

Verdiensten van veerdiensten



Landelijk Veren Platform
p/a C.B.R.B. Postbus 23133, 3001 KC Rotterdam
www.landelijkverenplatform.nl



De maatschappelijke en economische betekenis
van de zoete veren in Nederland anno 2010

In opdracht van het Landelijk Veren Platform (LVP) is een onderzoek verricht naar het maatschappelijk en economisch belang van de veerdiensten in Nederland. Hierbij is het onderzoeksrapport van 2004 'Hoe ver is de overkant?' geactualiseerd (zie: www.landelijkverenplatform.nl > publicaties). Destijds bleek dat de veerdiensten in Nederland zowel maatschappelijk als economisch een onmisbare rol vervullen, maar dat diezelfde veerdiensten vanuit financieel oogpunt bezien te vaak in de gevarezone verkeerden. De uitkomsten van dit onderzoek, tezamen met een amendement van Tweede Kamerlid mr. C.G. Van der Staaij (SGP) leidden ertoe dat in 2006 tien miljoen euro aan subsidie door het Rijk beschikbaar werd gesteld. In het huidige onderzoek is geëvalueerd hoe de door het Rijk verstrekte subsidiegelden door de verschillende provincies zijn aangewend.

Bij de actualisatie, die een goed beeld geeft van het actuele maatschappelijk en economisch belang van de veerdiensten in Nederland, valt het milieu aspect op. De milieukosten als gevolg van omrijden zijn gewaardeerd aan de hand van de vervuilingkosten en preventiekosten die de extra luchtverontreiniging met zich mee brengt. De milieukosten van de 333 miljoen omrij -kilometers bedragen 5,6 miljoen euro.

De evaluatie van de subsidiegelden toont aan dat het bij het merendeel van de provincies ten aanzien van veerdiensten aan duurzaam, structureel beleid ontbreekt. Gegeven het maatschappelijk en economisch belang van de veerdienstsector is dit echter wél noodzakelijk. Een eerste stap die de overheid kan zetten is het scheppen van een nationaal kader.

MAATSCHAPPELIJK EN ECONOMISCH BELANG

In Nederland worden er momenteel 243 veerdiensten geëxploiteerd. Tezamen zetten deze veren jaarlijks ruim 32 miljoen personen over.

Aangetoond wordt dat het ontbreken van deze veerdiensten zal leiden tot barrièrewerking. Gebruikers zijn dan genoodzaakt hun gedrag aan te passen door een verandering in behoefte, van transport en/of locatie. Door te achterhalen hoe hoog het bedrag is waarmee de gebruiker gecompenseerd wil worden voor het 'wegnemen' van de veerdienst, de Willingness-to-Accept (WTA), kan het maatschappelijk belang van de veerdiensten gekwantificeerd worden. Het blijkt dan dat de totale WTA van de zoete veren 275,4 miljoen euro bedraagt.

Het omrijden leidt daarnaast tot een hogere milieubelasting, omdat de extra (weg)kilometers ook leiden tot een hogere emissie van broeikasgassen. De milieukosten als gevolg van omrijden zijn gewaardeerd aan de hand van de vervuilingkosten en preventiekosten die de extra luchtverontreiniging met zich mee brengt. De milieukosten van de 333 miljoen omrijkilometers bedragen 5,6 miljoen euro.

De directe economische betekenis van de zoete veren bedraagt ruim 27 miljoen euro. Uit de analyse van de financiële positie van de zoete veren blijkt dat de efficiëntie van veerdiensten is toegenomen.

Alhoewel de veerdiensten hun marge gemiddeld genomen hebben weten te verbeteren, geeft een aantal ervan te kennen dat, ondanks het feit dat zij geen exploitatietekort hebben, het moeilijk is om daadwerkelijk een geldlening te krijgen. Zij geven aan dat wanneer bijvoorbeeld de provincie of gemeente garant zou willen staan, de kredietverstrekker waarschijnlijk eerder een lening zal verstrekken doordat meer zekerheid wordt geboden. Dit komt de continuïteit van de veerdiensten ten goede doordat sneller kan worden overgegaan tot het doen van noodzakelijke investeringen ten behoeve van de bedrijfsvoering.

VEERDIENSTEN & MILIEU

Veerdiensten kunnen niet achterblijven als het om milieu gaat. Gegeven de geïntensiverde aandacht voor het milieu en de leefomgeving is een actieve houding van de veerdiensten van belang. Op basis van emissiefactoren uit de binnenvaart is de uitstoot van de veerdiensten in Nederland bepaald. Hieruit blijkt dat de emissies van schadelijke stoffen (o.a. CO₂ en SO₂) van de veerdiensten overeen komen met 2-4% van de totale emissies van de binnenvaart. Dit is beduidend lager dan de emissies van het wegvervoer. Om de emissies te beperken kunnen maatregelen worden genomen die zich richten op de gebruikte brandstof, de gebruikte techniek en op gedragsverandering. Voor de veerdienstsector lijkt het gebruik van laagzwavelige brandstof en alternatieve brandstof, zoals waterdiesel, daarbij het meest interessant.

