

Discussienota

BLIJVEN VAREN, BLIJVEN VERBINDEN



**Aanzet voor verenbeleid in Zuid-Holland t.b.v. de
commissie Bereikbaarheid & Wonen d.d. 13 mei 2026**



Voorwoord

Beste Staten- en commissieleden,

Met voorliggende discussienota beogen we richting te geven aan de ontwikkeling van verenbeleid in de provincie Zuid-Holland. Deze discussienota is het resultaat van vele gesprekken met veerexploitanten, experts en belangenbehartigers. Naast relevante ontwikkelingen in Zuid-Holland, hebben we ook aansluiting gezocht bij ontwikkelingen in andere provincies. Daarmee hopen we dat we een goede basis kunnen leggen voor een goed gesprek in commissie Bereikbaarheid & Wonen.

Dit document is nadrukkelijk (nog) geen initiatiefvoorstel. We hebben ervoor gekozen om eerst te gaan voor bespreking in de commissie Bereikbaarheid & Wonen van 13 mei 2026 om algemeen draagvlak te verkennen en de wensen en idëen van diverse politieke partijen op te halen. Afhankelijk van het verloop van deze discussie zal na het zomerreces een definitief voorstel worden voorgelegd aan de commissie, waarna ook besluitvorming in Provinciale Staten kan plaatsvinden.

Tengevolge deze procesinsteek, is er bewust ook voor gekozen om nog niet alles 'dicht te regelen' in een kant-en-klaar voorstel. Dit biedt ruimte om in de commissie eerst van gedachten te wisselen over de gewenste inhoud van het beleid én passende financiële dekking. Wanneer dan later een definitief voorstel voorgelegd kan worden, kan hopelijk ook gedragen besluitvorming plaatsvinden, inclusief financiële onderbouwing.

Wij kijken uit naar een vruchtbare discussie in de commissie.

Lars Klappe (PRO)

Dagmar van den Herik (CDA)



Inhoudsopgave

1.	Inleiding en aanleiding	4
2.	Huidige provinciale inzet	6
	2.1 <i>Geschiedenis</i>	6
	2.2 <i>Formeel opdrachtgeverschap</i>	6
	2.3 <i>Ondersteuning vanuit recreatie</i>	7
	2.4 <i>Ondersteuning vanuit mobiliteit</i>	8
2	Provinciale doelstellingen bij inzet	9
3	Voorstel voor beleid en acties	11
	4.1 <i>Rolopvatting provincie</i>	11
	4.2 <i>Voorgestelde besluiten</i>	11
4	Financiering	15
5	Geraadpleegde bronnen	16

1. Inleiding en aanleiding

Zuid-Holland is de meest waterrijke provincie van Nederland. Met ruim 1.000 kilometer aan bevaarbare vaarwegen, meren en kustwateren is het water onlosmakelijk verbonden met onze geschiedenis, economie en bereikbaarheid. Het is dan ook logisch dat in Zuid-Holland van oudsher veel veerverbindingen actief zijn. Zij verbinden gemeenschappen, versterken de bereikbaarheid en dragen bij aan de recreatieve aantrekkingskracht van onze provincie.

Veerverbindingen zijn meer dan lokale voorzieningen. Zij vormen schakels in regionale mobiliteitsnetwerken, verbinden gemeentegrenzen met elkaar en sluiten aan op provinciale fiets- en recreatieroutes. Daarmee raken zij direct aan provinciale kerntaken op het gebied van bereikbaarheid, leefbaarheid, recreatie en economie.

Op dit moment telt Zuid-Holland 41 veerverbindingen. Daarmee behoort onze provincie tot de koplopers van Nederland. Tegelijkertijd staan veel van deze verbindingen onder druk:

Op 28 maart 2025 bericht het AD dat elf ponten in Nederland mogelijk worden opgeheven, omdat Blue Amigo de exploitatie niet rond krijgt. Onder deze ponten zit ook het veer Rhoon – Puttershoek en het veer Kinderdijk – Ridderkerk.

Daarnaast is er ook berichtgeving geweest over het Hoeksveer dat in zwaar weer verkeerd (Provincie Zuid-Holland, 2025). Echter biedt de provincie geen oplossing voor hen, anders dan een mogelijke subsidiebijdrage. De argumentatie van de provincie is dat de andere veren geen historisch verleden delen met de provincie.

