuit de richting Moerdijk ver omreizen om de Biesbosch en specifiek de Jacominaplaat te bereiken. Toch is vanwege de beperkte capaciteit, vaartijden en vaarseizoen de impact van de veerpont op de utilitaire bereikbaarheid van het gebied niet groot.

't Leeuweveerke biedt met name een verbinding waarbij recreanten een wandel- of fietsroute door de natuur kunnen maken. Ook blijkt de veerpont bezoekers aan te trekken die voor de veerpont richting Lage Zwaluwe wandelen of fietsen. Wanneer de veerpont verdwijnt zal dit zorgen voor minder recreatieve bezoekers in deze omgeving. Dit kan een negatieve impact hebben op het toerisme in het gebied en de horecagelegenheden en overnachtingsmogelijkheden.

Wat leert de casus ons?

- De veerpont 't Leeuweveerke, gericht op recreatief gebruik, is waardevol voor recreanten in de Biesbosch, maar door de beperkte capaciteit en vaartijden is er een beperkte impact op de bereikbaarheid
- Het verdwijnen van de veerpont zou fietsers en voetgangers vanuit Moerdijk dwingen tot een aanzienlijke omweg naar de Jacominaplaat of om gebruik te maken van een andere recreatieve route

FICTIEVE ALTERNATIEVE ROUTES

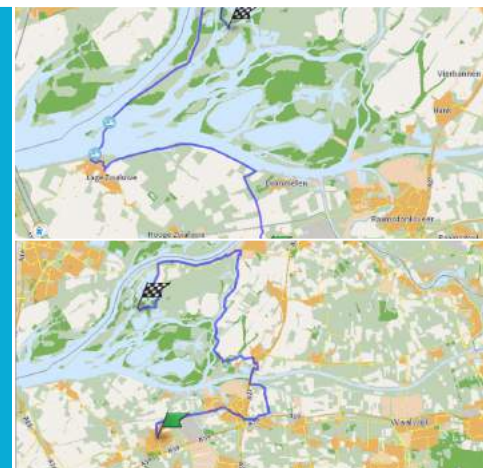
Kern Lage Zwaluwe – Werkendam

Silvano gaat op zijn vrije middag een stukje fietsen vanaf zijn woning in de kern Lage Zwaluwe. Hij fiets richting Werkendam en maakt gebruik van de veerpont. Hij fietst 20 kilometer over een mooie route langs het water. Wanneer de veerpont wegvalt wordt zijn route met ruim 18 kilometer verlengt en de reistijd met 40 minuten. Voor Noël is het nu te ver om heen en terug te fietsen naar deze bestemming.



Kern Made – nationaal park de Biesbosch

Jayden woont in de kern Made en fietst naar het Nationaal park de Biesbosch. Wanneer hij gebruik maakt van de veerpont is hij anderhalf uur onderweg en fietst hij 22 kilometer. Als hij 's avonds terug thuis is heeft hij 44 kilometer gefietst. Wanneer hij geen gebruik kan maken van de veerpont moet hij om het park heen rijden. Het is een mooie route, maar zorgt er wel voor dat hij retour 81 kilometer moet fietsen. Gelukkig is hij sportief en is het voor hem niet zo'n groot probleem. Voor de ouderen in zijn kern is deze afstand wel erg lang.



Kern Lage Zwaluwe – Dordrecht Zuid

Irene gaat vanaf haar woning in de kern Lage Zwaluwe naar Dordrecht Zuid, waar verschillende voorzieningen zijn, zoals het ziekenhuis. Wanneer ze met de veerpont gaat moet ze twee keer via een veerpont het water oversteken. Dit is een hele mooie route en de stukjes op de veerpont geniet ze met volle tuigen van. Desondanks is de alternatieve route over de brug langs de A16 4 kilometer korter en de reistijd bijna half zo lang. Het is dan dus afhankelijk van haar bestemming; met haast maakt ze gebruik van de brug, maar wanneer ze tijd heeft geniet ze van de route met de veerponten.



BINNEN EEN STRAAL VAN 15 KILOMETER
HA INDUSTRIE: CA. 1960
INWONERS: CA. 386.000

GORINCHEM – WERKENDAM – HARDINXVELD



Tussen Werkendam, Hardinxveld en Gorinchem vaart een van de voet- en fiets veerdiensten van Riveer. De veerpont vaart over Boven-Merwede tussen de drie kernen. In 2012 werd de oude veerpont vervangen door een nieuwe veerpont, de Gorinchem XI met meer capaciteit en een binnenruimte voor passagiers. De veerpont kan circa 100 personen vervoeren. De veerpont vaart het hele jaar door van maandag t/m zaterdag en vaart in de zomerperiode ook op zondag. Het duurt ongeveer 15 minuten om van Gorinchem naar Hardinxveld te varen en 6 minuten tussen Hardinxveld en Werkendam.

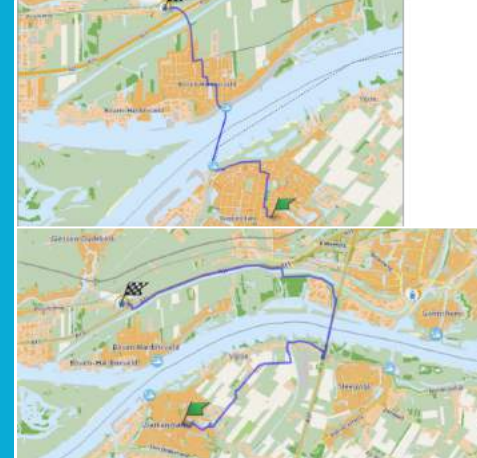
De veerpont is voornamelijk van belang voor het verbinden van de kleine kernen Werkendam en Boven-Hardinxveld met elkaar en met Gorinchem. In Gorinchem zijn diverse scholen, het Beatrix ziekenhuis en is een treinverbinding die veel gebruikt wordt door bewoners uit de andere dorpen. Vanuit de dorpen loopt alleen langs de snelweg een ov-verbinding met Gorinchem. De veerpont biedt hiervoor dus een goed alternatief. De afstand van circa 7 tot 12 kilometer is voor fietsers wel een mogelijkheid via de Merwedebrug. Echter, deze alternatieve fietsroute wordt beschouwd als uiterst onaangenaam voor fietsers en wandelaars, vanwege de lange route langs een drukke verkeersader. Voor recreatief verkeer is dit dan ook geen goed alternatief. Hoewel de reistijd met de veerpont iets korter is dan de brug, scheelt dit weinig. Bij slecht weer of harde wind kan de veerpont wel een fijn alternatief bieden voor deze reizigers. Daarnaast, voor de verbinding tussen Werkendam en Hardinxveld geeft de alternatieve fietsroute via de Merwedebrug wel een aanzienlijk langere reistijd ten opzichte van de veerpont.

De veerponten vertegenwoordigen naast deze maatschappelijke waarde ook toeristische en recreatieve doeleinden. Bij de verdwijning van de veerpont worden de reistijden groter en zullen er met name voor voetgangers of mensen die geen lange afstanden kunnen fietsen weinig alternatieven over blijven. Bovendien worden reizigers volledig afhankelijk van de Merwedebrug. Het verdwijnen van de verbinding heeft groot impact op scholieren en forenzen die gebruik maken van de verbinding, maar ook voor de bereikbaarheid van voorzieningen in Gorinchem is de verbinding cruciaal. Gezien de maatschappelijke waarde voor de lokale gemeenschap is het niet wenselijk om de veerpont te laten verdwijnen.

Wat leert de casus ons?

- De veerponten hebben maatschappelijke, toeristische, en recreatieve waarde; het verdwijnen ervan vergroot reistijden, beperkt alternatieven voor voetgangers en belemmert de bereikbaarheid van Gorinchem, vooral voor scholieren en forenzen, waardoor het behoud van de veerpont cruciaal is voor de lokale gemeenschap.
- Hoewel er een fietsalternatief is via de Merwedebrug, biedt de veerpont een waardevol en korter alternatief voor fietsers en voetgangers.

Kern Werkendam – station Boven-Hardinxveld
Lotte gaat dagelijks vanaf Werkendam met de fiets naar station Boven-Hardinxveld, waar ze de trein naar haar werk pakt. Het is een kleine 3,5 kilometer waar ze 20 minuten over doet. Wanneer de veerpont weg zou vallen verdubbeld haar reistijd en wordt de afstand ruim 11 kilometer. Het vervallen van de veerpont leidt dan ook tot ver omfietsen.



Kern Werkendam – vesting Gorinchem
Cleo woont in Werkendam en brengt een bezoekje aan de historische vestigingsstad Gorinchem. Hiervoor gebruikt ze de veerpontverbinding vanuit Werkendam die in Gorinchem eindigt. Het is een tripje van 36 minuten, waarbij ze slechts 1,75 kilometer hoeft te fietsen. Bij het ontbreken van de veerpont kan ze omrijden via de brug langs de A27. Deze route heeft een kortere reistijd, maar zorgt wel voor ruim 6 extra fietskilometers.



