

Visie op de veerdiensten

Rapport Gemeente Krimpenerwaard

BMC
juli 2019
drs. A.H.M. van Helden
Projectnummer: PO002210
Classificatie: Openbaar
Status: inhoud definitief

Inhoud

Hoofdstuk 1 Aanleiding, doel en werkwijze	3
1.1 Aanleiding	3
1.2 Werkwijze	3
Hoofdstuk 2 Leidraad voor toekomstig handelen	4
2.1 De strategische visie	4
2.2 De tactische visie	11
2.3 De operationele visie	14
Bijlage 1 Geografische overzichten	16
Bijlage 2 Kerngegevens per veerdienst	20
1. Schoonhoven – Gelkenes	20
2. Ammerstol – Groot-Ammers	21
3. Bergambacht/Bergstoep – Streefkerk	23
4. Lekkerkerk – Nieuw-Lekkerland	24
5. Krimpen aan de Lek – Kinderdijk	27
6. Krimpen aan de Lek – Kinderdijk – Ridderkerk	29
7. Ouderkerk aan den IJssel – Nieuwerkerk aan den IJssel	31
8. Gouderak – Moordrecht	33
Bijlage 3 Vervoersbewegingen en vervoerswaarde per veerdienst	35
Bijlage 4 Het gemeentelijk bedrijf Veerdienst Schoonhoven BV	37
Bijlage 5 Gemeentelijke baten en lasten	40
Bijlage 6 Gekwalificeerde maatschappelijke waarde per veerdienst	46
Bijlage 7 Gekwantificeerde 'zachte' waarden per veerdienst	47
Bijlage 8 Omgevingsanalyse	48
Ontwikkelingen inzake nut en noodzaak van veerdiensten	49
Ontwikkelingen inzake de organisatie van veerdiensten	58
Bijlage 9 Checklist voor toekomstig handelen	68

Dit document is opgesteld door BMC en de (auteurs)rechten met betrekking tot de inhoud en het format van dit document berusten bij BMC. Dit document is uitsluitend bedoeld voor gebruik door de opdrachtgever en mag niet worden gepubliceerd of aan anderen ter beschikking worden gesteld zonder uitdrukkelijke voorafgaande toestemming van BMC.

Hoofdstuk 1 Aanleiding, doel en werkwijze

1.1 Aanleiding

De gemeente Krimpenerwaard kent een achttal veerdiensten. Tot nog toe zijn de issues die vanuit die veerdiensten naar voren kwamen ad hoc opgepakt, zonder een beeld van het belang van de veerdiensten en zonder een algemeen afwegingskader vanuit raad of college.

Elk van deze acht veerdiensten heeft zijn eigen historie, van soms honderden jaren. Daardoor zijn er veel grote verschillen in eigendom, organisatie van de veerdienst, veerrecht, vervoerswaarde, betrokkenheid/bijdrage van de gemeente.

Het is wenselijk dat het college en/of de raad een verenvisie vaststelt waarop verder beleid kan worden geformuleerd, zodat toekomstige afwegingen over de veren daarop kunnen worden gebaseerd en de afwegingen niet meer ad hoc en onder tijdsdruk hoeven plaats te vinden.

1.2 Werkwijze

Wij hebben de volgende werkwijze gevolgd bij het opstellen van visiedocument:



De gemeente werkt op dit moment ook aan een Omgevingsvisie. De verenvisie zou in de toekomst, al dan niet bijgesteld, deel kunnen uitmaken van die bredere visie.

Hoofdstuk 2 Leidraad voor toekomstig handelen

Dit hoofdstuk vormt de kern van deze visie op de veerdiensten.

De visie wordt onderscheiden naar drie niveaus:

- het **strategische** niveau, gericht op het vaststellen van beleid om maatschappelijke doelen te bereiken;
- het **tactische** niveau, gericht op het vormgeven van relaties met veer-exploitanten en andere organisaties teneinde de maatschappelijke doelen te bereiken (externe organisatie);
- het **operationele** niveau, gericht op de interne voorbereiding en uitvoering van bestuurlijke besluiten (interne organisatie).

Bij de uitvoering gaat het om het uitvoeren van activiteiten waartoe bestuurlijk is besloten en het actueel houden van het zicht op de voortgang ten opzichte van de afgesproken doelen, activiteiten en inzet van middelen.