- Er is vaak te weinig investeringsruimte voor onderhoud, vervanging en verduurzaming van veerponten en infrastructuur. Tegelijkertijd worden de eisen op het gebied van duurzaamheid en veiligheid strenger.
- Exploitatietekorten nemen toe, onder andere door stijgende personeels- en brandstofkosten.
- Er is een groeiend tekort aan schippers. Door vergrijzing daalt het aantal beschikbare vakmensen, terwijl strenge opleidingseisen de instroom beperken.
- De bestuurlijke verantwoordelijkheid is versnipperd. Er zijn veel betrokken partijen, uiteenlopende organisatievormen en geen duidelijke (provinciale) regie of beleidsmatige samenhang.

Het risico bestaat daarmee dat veerverbindingen verschromelen of zelfs verdwijnen. Het verdwijnen van veerverbindingen leidt tot langere omrijafstanden, extra autoverkeer en daarmee een grotere belasting van provinciale infrastructuur. Daarnaast vertegenwoordigen veerverbindingen een belangrijk onderdeel van ons cultureel erfgoed: Zuid-Holland leeft al eeuwen met en van het water. Dit vraagt om een herbezinning op de provinciale rol, waarbij gelet op de provinciale verantwoordelijkheid voor regionale bereikbaarheid, samenhang in mobiliteitsnetwerken en het versterken van brede welvaart, een actieve rol van de provincie gerechtvaardigd is.

‘Veerboot Maassluis en Rozenburg stopt per direct met varen.’ Dat was de tekst die vanaf 26 mei 2023 in velen kranten te lezen was (Pitane, 2023). De ondernemer Aquaswets had een faillissement aangevraagd. Gevolg: tot en met maart 2024 ging het autoveer niet. Omdat AquaSwets al eerder het autoveer uit de vaart had gehaald vanwege technische problemen, was in totaal het autoveer voor 1,5 jaar uit de vaart. Dit had grote gevolgen voor scholieren en forenzen. De provincie voelde vanuit historisch verleden verantwoordelijkheid om het probleem op te lossen en regelde een tijdelijke exploitant.

Afgelopen periode is door het CDA en PRO met meerdere veerdiensten, reizigersorganisaties en andere stakeholders, gesproken over de toekomst van onze veerdiensten. Uit al deze gesprekken komt de behoefte naar

duidelijker beleid naar voren. Met deze discussienota beogen CDA en PRO een eerste stap te zetten richting een samenhangende en toekomstbestendige aanpak voor de veerverbindingen in Zuid-Holland.

2. Huidige provinciale inzet

2.1 Geschiedenis

Momenteel is het eigenaarschap van veerdiensten niet duidelijk belegd. Zowel de provincie als de gemeenten kunnen een bijdrage leveren, maar deze is vrijblijvend. Dat leidt tot onzekere situaties omdat veerdiensten niet kunnen uitgaan van een (structurele) financiële bijdrage.

In 1966 was er de Wet uitkeringen wegen. Deze wet bood decentrale overheden gelden voor het onderhoud van wegen en voor het aanleggen van wegen. Zo werden ook veerdiensten ondersteund. Vanaf 1993 verviel de Wet uitkeringen wegen en trad de Wet herverdeling wegenbeheer in werking. Hoofdwegen bleven de verantwoordelijkheid van het Rijk, secundaire en tertiaire wegen werden de verantwoordelijkheid van provincies en gemeenten. Gemeenten en provincies moesten dat vanaf toen ook voor een deel zelf financieren. Echter, was er met de inwerkingtreding van deze nieuwe wet geen rekening gehouden met veerdiensten. Dat maakt dat tot op de dag van vandaag er geen structurele centrale middelen zijn georganiseerd voor veerdiensten en het eigenaarschap niet duidelijk is belegd.

Wel was er van 1990 tot 1994 een rijksbijdrage voor oeververbindingen. Deze bijdrage had ten doel de exploitatie dekkend te maken voor autoveren en fietsveren. Met het wegvallen van deze specifieke rijksbijdrage, moeten gemeenten en provincies vanaf 1994 het onderhoud van veerdiensten (plus de exploitatie) bekostigen vanuit het gemeentefonds en provinciefonds. Doordat er geen oormerk meer was, was vanaf dat moment er ook geen duidelijk eigenaarschap meer.