Kern Werkendam – Gorinchem industrieterrein Oost II
Mila woont in – het voor de regio dichtbevolkte – Werkendam. Ze werkt in het noord-oosten van Gorinchem bij Industrieterrein Oost II. Om op haar werk te komen maakt ze gebruik van de veerpont, waardoor ze maar een kleine 5 kilometer hoeft te fietsen. Wanneer ze geen gebruik zou maken van de veerpont kan ze via de brug langs de A27 het water oversteken. Ondanks dat dit een 6 minuten snellere route is, verlengt dit haar fietsafstand tot 12 kilometer.



FICTIEVE ALTERNATIEVE ROUTES

VEERDIENST AA

Nieuwer ter Aa – Breukelen

De Veerdienst Nieuwer ter Aa is een historische veerdienst over het Amsterdam-Rijnkanaal, verbindend Nieuwer ter Aa aan de westzijde met Breukelen/Nieuwersluis aan de oostzijde. De veerdienst dateert terug naar 1892 toen het Merwedekanaal werd geopend. Aanvankelijk vervoerde een veerpont voertuigen, mensen, en vee, maar later werden enkel voetgangers en (brom)fietsen toegestaan. De noodzaak voor de veerpont ontstond door de aanleg van het Merwedekanaal, waardoor de Honderdsche polder en de polder Breukelerwaard werden doorsneden en dus de verbindingen tussen de westelijke en de oostelijke delen van de polders zouden worden verbroken. In overeenkomst met het waterschap Breukelerwaard werd de overtocht kosteloos aangeboden door de overheid. Dit is altijd zo gebleven.

De fiets- en voetveer vervoert jaarlijks 100.000 passagiers (voor een groot deel scholieren vanuit Ter Aa naar Breukelen) van de ene kant naar de andere kant over het Amsterdam-Rijnkanaal. Voor de overtocht wordt gebruikt gemaakt van een vrijvarende en snelle en stabiele veerpont van 10,55 x 4,07 meter. De veerpont is in eigendom van Rijkswaterstaat, maar wordt sinds 2003 particulier geëxploiteerd. Ondanks dat de veerpont al zo'n 130 jaar in gebruik is, zal deze de komende jaren naar alle waarschijnlijkheid worden opgeheven. Er zijn nieuwe plannen aangenomen om een brug te realiseren, waardoor de veerpont zal verdwijnen. Wanneer dit precies gaat gebeuren is nog niet duidelijk.

Wat leert de casus ons?

- De casus leert ons dat een veerpont vanuit historische waarde belangrijk kan zijn voor een gebied
- De veerpont kan een moment van ontspanning bieden voor de gebruiker.
- Voor recreatieve gebruikers lijkt de veerpont niet noodzakelijk, daarentegen heeft de veerpont voor scholieren die kortere afstanden fietsen wel een grote meerwaarde. Voor deze scholieren die in Ter Aa wonen en naar school gaan in Breukelen zal de reisafstand bijna verdubbelen.

BINNEN EEN STRAAL VAN 15 KILOMETER
HA INDUSTRIE: CA. 1488
INWONERS: CA. 780.000



FICTIEVE ALTERNATIEVE ROUTES

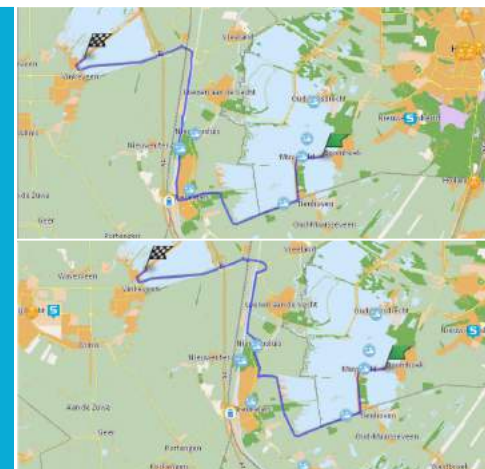
Kern Nieuw-Loosdrechtsewijk – bedrijventerrein Mijdrecht

Daan fietst graag een stukje op zijn vrije middag. Vandaag besluit hij vanuit zijn woonplaats in de kern Nieuw-Loosdrechtsewijk richting het bedrijventerrein in Mijdrecht te fietsen. De veerdienst AA is een gratis oversteek die hij op zijn route meepakt. Ondanks dat zijn route door het gebruik van de veerdienst weinig verandert in reistijd en kilometers ten opzichte van de route zonder veerdienst, vindt hij het erg leuk om met de veerpont over het water te gaan. Het is voor hem een extra stukje ontspanning.



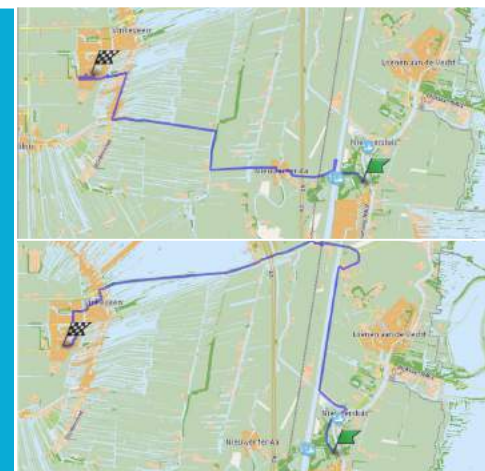
Kern Nieuw-Loosdrechtsewijk – Vinkeveense Plassen

Vincent woont in de kern Nieuw-Loosdrechtsewijk en gaat naar zijn vrienden die gaan zwemmen bij de Vinkeveense Plassen. Het maakt voor hem weinig uit of hij op zijn route gebruik maakt van de veerdienst of van de bruggen of sluisen in de omgeving. Voor beide varianten is het ongeveer 21 kilometer fietsen. Wel zorgt de veerdienst voor tien minuten extra reistijd, maar daar krijgt hij dan wel een gratis ritje over het water voor terug en hoeft hij niet de brug op te fietsen.



Kern Zuiderwaard-Westerheul – natuurgebied Over-Holland

Lina woont in de kern Zuiderwaard-Westerheul en wil een wandeling maken bij het natuurgebied Over-Holland, vlakbij de veerdienst AA. Normaliter maakt ze gebruik van de veerdienst, waardoor ze 9,5 kilometer moet fietsen. Wanneer ze om moet fietsen, vanwege het wegvallen van de veerdienst blijft haar reistijd weliswaar gelijk, maar zal ze 3 kilometer om moeten fietsen.



DE HEMPONT

GVB, Amsterdam Hembrug – Zaandam

De veerpont tussen Amsterdam Hembrug en Zaandam wordt in de volksmond de Hempont genoemd. De veerpont, die vaart op de plek waar vroeger de Hembrug lag, vormt een essentiële schakel over het uitgestrekte Noordzeekanaal. Na de aanleg van de Coentunnel en de IJtunnel werd de veerpont minder essentieel voor autoverkeer, maar voor fietsers en voetgangers – die niet van de tunnels gebruik kunnen maken – bleef de veerpont broodnodig. De veerpont vormt een belangrijke schakel in het hoofdfietsnetwerk. Ook voertuigen die gevaarlijke stoffen vervoeren, en dus niet via de tunnels mogen, maken regelmatig gebruik van de veerpont.

Geëxploiteerd door het Gemeentelijk Vervoerbedrijf (GVB) van Amsterdam, biedt deze volledig elektrische veerpont een gratis en snelle overtocht voor (brom)fietsers en voetgangers. Ook gemotoriseerd verkeer kan de 7 minuten-lange overtocht maken, maar tegen betaling. De Hempont vaart 24 uur per dag, 7 dagen per week, elke 20 minuten. Met regelmatige overtochten gedurende de dag speelt de Hempont een cruciale rol in het bevorderen van de mobiliteit en het versterken van de verbinding tussen de twee gemeenschappen aan weerszijden van het kanaal. De korte reis over het water draagt niet alleen bij aan de praktische bereikbaarheid, maar biedt ook een schilderachtig uitzicht op het water en de omliggende omgeving.

Het wegvallen van de veerpont zou betekenen dat (brom)fietsers geen realistische optie meer hebben om van Zaandam naar Amsterdam West te reizen, waardoor mensen mogelijk genoodzaakt worden de auto te gebruiken. Dit zou aanzienlijke druk veroorzaken op het regionale wegennet, met name op de Coentunnel en de IJtunnel. Bovendien zouden voertuigen die gevaarlijke stoffen vervoeren, geen gebruik meer kunnen maken van de specifieke diensten van de veerpont, wat potentieel complexe logistieke uitdagingen met zich mee zou brengen. De Hempont vertegenwoordigt meer dan slechts een vervoersmiddel; het is een onmisbare schakel die de mobiliteit, sociale samenhang en economie van de regio beïnvloedt. Het wegvallen ervan zou een aanzienlijke impact hebben op het lokale transportsysteem en de dagelijkse interacties tussen gemeenschappen aan weerszijden van het Noordzeekanaal verstoren. Het is niet alleen een kwestie van bereikbaarheid, maar ook van de bredere impact op de levenskwaliteit en verbondenheid van de lokale bevolking.

Wat leert de casus ons?

- De Hempont bleef een cruciale schakel voor fietsers, voetgangers en voertuigen met gevaarlijke stoffen, wat benadrukt dat veerponten hun rol behouden ondanks tunnelalternatieven.
- De Hempont gaat verder dan een vervoermiddel; het is een cruciale schakel die lokale mobiliteit, sociale samenhang en economie bevordert. Het benadrukt de bredere impact van veerdiensten op lokale gemeenschappen.
- De casus onderstreept dat het verdwijnen van de veerpont alternatieve, mogelijk minder duurzame vervoerskeuzes voor (brom)fietsers zou veroorzaken en de druk zou vergroten op bestaande regionale infrastructuur.

