

In Oud-Beijerland

Schipper, hoelang kan ik nog over?

Warner van der Louw

Foto's Peter Hilz

Tot verdriet van burgers en politici dreigt het Rhoonse Veer te stoppen, zoals zoveel veerdiensten in het land.



Een petitie om het Rhoonse Veer in bedrijf te houden, werd al ruim drieduizend keer getekend

Het is ongeveer 08.30 uur als het Rhoonse Veer vanuit naamgever Rhoon aanmeert bij de steiger in Oud-Beijerland. Een handjevol mensen, veelal met fiets, stapt af en begint aan de beklimming van de dijk die het dorpje scheidt van het water in het Spui. Het pontje wordt vooral gebruikt door forenzen, scholieren en toeristen. Jaarlijks zet het zo'n 37.000 mensen over.

Vijf mannen stappen op. Anders dan veel andere veerponten, vaart het Rhoonse Veer niet exclusief tussen twee plaatsen, maar zijn er drie haltes: Rhoon, Oud-Beijerland en Spijkenisse. De kapitein, die er daadwerkelijk uitziet als kapitein Iglo, rekent bij zijn passagiers 1,60 euro af en koerst dan westwaarts, in de richting van Spijkenisse.

Zo gaat het hier al jaren, maar deze zomer zou wel eens de laatste kunnen zijn voor het Rhoonse Veer. Tien jaar geleden kwam het in handen van het bedrijf Blue Amigo uit Zwijndrecht. Het contract om het veer open te houden, is inmiddels verlopen en er moet flink geld bij om ermee door te gaan, zegt directeur Vincent Romijn aan de telefoon: 'Materiaalkosten

zijn gestegen, personeelskosten ook. We willen heus wel door met de pont, maar het moet wel rendabel zijn.' Komt de financiering niet rond, dan stopt Blue Amigo met het Rhoonse Veer.

Dat doemscenario schokt de Hoeksche Waard. Lokale politici verweren zich. Twee gemeenteraadsleden varen mee naar Spijkenisse om erover te vertellen. 'We zitten hier op een eiland met feitelijk maar twee uitgangen: de Heinenoordtunnel richting het noorden en de Kiltunnel richting het oosten. Afgelopen zomer was de Heinenoordtunnel dicht, toen was dit veer stampvol, gingen er zelfs twee,' zegt Brandon Ridderhof (24), fractievoorzitter van de partij Lokalen Hoeksche Waard.

'Je had eigenlijk nog eerder moeten komen, dan was het drukker geweest, door alle scholieren en forenzen,' zegt PvdA-fractievoorzitter Mark de Koning (59). Hij geeft eerlijk toe dat meevaren voor hem zelf geen dagelijkse praktijk is. 'Misschien vier keer per jaar. Maar mijn vrouw neemt 'm naar haar werk!'

Wie ook meevaart naar Spijkenisse, is

de 44-jarige Ron van Houwelingen, voor wie de veerpont erg belangrijk is. 'Ik neem 'm vijf keer per week om naar mijn werk te gaan. Dat-ie misschien stopt? Tja, niet goed hè. Dan moet ik denk ik,' – hij berekent in stilte zijn reistijd – 'wel 40 minuten langer fietsen op een dag.'

Het Rhoonse Veer is niet de enige veerpont die het moeilijk heeft. Blue Amigo dreigt elf veerverbindingen uit de vaart te halen als er geen geld bij komt, waaronder ook de pont tussen Kinderdijk, Krimpen aan de Lek en Ridderkerk en die tussen Tiel en Wamel. Ook veerponten die niet van Blue Amigo zijn, hebben het moeilijk.

Naast lokale politici laten ook de gebruikers van het Rhoonse Veer het er niet bij zitten. Scholier Josje van Tongeren begon een petitie die al meer dan drieduizend keer is ondertekend. 'Een geweldige actie natuurlijk,' zegt De Koning. 'Het wordt voor scholieren uit Rhoon, die in Oud-Beijerland naar school gaan, ook echt flink omfietsen als het veer stopt,' zegt Ridderhof. 'Ik denk dat de meesten dan met het openbaar vervoer hierheen zullen komen, via een van de tunnels. Dan ben je

‘We hebben gewoon geen dekkende bedrijfsvoering’



Peter Hiltz

toch al gauw 45 minuten onderweg.’