De provincie Zuid-Holland heeft na de afloop van de rijksbijdrage oeververbindingen en de afschaffing van de Wet uitkeringen wegen, getracht te komen met een (tijdelijke) subsidie om onder andere veerstoepen te onderhouden. Het ging om een totaal subsidiebedrag van €4,4 miljoen, waarbij de helft door de provincie werd bijgedragen en de helft door het Rijk. Deze pot is inmiddels vrijwel volledig uitgeput.

2.2 Formeel opdrachtgeverschap

Zuid-Holland kent momenteel 41 veerverbindingen. Dit betreft een diverse groep, variërend van lokale en recreatieve ponten die worden beheerd door gemeenten, ondersteund door de provincie, tot initiatieven die worden gerund door vrijwilligersorganisaties of particuliere exploitanten. De schaal, het gebruik en het maatschappelijk belang van deze veren verschillen sterk, evenals hun financiële en organisatorische draagkracht.

Het huidige ondersteuningsbeleid is historisch gegroeid. Hierdoor ontbreekt veelal transparantie in de wijze waarop prioriteiten worden gesteld en schaarse middelen worden verdeeld. Dit leidt tot een situatie waarin sommige veerdiensten structurele ondersteuning ontvangen, terwijl andere – met een vergelijkbare maatschappelijke functie – afhankelijk zijn van incidentele steun of geheel op eigen kracht opereren.



Het veer Rozenburg-Maassluis is het enige veer waar de provincie directe verantwoordelijkheid voor neemt. Dit is door de historie zo ontstaan, zo geeft de provincie aan. Sinds 1890 pacht de provincie Zuid-Holland het veerrecht om de verbinding met Maassluis in stand te houden na aanleg van de Nieuwe Waterweg. De verbinding maakt onderdeel uit van het provinciale mobiliteitssysteem en wordt structureel vanuit de provinciale begroting ondersteund.

2.3 Ondersteuning vanuit recreatie

Vanuit het recreatiebudget worden via een begrotingssubsidie al ruim 20 jaar een viertal voet- en fietsveren structureel ondersteund. Per jaar gaat het om:

- Veerdienst Ouderkerk-Nieuwerkerk: €21.134
- Veerdienst Ridderkerk-Kinderdijk-Krimpen a/d Lek: €21.134
- Veerdienst Woubrugge-Roelofarendsveen: €21.134
- Veerdienst Wijde Aa-Woubrugge (zomerveer): €9.510

Dit komt voort uit een inmiddels vervallen Uitvoeringsregeling Groen Zuid-Holland (URG) die uitging van structurele exploitatietekorten. Via de regeling kon in het verleden een bijdrage in de exploitatiekosten aangevraagd worden, namelijk maximaal 50% van het exploitatietekort met een maximum tot €20.000,-. Na het vervallen van de URG, zijn deze boekjaarsubsidies voortgezet en op de begroting opgenomen.

De begrotingssubsidies richten zich op een bijdrage aan de exploitatie van de veerdiensten. De begrotingssubsidies worden betaald vanuit de opgave voor recreatie en sport. Het betreft drie voet- en fietsveren die jaarrond varen. In de zomermaanden vervoeren deze veerdiensten voor circa 25-30% recreanten. De overige gebruikers zijn scholieren en forensen. Naast een recreatief belang hebben deze veerdiensten dus ook een groot maatschappelijk belang in de leefbaarheid en bereikbaarheid van de oevergemeenten. De zomerveer over de Wijde Aa-Woubrugge is het enige veer met een puur recreatieve functie.

Daarnaast zijn er afgelopen jaren incidenteel een aantal veren ondersteund:

- Pont 't Waaltje bij Barendrecht: €71.918
- Elektrische veerpont Koudenhoorn-Kagerzoom: €50.000
- Pilot veerdienst naar Koudenhoorn: €39.424
- Exploitatie Hoeksveer Tweede Maasvlakte - Hoek van Holland: €20.000.

Deze opsomming illustreert dat de provincie in de praktijk wel degelijk een rol speelt in het overeind houden van veerverbindingen, maar zonder een samenhangende beleidsmatige onderbouwing of langjarige zekerheid voor exploitanten. Ook heeft de provincie in de tijd dat ze nog onderdeel was van de diverse recreatieschappen indirecte financiële bijdragen via de recreatieschappen aan veren verleend. Na terugtrekking van de provincie uit de recreatieschappen is deze financiële bijdrage ook verdwenen.