BINNEN EEN STRAAL VAN 15 KILOMETER
HA INDUSTRIE: CA. 3755
INWONERS: CA. 1.565.000



FICTIEVE ALTERNATIEVE ROUTES

Kern Poelenburg – industrieterrein Hemhavens

Ferry werkt op het Industrieterrein Hemhavens en pakt elke dag de fiets. Dit is een fietstocht van 7,6 kilometer waar hij in totaal 35 minuten over doet. Dat is ietsje langer dan met de auto, maar Ferry vindt het fijn om wat lichaamsbeweging te krijgen. Bij het wegvallen van de Hempont zou hij de veerpont vanaf het NDSM werf moeten pakken. Dit zorgt ervoor dat hij bijna 3,5 km verder moet fietsen en er in totaal 11 minuten langer over doet, zowel heen als terug. Ferry vindt dat te veel van het goede en besluit voortaan met de auto via de Coentunnel te gaan.



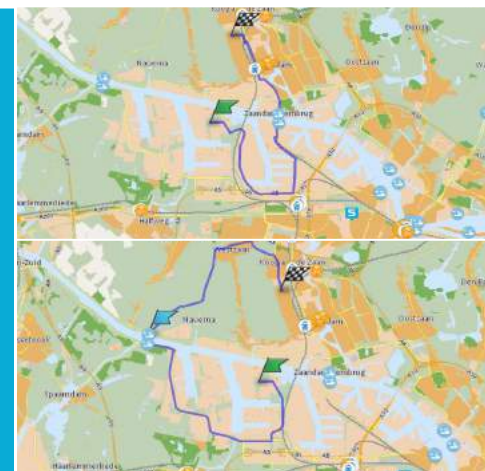
Kern Rosmolenbuurt – industrieterrein Westhaven

Geboren en getogen Zaandammer Aline werkt op Industrieterrein Westhaven. Inclusief 10 minuutjes op de Hempont is dit 44 minuten en 10,2 km fietsen. Als de Hempont zou komen te vervallen neemt haar reistijd met meer dan 20 minuten toe en moet ze bijna 6,5 km extra fietsen. Dit vindt ze te ver en besluit daarom een Vespa aan te schaffen. Dit komt haar gezondheid en de luchtkwaliteit niet ten goede.



Kern Westwatering – bedrijventerrein Afrika- en Amerikahaven

John is logistiek medewerker en werkt in zijn familiebedrijf op Bedrijventerrein Afrika- en Amerikahaven. Met de fiets op de Hempont is het 14 km fietsen. Dat is een flink stuk, maar op de elektrische fiets vindt John dit net te doen. Bij het wegvallen van de Hempont moet hij via de veerpont tussen Spaarndam en Assendelft en neemt de fietsafstand toe tot bijna 20 km. Zelfs met zijn elektrische fiets is dat te ver. Tenzij hij een auto aanschaft of in het duurdere Amsterdam gaat wonen kan hij nu niet meer in zijn familiebedrijf werken.



KESSEL – BEESEL

De veerpont tussen Kessel en Beesel, onderdeel van het Ton Paulus Veerbedrijf, is een historische en belangrijke schakel in de regio. De veerpont over de Maas tussen Kessel en Beesel heeft zijn oorsprong in 2013 en biedt een unieke kans om de prachtige omgeving van de Maas en de idyllische Maasdorpen te ontdekken. De veerpont faciliteert het vervoer van voertuigen, fietsers en wandelaars. De geschiedenis van het veerbedrijf gaat terug tot 1914, toen Gilles Paulus startte met een veerpont op de Maas tussen Velden en Grubbenvorst. In de loop der jaren heeft het bedrijf zich uitgebreid en is het een Hofleverancier geworden, met Ton Paulus als de vierde generatie die het bedrijf leidt. Het recente hoogtepunt is de vervanging van de oude 83-jarige veerpont door een nieuwe veerpont in 2015

De veerpont maakt deel uit van het "Rondje met het veerpontje," een netwerk van fiets- en voetveerpontentussen verschillende kernen in Nederlands en Belgisch Limburg. Hierdoor hebben recreanten toegang tot het prachtige Midden-Limburg en het fietsparadijs van het RivierPark Maasvallei aan beide zijden van de Maas. Het belang van deze verbinding reikt verder dan praktische mobiliteit. Het draagt bij aan de bevordering van recreatief fietsen en biedt optimale natuurbeleving. Ook is de veerpont een schakel in de internationale Maasfietsroute. Het verdwijnen van de veerpont zou vervelende gevolgen hebben.

Het beperken van de mobiliteit van recreanten zou recreatieve activiteiten in het gebied belemmeren. Bovendien kan het een impact hebben op het toeristisch potentieel, met gevolgen voor lokale ondernemingen en de economie van de regio. Alternatieven liggen ver weg. De veerpont Neer - Rijkel ligt op 5.1 km fietsen naar het zuiden en de veerpont Steyl – Baarlo op 8.7 km fietsen naar het noorden. Automobilisten, waarvoor geen plaats is op de veerpont tussen Neer en Rijkel, zouden zelfs nog zuidelijker moet rijden om de Maas via de N280 over te kunnen steken. Dit zou zorgen voor aanzienlijke omrijtijden.

In conclusie is het behoud van de Veerpont tussen Kessel en Beesel niet alleen van praktisch belang voor de lokale bevolking, maar ook belangrijk voor de recreatieve en toeristische aantrekkingskracht van de regio, met directe impact op het welzijn en de economie van de gemeenschap.

Wat leert de casus ons?

- Het behoud van veerponten heeft niet alleen lokale mobiliteitsvoordelen maar ondersteunt ook de economie door het faciliteren van recreatieve activiteiten en het aantrekken van toeristen.
- De genoemde omrij kilometers bij het ontbreken van een veerpont onderstrepen het belang van deze waterovergangen in het optimaliseren van mobiliteit, vooral in gebieden waar bruggen ontbreken.
- De casus onderstreept dat veerponten soms ontzettend lang in de vaart worden gehouden door gebrek aan financiële middelen voordat ze worden vervangen.

BINNEN EEN STRAAL VAN 15 KILOMETER
HA INDUSTRIE: CA. 2340
INWONERS: CA. 251.000



FICTIEVE ALTERNATIEVE ROUTES

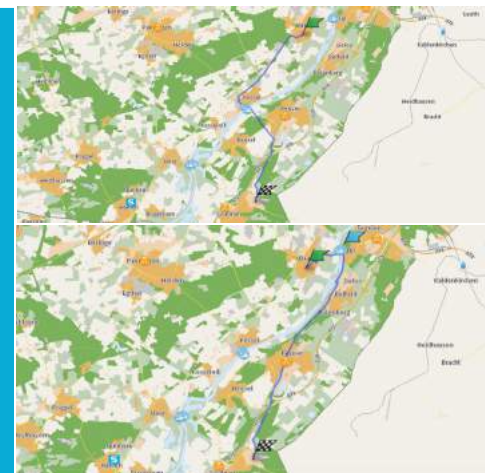
Kern Helden – station Reuver

Hanna pakt regelmatig de trein vanaf Station Reuver. Vanaf Helden is dit een fietstocht van 8,2 km, goed te doen met de fiets. Als de veerpont tussen Kessel en Beesel zou komen te vervallen zou ze van de veerpont tussen Neer en Rijkel gebruik moeten maken waardoor ze 7 km om zou moeten fietsen. Daarnaast vaart de veerpont tussen Neer en Rijkel niet in het winterseizoen waardoor ze in de winter nog verder om zou moeten fietsen. Station Tegelen is in dit geval het dichtstbijzijnde station, maar nog steeds ruim 13 km fietsen. Door het uitvallen van de veerpont is het voor Hanna minder toegankelijk geworden om met de trein te reizen.



Kern Baarlo – Bedrijventerrein Reubenberg

John en enkele van zijn vrienden werken op Bedrijventerrein Reubenberg. 's Zomers fietsen ze daar vaak samen naartoe op de elektrische fiets, een prettige fietstocht van 12.8 km. Bij het wegvallen van deze veerpont zouden John en zijn vrienden nu 14.6 kilometer moeten fietsen en via de veerpont tussen Baarlo en Steyl moeten gaan. Ondanks dat dit niet veel verder fietsen is vaart de eerste veerpont van de dag een half uur later dan de oorspronkelijke veerpont. Hierdoor redden John en zijn vrienden het niet langer om met de elektrische fiets naar het werk te gaan en gaan ze voortaan carpoolen.



Kern Belfeld – Bedrijventerrein de Kruisberg

Amber woont in Belfeld. Ze werkt op bedrijventerrein de Kruisberg. Ze fietst elke dag naar haar werk en vindt dit een prettige fietstocht van 7.8 kilometer over een grotendeels losliggend fietspad. Als de veerpont zou komen te vervallen is ze genoodzaakt de veerpont tussen Steyl en Baarlo te nemen waardoor haar fietsafstand toeneemt tot 12 kilometer. Naast dit significante verschil in reistijd (van 35 naar 49 minuten) is haar nieuwe route naar Ambers mening ook onveilig en minder prettig aangezien ze een groot deel van haar nieuwe route de weg moet delen met automobilisten.