Dat er geld bij moet om het veer te behouden, daarover valt best te praten, zegt zowel De Koning als Ridderhof. Maar of dat gesprek met Blue Amigo gaat worden gevoerd, is nog onduidelijk. ‘Van origine zijn we een bedrijf voor maritieme dienstverlening. Veerverbindingen leken ons een jaar of tien geleden een leuke markt om in te stappen, maar we hebben de financiële risico’s te laag ingeschat,’ zegt Romijn in alle eerlijkheid. ‘Misschien hadden we ons voor het dubbele bedrag moeten inschrijven, was het dan wél rendabel geworden. Hoe dan ook willen we niet meer verder met verlieslijdende veren. Anders hebben we gewoon geen dekkende bedrijfsvoering.’

Een hele nieuwe aanbesteding, waarop ook andere partijen kunnen inschrijven, is volgens Romijn het beste idee. Wat Ridderhof en De Koning betreft, is dat een optie, al zien ze het liever anders. ‘Er zal de nodige tijd overheen gaan bij een nieuwe aanbesteding. Blue Amigo is er als je het mij vraagt verantwoordelijk voor om dit netjes af te handelen, en door zomaar te stoppen, doen ze dat niet.’

In Brussel

Waarom de EU op Almere lijkt



EU-correspondent
René van Rijkjevorsel

buigt zich over het te verwachten gesteggel over de meerjarenbegroting van de Europese Unie.

Almere kon ooit met de kennis van de twintigste eeuw worden ingericht, niet gehinderd door beslissingen uit de tijd van paard en wagen. Leidde dat tot een overzichtelijk geheel? Nee. Almere is een verkeerslogistieke nachtmerrie.

Iets dergelijks geldt, op bestuurlijk niveau, voor de Europese Unie. Dit jonge samenwerkingsverband had eenvoudig, democratisch en transparant kunnen zijn, niet gehinderd door een lastige erfenis waarop moest worden voortgebouwd. Maar niks van dat al. Niet democratisch, niet transparant, wel nodeloos ingewikkeld.

Neem het dagelijkse bestuur van de EU, de Commissie. Een aantal maanden na Europese verkiezingen treedt een nieuwe Commissie aan voor een periode van vijf jaar. Op 1 december 2024 begon de tweede onder leiding van Ursula von der Leyen.

De Commissie werkt met een begroting, in EU-jargon het Meerjarig Financieel Kader (MFK). Maar het MFK valt niet samen met de zittingsduur, want het bestrijkt zeven jaar. De huidige Europese begroting loopt van 1 januari 2021 tot 1 januari 2028. Over tweeënhalf jaar moet er een nieuwe begroting zijn goedgekeurd. Door de lidstaten, die unaniem akkoord moeten gaan, en het Europees Parlement.

Het MFK dat in 2021 van kracht werd, bevatte een budget van 1.074,3 miljard voor zeven jaar (tegen de prijzen van 2018, om het nog wat ingewikkelder te maken). Dit geld wordt door de lidstaten naar rato betaald aan Brussel. Alle bedragen worden gecorrigeerd voor inflatie. Het MFK van 2021 komt eind 2027 naar schatting uit op 1.431 miljard euro. In 2020 is er 750 miljard euro aan het MFK toegevoegd, het coronaherstelfonds.

De Commissie zal naar verwachting deze zomer het voorstel voor het nieuwe MFK presenteren. In Brussel gonst het al van de geruchten over een nieuw soort MFK, dat niet langer rust op de pijlers landbouw en cohesie,

maar meer op defensie en veiligheid. De meerjarenbegroting gaat tot nog toe voor tweederde op aan landbouw- en milieusubsidies en cohesiebeleid om achtergestelde EU-gebieden te stimuleren.

Een ‘briefadvies’ van de Nederlandse Adviesraad Internationale Vraagstukken (AIV) dat vorige week werd gepubliceerd, pleit niet alleen voor een MFK van vijf jaar, gelijk aan de termijn van de Commissie, maar ook voor meer – financiële – aandacht voor veiligheid. Maar de AIV zegt niet: schrap in die landbouw- en cohesie-uitgaven. Nee, de AIV wil meer geld naar Brussel. ‘Accepteer dat de EU-begroting in het licht van de nieuwe geopolitieke realiteit en (...) uitdagingen op het terrein van defensie, veiligheid en strategische autonomie omhoog moet.’

VVD-minister Eelco Heinen van Financiën zal het advies voor kennisgeving aannemen. Meer geld naar Brussel? Mooi niet. Zo zal van de bijna 400 miljard voor cohesiebeleid eind 2028 minder dan 300 miljard zijn uitgegeven. Daar zit dus ruimte. En traditioneel mogen cohesiegelden niet worden besteed aan militaire of defensie-gerelateerde projecten. Ook daar valt nog een (veiligere) wereld te winnen.

Anna Ross/picture alliance via Getty Images



EU wordt nodeloos ingewikkeld bestuurd