2.4 Ondersteuning vanuit mobiliteit

De veerdiensten zonder begrotingssubsidie kunnen op basis van de Subsidieregeling mobiliteit Zuid-Holland een beroep doen op een bijdrage voor de verbetering van de veerinfrastructuur of een bijdrage in de vorm van een lening voor de vervanging en renovatie van veerponten. Deze worden hieronder toegelicht:

2.3.1 Revolverend venenfond

Veerexploitanten kunnen op basis van paragraaf 2.3.4 van de Subsidieregeling mobiliteit Zuid-Holland een subsidie in de vorm van een lening aanvragen voor de vervanging, renovatie en verduurzaming van veerponten. Hiermee kan verouderd veermaterieel worden vervangen en aan uitstoot- en geluidsdruknormen worden voldaan. De leningen moeten terugbetaald worden vanuit de exploitatie. De te betalen rente is 0%, tenzij ter voorkoming van ongeoorloofde staatssteun een hogere rente gevraagd moet worden. Het aanvankelijke budget bedroeg €12 miljoen. Op dit moment is er nog ruimte om ongeveer €11 miljoen aan leningen in de vorm van een subsidie te verstrekken.

2.3.2 Subsidieregeling veerinfrastructuur

Op basis van paragraaf 2.4.2 van de Subsidieregeling mobiliteit Zuid-Holland kunnen veerexploitanten, wegbeheerders en de eigenaren van veerstoepen en toevoerwegen tot veerstoepen, subsidie aanvragen om de infrastructuur rond een veerpont te renoveren of te vernieuwen. Met de renovatie/vernieuwing van de veerstoepen en aanmeersteigers, wachruimtes, fietsenstallingen, reisinformatiesystemen en laadinfrastructuur wordt de ontsluiting van gebieden bij waterwegen gewaarborgd. Zo is er in 2022 aan de gemeente Molenlanden vanuit mobiliteit een projectsubsidie verleend van €200.000 voor de verbetering van de veerhalte Nieuw-Lekkerland, in navolging van de in 2021 aan de gemeente Molenlanden verleende projectsubsidie voor het fietsparkeren voor de veerpont in Nieuw-Lekkerland.

Aanvragers kunnen tot 80% van de subsidiabele kosten gesubsidieerd krijgen tot een maximum van €200.000. Er is na honorering van een subsidieaanvraag op dit moment nog circa €400.000 beschikbaar voor de subsidies voor veerinfrastructuur van het oorspronkelijke subsidiebudget van €4.400.000. Na uitputting van dit budget is geen structurele voorziening voor veerinfrastructuur meer beschikbaar.

Hoewel deze regeling investeringen faciliteert, biedt zij geen oplossing voor structurele exploitatietekorten. Bovendien is het voor kleinere exploitanten met beperkte financiële buffers niet altijd mogelijk om leningen aan te gaan, ook niet tegen gunstige voorwaarden.

2 Provinciale doelstellingen bij inzet

Veerdiensten zijn van enorme waarde in onze maatschappij. Nederland kent meer dan 300 veerponten en bereikt daarmee de hoogste dichtheid wereldwijd. Samen met Noord-Holland en Gelderland heeft Zuid-Holland de meeste veerponten (Mobycon, 2024). Veerdiensten bieden net als bruggen een verbinding tussen plaatsen. Ze zijn daarbij vaak goedkoper en sneller te implementeren dan tunnels of bruggen. Daarnaast zijn ze goed als verbinding voor wonen, werken, studie en toerisme.

De Zuid-Hollandse veren vormen logische verbindingen in wegen-, fiets- en wandelnetwerken en verkorten de reisafstanden voor forensen, scholieren en recreanten. Zij bevorderen de mobiliteit, voorkomen omrijkmeters van auto's en dragen daarmee bij aan het verminderen van uitstoot van vervuilende stoffen.

Veerverbindingen vervullen bovendien een belangrijke rol binnen het STOMP-principe (Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, Mobility as a Service en Privéauto). Zij faciliteren actieve en gezonde vormen van mobiliteit zoals lopen en fietsen. Waar scholieren en forensen een (fiets)veer gebruiken om naar school of werk te reizen, zou zonder het veer vaak de auto in beeld komen doordat alternatieve routes aanzienlijk langer zijn.