BINNEN EEN STRAAL VAN 15 KILOMETER
HA INDUSTRIE: CA. 1950
INWONERS: CA. 205.000

TIJDELIJKE VEERPONT HARINGVLIETBRUG



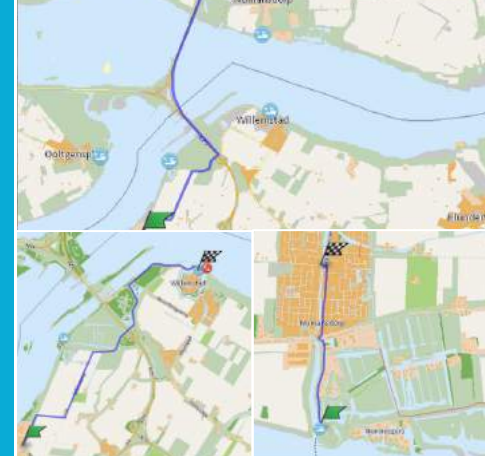
Rijkswaterstaat heeft onderhoud gepleegd aan de Haringvlietbrug tussen de gemeente Hoeksche Waard en de gemeenten Goeree-Overflakkee en Moerdijk. Het onderhoud vond plaats aan het beweegbare deel van de Haringvlietbrug, waardoor de brug tijdens de werkzaamheden volledig werd afgesloten. Autoverkeer wordt omgeleid via de Moerdijkbrug (A16) en de Haringvlietdam (N57), maar voor langzaam verkeer als voetgangers en (brom)fietsers was er nog geen alternatief. Omfietsen/-lopen via de dichtstbijzijnde overgang was door de grote afstanden niet reëel, waardoor een belangrijke verbinding in het regionale netwerk voor langzaam verkeer verdween. Dit was niet alleen het geval voor forensenverkeer, maar ook voor recreatieve gebruikers langs de ANWB-knooppuntenroute die over de brug worden geleid. Als oplossing van de tijdelijke hinder is tijdens de werkzaamheden een veerpont langs de brug aangelegd. Waarmee voetgangers en fietsers naar de overkant van het Haringvliet konden komen. Naast een veerpont voor fietsers en voetgangers werd er een tweede veerpont ingezet voor landbouwverkeer.

Tijdens de afsluiting bleek dat de veerpont een cruciale functie had voor bewoners uit de regio. Zo gebruikte het merendeel van de mensen de veerpont voor woon-werk verkeer of voor sport of familie bezoeken. Ook voor het landbouwverkeer scheelde het veel omrijtijd dat zij gebruik konden maken van de veerdienst. De veerpont had dus een grote maatschappelijke waarde tijdens de werkzaamheden. Daarnaast stimuleerde het ook mensen om minder met de auto te reizen, omdat de veerpont alleen ingezet werd voor fietsers en voetgangers. Het verdwijnen van de veerpont is gelijktijdig gegaan met het weer in gebruik nemen van de Haringvlietbrug. Hierdoor had het opheffen van de verbinding weinig gevolgen voor de lokale gemeenschap.

Wat leert de casus ons?

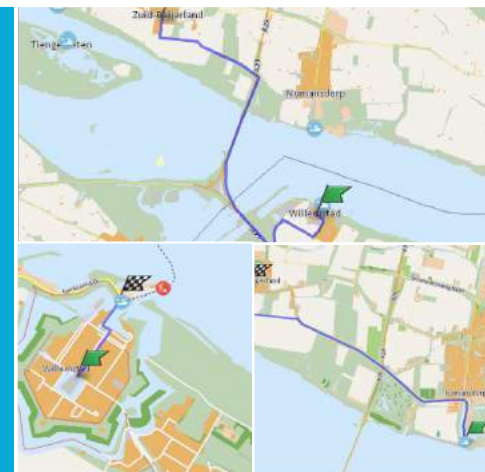
- Met de afsluiting van de Haringvlietbrug bood de tijdelijke veerpont een essentiële verbinding voor de lokale bewoners en landbouwers.
- Naast vaste veerponten is het daarom ook waardevol om veerponten te zien als een mogelijk alternatief in tijdelijke situaties. De casus laat ook zien dat een tijdelijke veerpont ook een oplossing op maat kan zijn voor specifieke doelgroepen, zoals in het geval van de casus de landbouwers.

Kern Numansdorp – industrieterrein Dintelmond
Bente woont in Numansdorp en werkt op het industrieterrein van Dintelmond, waar ze graag op de fiets heengaat. In de zomer maakt ze gebruik van de veerpont tussen Numansdorp en Willemstad, waardoor ze sneller is dan wanneer ze omreist via de Haringvlietbrug. Helaas vaart de veerpont in de winter niet en is ze genoodzaakt via de Haringvlietbrug om te fietsen. Wanneer er in de winter werkzaamheden zijn aan de brug is het voor Bente niet mogelijk om op de fiets bij haar werk te komen. Omrijden kost namelijk met de auto al bijna 45 minuten. Een tijdelijke veerpont langs de brug is voor haar dan ook noodzakelijk om tijdens werkzaamheden bij haar werk te komen.



Kern Zuid-Beijerland – historische stad Willemstad

René fietst in februari van zijn woonplaats Zuid-Beijerland naar het historische centrum van Willemstad. Waar hij in de zomer gebruik zou maken van de veerpont tussen Numansdorp en Willemstad, moet hij in de winter over de Haringvlietbrug, omdat de veerpont dan niet vaart. Door werkzaamheden aan de Haringvlietbrug kan hij deze niet oversteken. Omrijden is vanwege de grote afstanden niet haalbaar. Het enige alternatief voor René is de tijdelijke veerpont langs de Haringvlietbrug. Een fijne tijdelijke oplossing, waardoor het voor hem nog steeds mogelijk is om aan de andere kant van de Haringvliet te komen.



Kern Dinteloord – golfclub Cromstrijen

Robbert woont in Dinteloord en tijdens een mooie winterse dag wil hij gaan golfen bij Golfclub Cromstrijen. Hij gaat hier met de fiets naartoe, om wat extra beweging te krijgen. In de zomer maakt hij gebruik van de veerpont tussen Numansdorp en Willemstad, maar in de winter is hij genoodzaakt via de Haringvlietbrug te reizen. Helaas zijn er werkzaamheden aan de brug en ligt de omrijroute op dusdanige verre afstand dat deze op de fiets niet haalbaar is. Gelukkig is er langs de brug tijdelijk een veerpont gerealiseerd voor fietsers en voetgangers. Op deze manier kan Robbert alsnog op de fiets naar de golfbaan.



FICTIEVE ALTERNATIEVE ROUTES



8. CONCLUSIE CASUS

Aan de hand van 10 casus beschreef dit hoofdstuk de impact van het verdwijnen van veerponten. Met behulp van drie fictieve (maar realistische) alternatieve routes wordt inzichtelijk welke effecten dit heeft voor reizigers. En op hoeveel inwoners en arbeidsplaatsen het verdwijnen van de veerpont in de casus potentieel effect heeft. Daarmee is dit hoofdstuk een uitwerking van het hoofdstuk 6, waar de maatschappelijke meerwaarde op hoofdlijnen voor heel Nederland werd beschreven. De casus leren ons dat het verdwijnen van een veerpont in vrijwel alle gevallen een (flinke) toename in de lengte van de reis betekent. Een toename in lengte betekent voor wandelaars vrijwel direct dat het niet meer realistisch is dat zij deze route te voet afleggen. En ook voor fietsers is het soms zelfs dusdanig veel, dat het niet realistisch meer is dat iemand deze route op de fiets aflegt. Wanneer de lengte van de alternatieve route toeneemt, komen de minuten op de veerpont te vervallen. Daarmee kan het voorkomen dat de totale reistijd met het wegvallen van de veerpont afneemt, terwijl de lengte toeneemt.





AFSLUITING





9. CONCLUSIE EN VERVOLG

9.1 Conclusie

Veerponten vormen cruciale verbindingen in ons waterrijke land. Ze slechten barrières en zijn essentieel voor de dagelijkse pendel van sommige reizigers. Maar ook dragen ze bij aan de sociale cohesie tussen kernen aan beide zijden van het water en stimuleren ze actieve en duurzame mobiliteit. Veerponten zijn niet alleen van economisch belang, zeker ook in recreatieve zin spelen ze een belangrijke rol. Vele veerponten maken onderdeel uit van recreatieve wandel- en fietsnetwerken in Nederland. Bijna 1 op de 5 veerponten (inclusief zelfbedieningsveerponten) maakt onderdeel uit van een landelijke wandelroute. Voor recreatieve veerponten is dit bij ruim 1 op de 10 veerponten het geval.

Het verdwijnen van veerponten kan grote gevolgen hebben. Het betekent vrijwel altijd dat reizigers moeten omreizen. Als de eerstvolgende verbinding te ver weg is, stappen reizigers mogelijk over van de fiets op de auto. Of zij maken de reis helemaal niet meer. Zeker voor voetgangers is dat het geval, aangezien omlopen vrijwel nooit een reële optie is.