EVALUATIE SUBSIDIEGELDEN

Uit de evaluatie van de subsidiegelden blijkt dat de verschillende provincies bij het toekennen van deze gelden aan overzetveren ieder hun eigen norm hanteren. Er is een wildgroei bij de provinciale invulling van de criteria voor de verstrekking van de subsidies in het kader van de Brede Doel Uitkering (BDU). Gesteld kan worden dat het ontbreken van een wettelijk nationaal kader voor de aanwending van subsidiegelden hiervan de oorzaak is. Alhoewel de subsidiegelden voor de 'instandhouding van overzetveren' was bedoeld, zijn de provincies vrijgelaten in de besteding van deze gelden en is ook weinig tot geen controle geweest op de naleving van de door het Interprovinciaal Overleg (IPO) opgestelde voorwaarden.

Alle provincies die aanspraak op de subsidiegelden hebben gemaakt geven – met uitzondering van de provincie Gelderland – aan géén vervolgbepaalde te voeren wanneer de middelen uitgeput zijn. Gegeven het maatschappelijk en economisch belang van de veerdiensten is dit zorgwekkend te noemen. Wanneer de provincies immers het belang van de veerdiensten zouden onderkennen, zou er structureel beleid ten aanzien van de veerdiensten gevoerd moeten worden. Uit de evaluatie kan gesteld worden dat er vooralsnog geen landelijk gereguleerd Verenfonds is opgericht, en als zodanig de intentie van het amendement wat leidde tot deze subsidie niet is gehaald.

VERDIENSTEN VAN VEERDIENSTEN: NATIONAAL KADER VEREIST

Uit het huidige onderzoek blijkt dat het maatschappelijk belang van de veerdiensten groot is; ook het directe economisch belang van de sector is niet onaanzienlijk. Daarnaast spelen overzetveren een belangrijke rol ten aanzien van het milieu: de extra milieukosten als gevolg van de omrijkilometers wanneer er geen veerdiensten zijn, zijn aanzienlijk. Veerdiensten voorkomen dus nutteloze kilometers en moeten dan ook in de 'mind-set' van (auto)gebruikers vertegenwoordigd zijn. De rijksoverheid kan de gebruiker bijvoorbeeld door informatiecampagnes bewust maken van veerdiensten als reële optie binnen de routekeuze. Met het oog op de toenemende drukte op de Nederlandse wegen, en daarmee toenemende files en wachttijden, kan het gebruik van een veerdienst dan wel eens sneller en voordeliger zijn dan eerst werd gedacht. Door verschillende partijen zijn al diverse projecten en ideeën aangedragen om het congestieprobleem aan te pakken, maar daarin wordt niet aan de veerdienstsector gedacht als mogelijke optie voor het verminderen van de congestie. Door dit wel te doen kan de veerdienstsector op middellange termijn de robuustheid van het Nederlandse wegennetwerk vergroten.

De evaluatie van de subsidiegelden toont aan dat het bij het merendeel van de provincies ten aanzien van veerdiensten aan duurzaam, structureel beleid ontbreekt. Gegeven het maatschappelijk en economisch belang van de veerdienstsector is dit echter wél noodzakelijk. Een eerste stap die de overheid kan zetten is het scheppen van een nationaal kader voor de besteding van o.a. subsidiegelden. Hierin moeten duidelijke richtlijnen en criteria worden opgenomen zodat uniform beleid ten aanzien van de veerdiensten kan worden gevoerd. Hierdoor belanden de veerdiensten niet tussen wal en schip, omdat nu vaak onduidelijk is onder wiens verantwoordelijkheid de veerdiensten vallen. Daarnaast kan een (provinciaal) waarborgfonds uitkomst bieden. Hierdoor wordt de kredietverstrekker meer zekerheid geboden en kunnen desbetreffende veerdiensten eerder overgaan tot het doen van noodzakelijke investeringen ten behoeve van de bedrijfsvoering. Voorwaarde hierbij zou kunnen zijn dat de investeringen duurzaam worden gedaan.

Het afstudeeronderzoek is verricht door:

Naam: Hendrik-Frans A. den Hartogh

Thesis: Master

Begeleiding: dr. Bart Kuipers

Erasmus Universiteit Rotterdam,

Faculteit der Economische Wetenschappen

Het volledige rapport kunt u downloaden op www.landelijkverenplatform.nl