De Zuid-Hollandse veren leveren daarmee een bijdrage aan de ambities van het provinciaal omgevingsbeleid. Zij stimuleren duurzaam, veilig en slim personenvervoer, versterken het recreatief netwerk en vergroten de mogelijkheden voor lopen en fietsen binnen en buiten recreatiegebieden.

Tegen deze achtergrond formuleren CDA en PRO de volgende doelen voor de provinciale inzet:

1. Vergroten regionale bereikbaarheid

Veerverbindingen overschrijden vaak gemeentegrenzen en maken onderdeel uit van bovenlokale netwerken. Daarmee raken zij aan de provinciale verantwoordelijkheid voor regionale bereikbaarheid en de samenhang in het mobiliteitssystemen. De provincie zou ernaar moeten streven om veerverbindingen die een aantoonbare regionale mobiliteitsfunctie vervullen, zoveel mogelijk in stand te houden

2. Stimuleren gezonde en actieve mobiliteit

Door het verkorten van routes en het faciliteren van fiets- en voetverkeer dragen veren bij aan klimaatdoelen, luchtkwaliteit en gezondheid. Zij ondersteunen de provinciale inzet op het STOMP-principe en duurzame mobiliteit. De provincie wil veerverbindingen inzetten als schakel in fiets- en wandelnetwerken en als alternatief voor korte autoritten. Zie in dat kader ook de inzet van veerverbindingen op het moment dat de Papendrechtsebrug straks is afgesloten vanwege werkzaamheden.



3. Vergroten leefbaarheid en recreatieve kwaliteit

Veerverbindingen verbinden gemeenschappen, versterken het toeristisch profiel van Zuid-Holland en ontsluiten natuur- en recreatiegebieden. Zij dragen daarmee bij aan brede welvaart en regionale economie. De provincie zou moeten willen bijdragen aan het behoud van veerverbindingen die essentieel zijn voor de leefbaarheid van kernen en de toegankelijkheid van recreatiegebieden.

4. Stimuleren duurzame exploitatie

Een duurzame exploitatie gaat over de mate waarin veerverbinding emissiearm zijn, maar ook over de langjarige financiële houdbaarheid van de exploitatie. Verduurzaming en professionalisering zijn noodzakelijk om veren toekomstbestendig te maken en houden. Dit vraagt om investeringen, kennisdeling en mogelijk coördinatie op provinciaal niveau. De provincie kan vanwege de financiële slagkracht en bovenregionale betrokkenheid bij uitstek bevorderen dat veerverbindingen veilig, financieel houdbaar en zoveel mogelijk emissiearm opereren.

5. Vergroten van kennisdeling en bieden van platform

De huidige organisatie van veerdiensten is versnipperd en historisch zo gegroeid. Daarmee bestaat het risico dat iedere veerexploitant zelf het wiel probeert uit te vinden. De provincie zou een belangrijke rol kunnen spelen om diverse veerverbindingen bij elkaar te brengen om kennis uit te wisselen en samenwerking te bevorderen.

6. Bevorderen samenwerking en verbinding

Een aantal veren verbinden onze provincie ook met omliggende provincies. Zonder een goede samenwerking tussen provincies, gemeenten, veren, reizigersorganisaties, de Europese Unie en andere belanghebbenden kan het gevolg zijn dat er onlogische reisroutes en gaten ontstaan waar geen verbinding tot stand gebracht is.

3 Voorstel voor beleid en acties

4.1 Rolopvatting provincie

De provinciale rol ten aanzien van veerverbindingen kan op verschillende manieren vorm krijgen. Onderstaande drie scenario's schetsen de mogelijkheden die verder kunnen worden uitgewerkt:

Scenario	1. Beherend	2. Faciliterend	3. Regisserend
Provinciale rol	Uitvoerder van eigen taken ¹	Kenniscentrum en coördinator	Partner in exploitatie
Betrokkenheid bij andere ponten	Geen	Indirect (advies en kennisdeling)	Direct (mate waarin afhankelijk van uitwerking)
Subsidies	Afbouwen	Incidenteel	Incidenteel en structureel
Financiële inzet	Onveranderd	Beperkte intensivering	Middelgrote intensivering
Beleidsimpact	Laag	Gemiddeld	Hoog
Risico en verantwoordelijkheid	Laag	Laag	Afhankelijk van uitwerking
Doelbereik	Onveranderd	Beter	Structureel geborgd

De huidige situatie is vooral beherend van aard, waarbij de inzet hoofdzakelijk gericht is op de exploitatie van het Veer Rozenburg-Maassluis. De bestaande subsidies vanuit de Subsidieregeling Mobiliteit Zuid-Holland voor de vervanging van veerponten en veerinfrastructuur geven blijk van een meer faciliterende rolopvatting.