Veerponten staan voor diverse uitdagingen, waardoor ze in gevaar dreigen te komen. Zeker uitdagingen op het gebied van financiële en personele tekorten zijn groot, maar ook bijvoorbeeld veroudering en duurzaamheid van de vaartuigen. Veerponten kennen vele diverse organisatievormen, waardoor het vinden van oplossingen voor deze uitdagingen maatwerk is. Veerponten vallen daardoor vaak letterlijk tussen wal en schip, waarbij hun voortbestaan onder druk kom te staan.

9.2 Vervolg

Duidelijk is dat de waarde van veerponten in Nederland veelomvattend is. En dat deze rapportage pas het begin is. Welke stappen kunnen en moeten we zetten om invulling te geven aan de diverse uitdagingen rondom veerponten? Wij stellen hieronder een aantal vervolgstappen voor. Deze zijn vanwege de grote hoeveelheid aan benodigde en gewenste stappen en vervolgonderzoeken niet uitputtend. Maar wat ons betreft wel de belangrijkste basis.

9.2.1 Lobby en draagvlak

De eerste stap die wat ons betreft benodigd is, is het breder delen van het (maatschappelijke) belang van veerponten. Daarvoor is lobby benodigd. Zodat veerponten worden gezien als de wezenlijke schakel in ons leven die ze daadwerkelijk zijn. Daarvoor moeten we **communicatie** richten aan bestuurders en ambtenaren op het bekendmaken van het maatschappelijk belang. Waarbij de urgentie duidelijk wordt gemaakt. Een aantal eerste communicatie-acties die aan de hand van deze rapportage kunnen worden gedaan zijn bijvoorbeeld:

- presentatie van het maatschappelijk belang aan VNG en IPO-commissies;
- presentatie op nationale congressen (zoals bijvoorbeeld het Nationaal Fietscongres);
- aanbieden van een factsheet over de maatschappelijke meerwaarde van veerponten.



De samenwerking binnen de Veerpontencoalitie – bestaande uit ANWB, NTFU, Fietsersbond, Fietsplatform, TeVoet, Vrienden van de Veerponten en Wandelnet – kan uitstekend worden benut en uitgebouwd voor de lobby naar het behoud en ondersteuning van veerponten. Met daarbij als doel dat het belang van veerponten nationaal niet ter discussie staat.

Het creëren van draagvlak zorgt hopelijk ook voor meer budget voor **vervolgonderzoek**. Verdere kwantificering en verdieping van deze rapportage kan ons helpen de urgentie en impact (nog) beter aan te tonen. Dit is van belang om coalities te smeden.

9.2.2 (publieke) informatievoorziening

Op dit moment is informatie over exploitatie en gebruik van veerponten maar zeer beperkt beschikbaar. Exploitanten van veerponten zijn niet verplicht om deze data aan te leveren. **Meer inzicht in informatie over exploitatie en gebruik** helpt zowel verlieslatende ponten om beter inzicht te krijgen in wat zij eventueel anders kunnen doen. Maar is ook essentieel voor het ontwikkelen van een kwalitatief goede en betaalbare maatschappelijke dienstverlening. Deze informatievoorziening op orde brengen kan bijvoorbeeld door het opnemen van een **verplichting tot het delen van data** met betrekking tot exploitatie en gebruik, vergelijkbaar met dat wat op dit moment in het openbaar vervoer wordt gehanteerd. Hiervoor is een wettelijke basis nodig.

Het opzetten en uitvoeren van een **(jaarlijks) landelijk onderzoek** naar het gebruik van en ervaringen met veerponten door gebruikers vergroot de informatievoorziening vanuit het perspectief van de reiziger. Ook helpt het om de dienstverlening van veerponten verder te verbeteren en daarmee (nog) aantrekkelijker te maken.

Wanneer de informatievoorziening op orde is en bijvoorbeeld informatie over aantallen gebruikers openbaar beschikbaar is, kunnen we het maatschappelijk belang (nog) beter kwantificeren. We adviseren dan ook om, zodra deze aanvullende informatie beschikbaar is, **aanvullende en verdiepende data-analyses** uit te voeren. Tot die tijd kunnen provincies en gemeenten al wel extra verdiepende analyses doen, bijvoorbeeld met behulp van hun eigen fietstellingen. Zo kunnen zij het belang van specifieke veerponten in hun provincie/gemeente beter kwantificeren en kan de waarde van veerponten op alle niveaus worden onderbouwd.

9.2.3 Kennisdeling en eenduidigheid

Met deze rapportage is een eerste poging gedaan om de versnipperde informatie met betrekking tot veerponten, bij elkaar te brengen. Daarmee biedt het de eerste stap richting kennisdeling. Maar er is behoefte en noodzaak tot meer kennisdeling (ook in verband met de vorige aanbeveling over publieke informatievoorziening). Het opstellen van een **handreiking veerponten** (bijvoorbeeld door het CROW) is aan te raden. Dit draagt behalve kennisdeling, ook bij aan meer eenduidigheid.

De organisatie van veerponten is zeer divers en bijna per geval verschillend. Ook hierin is behoefte aan meer eenduidigheid. Het opstellen van een **kader voor uniforme afspraken** helpt hierbij. Waarbij mogelijk kan worden toegewerkt richting een concessiestelsel, welke de verplichting tot data delen (zie aanbeveling 9.2.2) ook meteen een wettelijke basis geeft. Maar ook bijvoorbeeld producten als een **landelijk kader voor veiligheidsvoorschriften** op veerponten en het toevoegen van veerponten als **product op de ov-chipkaart** dragen bij aan meer eenduidigheid. Zowel voor exploitant als gebruiker, en uiteraard afgestemd met de belanghebbende partijen.



Het creëren van meer eenduidigheid draagt hopelijk ook bij aan het vereenvoudigen van de organisatie en gebruik van veerponten. En het vergemakkelijkt de kennisdeling tussen exploitanten onderling.

9.2.4 Eigenaarschap

Belangrijke voorliggende vraag blijft: wie is er, naast wetgeving en voorschriften, nu echt verantwoordelijk voor veerverbindingen en de kwaliteit hiervan? Dit vraagt om eigenaarschap en centrale coördinatie. We hopen dat met de voorgaande stappen ook duidelijker wordt wie de **regiefunctie** rondom veerponten moet en wil bekleden. Dit vraagt echter ook om beantwoording van de vraag of (en welke) veerponten onderdeel zijn van het openbaar vervoer. Of (en welke) onderdeel zijn van de weginfrastructuur. Dit helpt het beantwoorden van de vraag over eigenaarschap en overheidsbijdragen. Hierbij hoort ook **juridische verdieping** met betrekking tot bevoegdheden. Vanuit daar kunnen we verder kijken naar de beschikbare financieringsfaciliteiten en subsidiemogelijkheden.





BIJLAGEN

Bijlage 1 – Onderzoeksverantwoording

Tour de Force (TdF) heeft Mobycon gevraagd om een landelijk beeld te schetsen van wat er speelt rondom veerponten in Nederland, welke verschillen we zien tussen de organisatie hiervan, evenals de omvang van de mogelijke problematiek van verdwijnende veerponten. De concrete onderzoeksvragen waren als volgt.

1. Wat speelt er rondom veerponten in Nederland?
2. Wat is het maatschappelijk belang van veerponten?
 - 2.1. Wat is de toegevoegde waarde van veerponten aan brede welvaart?
 - 2.2. Wat doen veerponten met een gebied?
 - 2.3. Wat is de rol van veerponten in het fiets- en wandelnetwerk? Wat gebeurt er met het netwerk als de veerponten als schakel uit het netwerk worden gehaald? Wat is het belang bij minder hinder projecten?
 - 2.4. Wat is het maatschappelijk verlies bij het weghalen van veerponten (breder dan alleen mobiliteit)?
3. Hoe zit de governance van veerponten in elkaar?
 - 3.1. Wat is de huidige governance van veerponten?
 - 3.2. Hoe werken businessmodellen het hele jaar door?
 - 3.3. Hoe verhouden verschillende provincies/gemeenten zich tot de veerponten?

Hieronder beschrijven we hoe we invulling hebben gegeven aan het beantwoorden van deze hoofd- en deelvragen.

Participatie

Tijdens dit onderzoek vond tweewekelijkse afstemming plaats met een kernteam bestaande uit de opdrachtgevers vanuit TdF. Binnen dit kernteam overleg bespraken we de voortgang en werden benodigde besluiten genomen over de aanpak. Naast de kernteamoverleggen, zijn ook twee bijeenkomsten georganiseerd met de begeleidingsgroep die al was samengesteld door TdF. Hierin zaten betrokkenen bij veerponten in Nederland vanuit provincie, Rijkswaterstaat, exploitanten en belangenorganisaties. Zij zijn aan de start van het onderzoek betrokken, om input op te halen voor de aanpak, de selectie van casussen en te interviewen personen. Daarnaast zijn ze aan het eind van het onderzoek betrokken, voor een reflectie en aanvullingen op de concept rapportage.