Gegeven de maatschappelijke uitdagingen van veerponten en de wenselijke provinciale doelstellingen ligt het wat CDA en PRO betreft voor de hand dat de provincie een meer faciliterende en regiserende rol gaat vervullen ten aanzien van veerverbindingen. Ons voorstel daarbij is om in ieder geval te kiezen voor scenario 2 (faciliterend) en nader uit te werken wat nodig is voor scenario 3 (regisserend).

4.2 Voorgestelde besluiten

Op basis van de gewenste provinciale rolneming stellen CDA en PRO concreet de volgende vijf besluiten voor:

Besluit 1: voortzetten revolverend venofonds

De bestaande regeling voor vervanging en renovatie van veerponten op basis van de Subsidieregeling mobiliteit Zuid-Holland wordt voortgezet. Deze regeling faciliteert verduurzaming en modernisering en draagt bij aan veiligheid en emissiereductie. Het fonds blijft revolverend van karakter en verdient zichzelf daarmee dus nagenoeg terug. Voorlopig zijn er nog voldoende middelen beschikbaar in dit fonds.

¹ In casu enkel het de exploitatie van het Veer Rozenburg-Maassluis.



Besluit 2: voortzetten subsidieregeling veerstoepen en infrastructuur

De subsidieregeling voor veerinfrastructuur wordt voortgezet. Aangezien het huidige budget bijna uitgeput is, dient tijdig te worden gezien hoe voortzetting kan worden geborgd na uitputting van het huidige budget. Hiermee blijft de kwaliteit en toegankelijkheid van aanlegplaatsen, wachtruimtes en laadinfrastructuur gewaarborgd.

Besluit 3: oprichten van een provinciaal kennis- en coördinatieplatform

De provincie initieert een kennisplatform voor veerverbindingen, eventueel in samenwerking met andere waterrijke provincies. Doelen zijn de bundeling van juridische, financiële en technische kennis, ondersteuning bij aanbesteding en verduurzaming, kennisdeling over exploitatievormen en gezamenlijke lobby richting Rijk en Europese fondsen. Hiervoor wordt structurele (arbeids)capaciteit georganiseerd. Dit besluit zou overigens ook gekoppeld kunnen worden aan de ontwikkeling van een routebureau waar momenteel ook binnen Zuid-Holland aan wordt gewerkt.

Besluit 4: onderzoek naar gezamenlijke organisatie- en personeelsconstructies

In navolging van de oprichting van een provinciaal kennis- en coördinatieplatform (zie hiervoor) onderzoekt de provincie de mogelijkheid van een gezamenlijke personeelsorganisatie of een (regionale) Veren BV voor meerdere veerverbindingen. Doel is het verminderen van kwetsbaarheid door personeelstekorten, schaalvoordelen bij opleiding, werving en planning en professionalisering van exploitatie. Er wordt daarbij nadrukkelijk gekeken naar succesvolle bestaande voorbeelden, zoals Riveer in Gorinchem.

Besluit 5: nieuwe subsidieregeling voor exploitatie

Er wordt een nieuwe structurele regeling in het leven geroepen om veerexploitanten financieel te ondersteunen, zodat het vervoer over water betaalbaar en toegankelijk blijft voor inwoners. De exploitatiebijdrage per veerpont wordt gemaximeerd op een nader te bepalen bedrag. Een dergelijke regeling bestaat reeds in de provincie Gelderland.²

Voorgesteld wordt om de bijdrage aan de exploitatie vanuit de provincie te laten plaatsvinden op basis van gelijke kansen en transparantie voor alle veren. Hiervoor zijn scherpe criteria noodzakelijk. In de provincie Noord-Holland is een goede basis gelegd om de toekenning van financiële middelen te faciliteren op basis van de volgende criteria:

1. Positie in het netwerk
2. Gebruikersvolume
3. Impact op reisafstanden bij alternatief
4. Duurzaamheid

² Gelderland biedt structurele exploitatiesubsidies waarbij gemeenten een beroep kunnen doen als een veerdienst een exploitatietekort heeft van meer dan €50.000. De provincie vergoedt vervolgens 50% van het tekort boven deze drempel, met een maximum van €500.000 per jaar.