Bureauonderzoek

Groot onderdeel van de aanpak betrof bureauonderzoek vanuit diverse bestaande onderzoeken over veeverbindingen. Geraadpleegde documenten betreffen de volgende:

- 2023 03 09 persbericht Perspectief voor Gelderse Veren;
- 2023 03 09 VNG Gelderland Rapportage Perspectief voor de Veren;
- 2023105-brief-zorgen-rondom-waarborging-voortbestaan-veer-Hoek-van-Holland-Maasvlakte;
- 20040301 RAP ErasmusUn Hoe ver is de overkant;
- 20100310 RAP ErasmusUn De verdiensten van-veerdiensten;



- 20170201 RAP ErasmusUn Wel-varend-onderzoek SAMENVATTING;
- 20200520 RAP TwynstraGudde Visie_op_de_Veren_Gelderland;
- 202000501 RAP JoostenAdvies- Onderzoek toekomstbestendige Gelderse Veren 2022;
- 20230417 MEM Onderzoek naar duurzame exploitatie veerponten-concept;
- 20230517 VER presentatie Anke Zijlstra over de 8 van Grou DEF;
- 20230703 MEM reactie offerte StraTopo;
- brief VNG Gelderland over Veern en onderzoek Jan Wijnia;
- Evaluatie_subsidie_zoetwaterveren;
- Integrale samenvatting 14102021;
- jan 2019 + 2020 fiets + bromfiets uurverdeling;
- jun18 19 20 gem aantal fiets en bromfiets uurverdeling;
- KTA 3e tranche ABVPHR D9 Aanlegsteiger 300621;
- Offerte analyse urgentie Pontjes op fietsbereikbaarheid;
- overzicht casuïstiek Veren v2;
- Pontjes;
- PontjesActies0423;
- Position Paper Tweede Pont Velsen 10052023;
- Rapport_Visie_op_de_Veren_(PS2020-442);
- Rapportage MKBA 14102021;
- Rapportage onderzoeken Pont Velsen – 1703;
- Rapportage-Perspectief-voor-de-Veren;
- sept 2017 2018 2019 2020 fiets + bromfiets uurverdeling;
- Verdiensten van Veerdiensten;
- Visie op de veerdiensten;
- 21.037-JB. College BW Rotterdam, veerverbinding HoevHoll – Maasvlakte;
- Bijlage 1 – LF-Maasroute LF Kustroute en het Fietsroutenetwerk in relatie tot het veer bij Hoek van Holland;
- Brief aan colleges en raden Zevenaar en Berg en Dal.

De geraadpleegde documenten zijn als bundel beschikbaar bij de opdrachtgever van TdF.

Interviews

Naast bureauonderzoek, hebben we ook interviews gehouden om beter zicht te krijgen op de governance van veerponten, en de voor- en nadelen die hierbij horen. We hebben 5 interviews gehouden met overheden en exploitanten, namelijk:

- Gastvrij Grou;
- Stichting Maasveren;
- Veer Schoonhoven;
- VNG Gelderland;
- Rijkswaterstaat.

Een laatste interview met provincie Zuid-Holland hebben we helaas niet kunnen inplannen. Onderstaand vindt u de interviewleidraad, op basis waarvan de gesprekken met bovenstaande organisaties zijn gevoerd.



Interviewleidraad

1. Wie bent u en op welke manier bent u betrokken bij veerverbindingen in Nederland?
2. Wat is de belangrijkste doelgroep van uw veerverbinding?
3. Wat is de huidige situatie rondom veerverbindingen vanuit uw rol? Welke uitdagingen komt u wellicht tegen?
4. Wie heeft welke rol in het investeren, beheren en exploiteren van de veerverbinding(en) in uw regio?
 - Wie bestuurt de pont (bijv. vrijwilligers)/hoe is dat geregeld?
 - Voor- en nadelen hiervan.
5. Hoe worden de kosten voor investering, beheer en exploitatie van de veerverbinding(en) in uw regio gedekt? Voor- en nadelen hiervan?
 - En hoe zit dit specifiek voor walvoorzieningen?
 - Voor- en nadelen hiervan.
6. Welke aspecten beïnvloeden de exploitatie voornamelijk?
 - Wat is de invloed hiervan? Voor- en nadelen?
7. Welke veiligheidseisen worden gehanteerd en hoe wordt hiermee omgegaan? Voor- en nadelen hiervan?
8. Wat voor type boot wordt er ingezet? Voor- en nadelen hiervan?
9. Hoe wordt omgegaan met het duurzaamheidsaspect? Voor- en nadelen hiervan?
10. Welke andere voor- en nadelen in de organisatie ervaart u vanuit uw rol?
11. Wat is voor u de belangrijkste toegevoegde waarde van veerverbindingen?
 - Waarom?
12. In hoeverre herken je je in het feit dat de exploitatie/voorbestaan van veerponten onder druk staat en in de toekomst mogelijk nog problematischer kan worden?
13. Welke impact heeft het verdwijnen van een veerverbinding volgens u?
 - Wat verwacht u dat de fietsers/voetgangers (moeten) doen als de veerverbinding verdwijnt?

Casus en analyses

Om de maatschappelijke waarde van veerponten tastbaar te maken, hebben we 10 casus geselecteerd. Deze zijn voorgelegd aan de begeleidingsgroep. Voor deze 10 veerponten hebben we:

- beschreven hoe de organisatie van deze veerponten eruitziet (op basis van bureauonderzoek);
- per casus 3 realistische routes bepaald (op basis van herkomsten en bestemmingen in het gebied en belangrijke fietsroutes), waarvoor we het verschil in afstand, reistijd en CO2 besparing inzichtelijk hebben gemaakt voor de route mét en zonder veerponten. Zo konden we de omrijdfactoren bepalen. Op basis hiervan hebben we ook reistijdelasticiteiten berekend, waarbij we hebben gerekend met een standaard elasticiteit van 0,29 (fiets naar auto);
- op basis van de 3 routes per casus fictieve reisverhalen geschreven waarmee duidelijk wordt wat de impact kan zijn wanneer de verbinding verdwijnt.

Tot slot zijn we, om de verhalen goed te kunnen vertellen, ook met onze cameraman op pad geweest. We bezochten 3 ponten, waar we reizigers en schipper spraken over het gebruik en de toegevoegde waarde van de veerpont, en wat zij zouden doen als de veerpont er niet zou zijn. Deze video is gemonteerd en als link opgenomen in deze rapportage.



Bijlage 2 – Veerponten op doorfietsroutes, LF-routes en wandelroutes

Veerponten op doorfietsrouten netwerk TDF

| Naam veerpont | Naam doorfietsroute | Provincie | Veerponten.nl |
|-----------------------------------|--|---------------|---|
| Velsen Noord - Velsen Zuid | Heemstede - Haarlem - Beverwijk- Heemstede- Uitgeest | Noord-Holland | https://veerponten.nl/veren/velsen-noord-velsen-zuid/ |

Veerponten op LF-fietsnetwerk

| Naam veerpont | Naam LF fietsroute | Provincie | Veerponten.nl |
|---|--------------------|---------------|---|
| Velsen Noord - Velsen Zuid | LF Kustroute | Noord-Holland | https://veerponten.nl/veren/velsen-noord-velsen-zuid/ |
| Vlissingen - Breskens | LF Kustroute | Zeeland | https://veerponten.nl/veren/vlissingen-breskens/ |
| Alem - Maren / Kessel | LF Maasroute | Noord-Brabant | https://veerponten.nl/veren/alem-maren-kessel/ |
| Alphen - Oijen | LF Maasroute | Noord-Brabant | https://veerponten.nl/veren/alphen-oijen/ |
| Appeltern-Megen | LF Maasroute | Noord-Brabant | https://veerponten.nl/veren/appeltern-megen/ |
| Arcen-Broekhuizen | LF Maasroute | Limburg | https://veerponten.nl/veren/arcen-broekhuizen/ |
| Baarlo-Steyl | LF Maasroute | Limburg | https://veerponten.nl/veren/baarlo-steyl/ |
| Blitterswijk-Wellerlooi | LF Maasroute | Limburg | https://veerponten.nl/veren/blitterswijk-wellerlooi/ |
| Herpt-Bern | LF Maasroute | Noord-Brabant | https://veerponten.nl/veren/herpt-bern/ |
| Kessel-Beesel | LF Maasroute | Limburg | https://veerponten.nl/veren/kessel-beesel/ |
| Middelaar-Cuijk | LF Maasroute | Noord-Brabant | https://veerponten.nl/veren/middelaar-cuijk/ |
| Nederhemert Noord-Nederhermert Zuid | LF Maasroute | Gelderland | https://veerponten.nl/veren/nederhemert-noord-nederhemert-zuid/ |
| Puttershoek-Zwijndrecht Groote Lindt | LF Maasroute | Zuid-Holland | https://veerponten.nl/veren/puttershoek-zwijndrecht-groote-lindt/ |
| Vierlingsbeek-Bergen | LF Maasroute | Limburg | https://veerponten.nl/veren/vierlingsbeek-bergen/ |
| Woudrichem-Loevestein | LF Maasroute | Gelderland | https://veerponten.nl/veren/woudrichem-loevestein/ |



| | | | |
|--|-----------------------------------|-----------------------|---|
| Hoek van Holland - Maasvlakte | LF Maasroute, LF Kustroute | Zuid-Holland | https://veerponten.nl/veren/hoek-van-holland-maasvlakte/ |
| Kop van t Land-Biesbosch-Spieringpolder | LF Maasroute, Rijnfietsroute | Noord-Brabant | https://veerponten.nl/veren/kop-van-t-land-biesbosch-spieringpolder/ |
| Werkendam-Biesbosch | LF Maasroute, Rijnfietsroute | Noord-Brabant | https://veerponten.nl/veren/werkendam-biesbosch/ |
| Culemborg-Schalkwijk | LF Waterlinieroute | Utrecht | https://veerponten.nl/veren/culemborg-schalkwijk/ |
| Krommenie-Wormerveer | LF Waterlinieroute | Noord-Holland | https://veerponten.nl/veren/krommenie-wormerveer/ |
| Spaarndam-Buitenhuisen | LF Waterlinieroute | Noord-Holland | https://veerponten.nl/veren/spaarndam-buitenhuisen/ |
| Eemdijk-Eemnes | LF Zuiderzeeroute | Utrecht | https://veerponten.nl/veren/eemdijk-eemnes/ |
| Horst strand-Zeewolde | LF Zuiderzeeroute | Flevoland, Gelderland | https://veerponten.nl/veren/horst-strand-zeewolde/ |
| Wijk bij Duurstede-Rijswijk | LF17 | Utrecht | https://veerponten.nl/veren/wijk-bij-duurstede-rijswijk/ |
| Brummen-Bronckhorst | LF3 Hanzeroute | Gelderland | https://veerponten.nl/veren/brummen-bronckhorst/ |
| Deventer-de Welle-de Worp | LF3 Hanzeroute | Overijssel | https://veerponten.nl/veren/deventer-de-welle-de-worp/ |
| Millingen aan de Rijn-Pannerden | LF3 Hanzeroute, Rijnfietsroute | Gelderland | https://veerponten.nl/veren/millingen-aan-de-rijn-pannerden/ |
| Haerst-Zwolle-Agnietenberg | LF9 NAP-route | Overijssel | https://veerponten.nl/veren/haerst-zwolle-agnietenberg/ |
| Hattem-Zwolle | LF9 NAP-route | Overijssel | https://veerponten.nl/veren/hattem-zwolle/ |
| Nieuwegein-Vianen | LF9 NAP-route | Utrecht | https://veerponten.nl/veren/nieuwegein-vianen/ |
| Sprang Capelle-Dussen | LF9 NAP-route | Noord-Brabant | https://veerponten.nl/veren/sprang-capelle-dussen/ |
| Gorinchem-Woudrichem | LF9 NAP-route, LF Waterlinieroute | Gelderland | https://veerponten.nl/veren/gorinchem-woudrichem/ |
| Brakel-Herwijnen | Rijnfietsroute | Gelderland | https://veerponten.nl/veren/brakel-herwijnen/ |
| Gorinchem-Sleeuwijk | Rijnfietsroute | Gelderland | https://veerponten.nl/veren/gorinchem-sleeuwijk/ |
| Gorinchem-Werkendam-Hardinxveld | Rijnfietsroute | Gelderland | https://veerponten.nl/veren/gorinchem-werkendam-hardinxveld/ |
| Huissen-Loo | Rijnfietsroute | Gelderland | https://veerponten.nl/veren/huissen-loo/ |
| Ridderkerk-Kinderdijk-Krimpen a/d Lek | Rijnfietsroute | Zuid-Holland | https://veerponten.nl/veren/ridderkerk-kinderdijk-krimpen-ad-lek/ |



| | | | |
|--|----------------|--------------|---|
| Zwijndrecht-Dordrecht-Papendrecht | Rijnfietsroute | Zuid-Holland | https://veerponten.nl/veren/zwijndrecht-dordrecht-papendrecht/ |
|--|----------------|--------------|---|

Veerponten op landelijke wandelroutes

| Naam veerpont | Naam wandelroute | Provincie | Veerponten.nl |
|--|---|---------------|---|
| Afferden - Sambeek | Pieterpad 2 | Limburg | https://veerponten.nl/veren/afferden-sambeek |
| Akersloot - Schermerdijk | Trekvogelpad | Noord-Holland | https://veerponten.nl/veren/akersloot-schermerdijk |
| Alem - Maren / Kessel | Maarten van Rossumpad | Gelderland | https://veerponten.nl/veren/alem-maren-kessel |
| Amsterdam CS - Buiksloterweg | Zuiderzeepad | Noord-Holland | https://veerponten.nl/veren/amsterdam-cs-buiksloterweg |
| Amsterdam De Bretten | NS wandeling de Bretten | Noord-Holland | https://veerponten.nl/veren/amsterdam-de-bretten |
| Baarlo - Steyl | Maas-Niederrheinp pad en ov-stappers Maascorridor | Limburg | https://veerponten.nl/veren/baarlo-steyl |
| Blokzijl - Jonen | Pionierspad | Overijssel | https://veerponten.nl/veren/blokszijl-jonen |
| Bruinisse - Anna Jacobapolder | Oosterscheldepad | Zeeland | https://veerponten.nl/veren/bruinisse-anna-jacobapolder |
| Brummen - Bronkhorst | Trekvogelpad en Graafschapspad | Gelderland | https://veerponten.nl/veren/brummen-bronkhorst |
| Culemborg - Schalkwijk | Waterliniepad | Gelderland | https://veerponten.nl/veren/culemborg-schalkwijk |
| Deventer De Welle - De Worp | Marskramerpad, Hanzestedenpad en ov-stappers IJsselvallei, Bomendijk en Twellose Landgoederen | Overijssel | https://veerponten.nl/veren/deventer-de-welle-de-worp |
| Dieren - Olburgen | Hanzestedenpad | Gelderland | https://veerponten.nl/veren/dieren-olburgen |
| Eernewoude - It Wiid | Noardlike Fryske Wâlden pad | Friesland | https://veerponten.nl/veren/eernewoude-it-wiid |
| Genemuiden - Zwartsluis | Overijssels Havezatenpad en Zuiderzeepad | Overijssel | https://veerponten.nl/veren/genemuide-n-zwartsluis |
| Gorinchem - Werkendam - Hardinxveld | Waterliniepad en Pelgrimspad deel 1 | Zuid-Holland | https://veerponten.nl/veren/gorinchem-werkendam-hardinxveld |



| | | | |
|--|--|---------------|---|
| Gouderak - Moordrecht | Grote Rivierenpad | Zuid-Holland | https://veerponten.nl/veren/gouderak-moordrecht |
| Grubbenvorst - Velden | Pieterpad 2 | Limburg | https://veerponten.nl/veren/grubbenvorst-velden |
| Haerst - Zwolle Agnietenberg | Overijssels Havezatenpad | Overijssel | https://veerponten.nl/veren/haerst-zwolle-agnietenberg |
| Hattem - Zwolle | Maarten van Rossumpad | Overijssel | https://veerponten.nl/veren/hattem-zwolle |
| Herpt - Bern | Pelgrimspad deel 1 | Noord-Brabant | https://veerponten.nl/veren/herpt-bern/ |
| Hoek van Holland - Maasvlakte | Grote Rivierenpad | Zuid-Holland | https://veerponten.nl/veren/hoek-van-holland-maasvlakte |
| Klazienaveen | Noaberpad | Drenthe | https://veerponten.nl/veren/klazienaveen |
| Kop van Het Land - Biesbosch Spieringpolder | Biesboschpad en Waterliniepad | Zuid-Holland | https://veerponten.nl/veren/kop-van-t-land-biesbosch-spieringpolder |
| Kraggenburg Voorsterbos-Waterloopbos | Dagwandeling Pionierspad | Flevoland | https://veerponten.nl/veren/kraggenburg-voorsterbos-waterloopbos |
| Krommenie - Wormerveer | Waterliniepad | Noord-Holland | https://veerponten.nl/veren/krommenie-wormerveer |
| Landsmeer - Schouw | Trekvogelpad | Noord-Holland | https://veerponten.nl/veren/landsmeer-schouw |
| Liempde - Kasteren | Brabants Vennenpad | Noord-Brabant | https://veerponten.nl/veren/liempde-kasteren |
| Maassluis - Rozenburg | Nederlands Kustpad 1 en Grote Rivierenpad | Zuid-Holland | https://veerponten.nl/veren/maassluis-rozenburg |
| Middelaar - Cuijk | Ov-stappers Mookerheide | Noord-Brabant | https://veerponten.nl/veren/middelaar-cuijk |
| Millingen aan de Rijn - Pannerden | Pieterpad 2 | Gelderland | https://veerponten.nl/veren/millingen-aan-de-rijn-pannerden |
| Nederhemert Noord - Nederhemert Zuid | Pelgrimspad deel 1 | Gelderland | https://veerponten.nl/veren/nederhemert-noord-nederhemert-zuid |
| Nessersluis - Nes a/d Amstel | Waterliniepad | Noord-Holland | https://veerponten.nl/veren/nessersluis-nes-a-d-amstel |
| Nieuw-Bergen (Reinderslooi natuurgebied) | Maas-Niederrheinpad | Limburg | https://veerponten.nl/veren/reinderslooi-natuurgebied |
| Opheusden - Wageningen | Romeins Limespad, Maarten van Rossumpad, Betuwepad en NS wandeling Blauwe Kamer Rhenen | Gelderland | https://veerponten.nl/veren/opheusden-wageningen |