5. Economisch belang
6. Cultureel erfgoed

Dit kan er vervolgens als volgt uitzien:

Thema	Criterium	Potentiële waardering
Netwerkpositie	Onderdeel van een fietsnetwerk*	Ja Nee
	Nabijheid van OV-halte binnen 1 kilometer*	Ja Nee
	Alternatief beschikbaar indien de veerverbinding zou vervallen	Ja, goed alternatief Ja, met aanzienlijke omweg Nee, geen realistisch alternatief
Gebruikers-volume	Totaal aantal reizigers per dag	<100 100-500 >500
	Gebruikersprofiel	Aandeel forensen Aandeel recreanten Aandeel scholieren Aandeel landbouw
Impact op reisafstanden bij wegvallen verbinding	Extra reistijd die voetgangers moeten afleggen bij wegvallen verbinding	<15 minuten 15-30 minuten >30 minuten
	Extra afstand die fietsers moeten afleggen bij wegvallen verbinding	<15 minuten 15-30 minuten >30 minuten
	Extra afstand die auto's moeten afleggen bij wegvallen verbinding	<15 minuten 15-30 minuten >30 minuten
Duurzaamheid	Uitstoot veerverbinding zelf	Laag (elektrisch, emissievrij) Medium (hybride) Hoog (fossiel)
	Bijdrage aan modal shift	Laag Medium Hoog
Economisch belang	Bijdrage aan lokale economie (horeca, middenstand)	Laag Medium Hoog
Cultureel erfgoed	De verbinding vervult een culturele rol en/of biedt toegang tot een omgeving waar cultureel erfgoed aanwezig is	Ja Nee

* Stedelijke gebieden hebben vaker betere verbindingen dan landelijke gebieden waardoor zij automatisch sneller aan deze criteria kunnen voldoen. Het landelijk gebied is daarom geen onderdeel van het criterium netwerkpositie (punt 1 en 2).



Op basis van deze criteria kunnen de 41 veerverbindingen in Zuid-Holland vervolgens geclassificeerd worden in verbindingen met:

- a. een aanzienlijke en/of regionale functie in het mobiliteits- en recreatienetwerk;
- b. een beperkte en/of lokale functie in het mobiliteits- en recreatienetwerk.

Voorgesteld wordt om alleen de veerverbindingen die vallen onder categorie a. in aanmerking te laten komen voor een exploitatiesubsidie.



4 Financiering

Deze discussienota bevat nog geen financiële dekking. Afhankelijk van de wensen van de verschillende partijen kan gezocht worden naar een passende inzet en dekking.

Hiertoe zal na het zomerreces een voorstel worden gedaan.



5 Geraadpleegde bronnen

Gesproken organisaties

- Riveer Gorinchem
- Blue Amigo
- Veer Rozenburg-Maassluis
- Hoeksveer
- Waterbus
- Veerpontencoalitie
- Technische sessie commissie Bereikbaarheid & Wonen

Geraadpleegde bronnen

- Factsheet Veren Zuid-Holland.
- Omgevingsvisie Zuid-Holland.
- Subsidieregeling Mobiliteit (SRM) Zuid-Holland.
- Mobycon: 'De impact van het verdwijnen van veerponten' d.d. 5 februari 2024.
- Provincie Gelderland: 'Statenbrief - Afhandeling motie 24M131 Houd de verend in de vaart' d.d. 15 mei 2025.
- Twynstra Gudde: 'Veren in Gelderland – De toekomst van veerponten in Gelderland: vervanging, verduurzaming, financiering en opvolging' d.d. mei 2025.
- Provincie Noord-Holland: 'Op zoek naar de juiste vaarrichting – Discussienota handelingsperspectief veerponten provincie Noord-Holland' d.d. december 2025.
- Presentatie Rover – Veerponten in Nederland.