| | | | |
|--|---|---------------|---|
| Rijssen Zuna - Wierden Notter | Marskramerpad en ov-stappers Ligtenbergerveld | Overijssel | https://veerponten.nl/veren/rijssen-zuna-wierden-notter |
| Rotstergaast - Oldelamer | Zuiderzeepad | Friesland | https://veerponten.nl/veren/rotstergaast-oldelamer |
| Schagerbrug-Schagen | Streekpad Westfrieze Omringdijk | Noord-Holland | https://veerponten.nl/veren/schagerbrug-schagen |
| Schoonhoven - Gelkenes | Floris V pad, Grote Rivierenpad en Pelgrimspad deel 1 | Zuid-Holland | https://veerponten.nl/veren/schoonhoven-gelkenes |
| Spaarndam - Buitenhuisen | Waterliniepad | Noord-Holland | https://veerponten.nl/veren/spaarndam-buitenhuisen |
| Spijkerboor - De Rijk | Trekvogelpad en Waterliniepad | Noord-Holland | https://veerponten.nl/veren/spijkerboor-de-rijk |
| Strijensas - Esscheplaat | Biesboschpad | Zuid-Holland | https://veerponten.nl/veren/strijensas-esscheplaat |
| Strijensas - Moerdijk | Biesboschpad | Zuid-Holland | https://veerponten.nl/veren/strijensas-moerdijk |
| Texel De Cocksdoorp (Hollandseweg) | WaddenWandelen | Noord-Holland | https://veerponten.nl/veren/txel-de-cocksdoorp |
| Tiel - Wamel | Grote Rivierenpad en Betuwepad | Gelderland | https://veerponten.nl/veren/tiel-wamel |
| Valkenburg - Rijsburg | Romeins Limespad | Zuid-Holland | https://veerponten.nl/veren/valkenburg-rijsburg |
| Varik - Heerewaarden | Maarten van Rossumpad en Betuwepad | Gelderland | https://veerponten.nl/veren/varik-heerewaarden |
| Veere - Kamperland | Nederlands Kustpad 1 | Zeeland | https://veerponten.nl/veren/veere-kamperland |
| Velsen Noord - Velsen Zuid | Nederlands Kustpad 2 | Noord-Holland | https://veerponten.nl/veren/velsen-noord-velsen-zuid |
| Vlissingen-Breskens | Nederlands Kustpad 1 | Zeeland | https://veerponten.nl/veren/vlissingen-breskens |
| Waalwijk - Drongelen | Biesboschpad | Noord-Brabant | https://veerponten.nl/veren/waalwijk-drongelen |
| Werkendam - Biesbosch | Waterliniepad | Noord-Brabant | https://veerponten.nl/veren/werkendam-biesbosch |
| Werkendam - Nieuwendijk | Biesboschpad | Noord-Brabant | https://veerponten.nl/veren/werkendam-nieuwendijk |
| Wijk bij Duurstede - Rijswijk | Romeins Limespad | Gelderland | https://veerponten.nl/veren/wijk-bij-duurstede-rijswijk |
| Woudrichem-Slot Loevestein-Fort Vuren | Waterliniepad | Noord-Brabant | https://veerponten.nl/veren/woudrichem-slot-loevestein-fort-vuren |



Bijlage 3 – Analyses en omrijfactoren

| Casus | Route | Lengte met veerpont | Lengte zonder veerpont | Reistijd met veerpont | Reistijd zonder veerpont | Δ Lengte | Δ Reistijd | Δ Fietsgebruik (ten koste van autogebruik) |
|-----------------------------------|---|---------------------|------------------------|-----------------------|--------------------------|----------|------------|--|
| Terherne – Tersoalsterzijl | Kern Scharnegoutum - kern Terherne | 8,3 km | 16,95 km | 43 min | 57 min | +104,22% | +32,56% | -9,55% |
| | Kern Sneek – Kern Terherne | 11,05 km | 19,97 km | 52 min | 67 min | +80,72% | +28,85% | -8,37% |
| | Kern Jirnsom – Kern Terherne | 5,38 km | 7,14 km | 33 min | 24 min | +32,71% | -27,27% | +7,91% |
| Millingen aan de Rijn - Pannerden | Kern Tolkamer – Kern Millingen | 5,17 km | 15,19 km | 37 min | 72 min | +193,81% | +94,59% | -27,43% |
| | Kern Millingen – Kern Herwen | 5 km | 12,4 km | 37 min | 63 min | +148,00% | +70,27% | -20,38% |
| | Kern Millingen – Station Zevenaar | 10,93 km | 13,01 km | 56 min | 65 min | +19,03% | +16,07% | -4,66% |
| Opheusden – Wageningen | Kern Opheusden – Universiteit Wageningen | 9,71 km | 10,35 km | 42 min | 45 min | +6,59% | +7,14% | -2,07% |
| | Kern Opheusden – Ouwehands Dierenpark | 5,04 km | 6,79 km | 27 min | 23 min | +34,72% | -14,81% | +4,30% |
| | Kern Wageningen – Bedrijventerrein 't Panhuis | 7,96 km | 10,79 km | 36 min | 36 min | +35,55% | 0,00% | 0,00% |
| Vlissingen – Breskens | Kern Nieuwvliet-Bad – Kern Vlissingen | 10,62 km | 65,74 km | 75 min | 185,5 min | +519,02% | +147,33% | -42,73% |
| | Kern Oostburg – Bedrijventerrein Edisonpark | 12,42 km | 59,32 km | 81 min | 164,5 min | +377,62% | +103,09% | -29,90% |
| | Kern Breskens – Bedrijventerrein Zeehaven Sloeggebied | 16,2 km | 42,33 km | 94 min | 107,5 min | +161,30% | +14,36% | -4,16% |
| Lage Zwaluwe - Biesbosch | Kern Lage Zwaluw – Werkendam | 19,12 km | 37,51 km | 84 min | 125 min | +96,18% | +48,81% | -14,15% |
| | Kern Made – Nationaal Park de Biesbosch | 22,03 km | 40,4 km | 93 min | 135 min | +83,39% | +45,16% | -13,10% |
| | Kern Lage Zwaluw – Station Dordrecht Zuid | 20,85 km | 16,41 km | 100 min | 55 min | -21,29% | -45,00% | +13,05% |
| Gorinchem – Werkendam - | Kern Werkendam – Station Boven-Hardinxveld | 3,29 km | 11,3 km | 20 min | 38 min | +243,47% | +90,00% | -26,10% |
| | Kern Werkendam – Vesting Gorinchem | 1,75 km | 8,03 km | 36 min | 27 min | +358,86% | -25,00% | +7,25% |



| | | | | | | | | |
|--|--|----------|----------|----------|----------|----------|---------|---------|
| Nieuwer ter Aa - Breukelen | Kern Werkendam – Gorinchem Industrieterrein Oost II | 4,82 km | 12,02 km | 46 min | 40 min | +149,38% | -13,04% | +3,78% |
| | Kern Nieuw-Loosdrechtsewijk – Bedrijventerrein Mijdrecht | 21,76 km | 22,73 km | 83 min | 76 min | +4,46% | -8,43% | +2,45% |
| | Kern Nieuw-Loosdrechtsewijk – Vinkeveenseplassen | 21,12 km | 21,2 km | 80 min | 71 min | +0,38% | -11,25% | +3,26% |
| Amsterdam Hembrug - Zaandam | Kern Zuiderwaard- Westerheul – Natuurgebied Over- Holland | 9,49 km | 12,64 km | 42 min | 42 min | +33,13 % | 0,00% | 0,00% |
| | Kern Poelenburg – Industrieterrein Hemhavens | 7,63 km | 10,92 km | 34,5 min | 45,5 min | +43,12% | +31,88% | -9,25% |
| | Kern Rosmolenbuurt – Industrieterrein Westhaven | 10,18 km | 16,43 km | 43,5 min | 64,5 min | +61,39% | +48,28% | -14,00% |
| Kessel – Beesel | Kern Westwatering – Bedrijventerrein Afrika- en Amerikahaven | 13,94 km | 19,59 km | 65,5 min | 74,5 min | +40,53 % | +13,74% | -3,98% |
| | Kern Helden – Station Reuver | 8,21 km | 15,25 km | 37 min | 60 min | +85,75% | +62,16% | -18,03% |
| | Kern Baarlo – Bedrijventerrein Reubenberg | 12,81 km | 14,55 km | 52 min | 58 min | +13,58% | +11,54% | -3,35% |
| Tijdelijke veerpont Haringvlietbrug | Kern Belfeld – Bedrijventerrein de Kruisberg | 7,76 km | 11,98 km | 35 min | 49 min | +54,38% | +40,00% | -11,60% |
| | Kern Numansdorp – Industrieterrein Dintelmond | 12,68 km | 9,48 km | 49,5 min | 63,5 min | -25,24% | +28,28% | -8,20% |
| | Kern Zuid-Beijerland – Historische stad Willemstad | 13,66 km | 7,68 km | 53,5 min | 57,5 min | -43,78% | +7,48% | -2,17% |
| | Kern Dinteloord – Golfclub Comstrijen | 16,11 km | 13,85 km | 61,5 min | 78,5 min | -14,03% | +27,64% | -8,02% |

DELFT • 'S-HERTOGENBOSCH • ZWOLLE • OTTAWA

Postbus 2873 • 2601 CW Delft • t (015) 214 78 99 • info@mobycon.nl • www.mobycon.nl

VERKEER • MOBILITEIT • VERVOER