De visie op elk van de drie niveaus is gebaseerd op één of meer fundamentele vragen waarop antwoorden worden geformuleerd. De antwoorden worden gegeven op basis van de resultaten van de analyses die zijn opgenomen in de bijlagen (en met een verwijzing daarnaar). De antwoorden worden vervolgens vertaald naar onderdelen van de visie.

De visie op elk niveau bestaat uit één of meer concrete uitgangspunten en richtlijnen voor handelen en besluiten over het verenstelsel als geheel en over afzonderlijke veerdiensten.

2.1 De strategische visie

De strategische visie is gebaseerd op vier fundamentele vragen (a, b, c en d).

Vraag a

Hoe bepalen we het maatschappelijk belang van de afzonderlijke veerdiensten en het verenstelsel als geheel, als uitgangspunt voor het toekomstig beleid?

Antwoord a

Het maatschappelijk belang wordt bepaald door twee min of meer 'harde' waarden: de vervoerswaarde en het financieel effect op de gemeentelijke begroting. Het maatschappelijk belang wordt tevens bepaald door enkele meer 'zachte' waarden: de bijdrage aan de bereikbaarheid van voorzieningen en de evacuatiecapaciteit, de bijdrage aan het toeristisch/recreatief verkeer, de bijdrage aan de aantrekkelijkheid van de woon-, werk- en leefomgeving, de bijdrage aan de beleving van cultureel erfgoed en de bijdrage aan de milieu- en gezondheids- aspecten van vervoersbewegingen en/of veiligheid op het water (zie bijlage 8).

De 'harde' waarden 'vervoerswaarde' en 'financieel belang op de gemeente-begroting' kunnen niet worden gekwantificeerd in euro's, maar kunnen wel worden weergegeven in een indeling van kwalitatieve waarden¹ (klassen) en een onderlinge rangorde.

We bepalen de (gekwalficeerde) vervoerswaarde aan de hand van het aantal overzettingen. We bepalen het (gekwalficeerde) financieel effect als het saldo van de financiële baten en lasten die de gemeente ondervindt van de veerexploitatie (zie bijlage 6, die wat betreft de vervoerswaarden is gebaseerd op bijlage 3 en wat betreft het financieel effect op bijlage 5).

Onderstaand overzicht schetst een beeld van de kwalitatieve vervoerswaarden en de kwalitatieve maatschappelijke waarde per veerdienst en voor het stelsel als geheel (maar nog zonder rekening te houden met de invloed van de 'zachte' waarden):

Veerdienst	Kwalitatieve vervoerswaarde		Kwalitatief financieel effect op begroting gemeente	Gekwalficeerde 'harde' maatschappelijke waarde
	rangorde	absoluut		
Schoonhoven – Gelkenes	1	Groot	Positief	Zeer groot
Bergambacht/ Bergstoep – Streefkerk	2	Groot	Positief	Zeer groot
Krimpen aan de Lek – Kinderdijk	3	Groot	Geen	Groot
Lekkerkerk – Nieuw-Lekkerland	4	Middel-groot	Negatief	Middelgroot
Gouderak – Moordrecht	5	Middel-groot	Negatief	Middelgroot
Krimpen aan de Lek – Kinderdijk – Ridderkerk (Drieboeksveer)	6	Niet groot	Negatief	Gering
Ouderkerk aan den IJssel – Nieuwerkerk aan den IJssel	7	Niet groot	Licht negatief	Middelgroot
Ammerstol – Groot-Ammers	8	Gering	Geen	Gering
<i>Totaal bestaande veerdiensten</i>			<i>Licht negatief</i>	<i>Waardevol</i>

¹ De vervoerswaarde kan niet exact worden bepaald, omdat de veerexploitanten hun soorten overzettingen op onderling verschillende wijze registreren en er geen objectieve maatstaf bestaat om verschillende soorten overzettingen ten opzichte van elkaar te waarderen op maatschappelijke waarde. Het financieel effect op de gemeentebegroting kan niet exact worden bepaald omdat de gemeentelijke administratie van baten en lasten voor veerdiensten daarvoor nog niet toereikend is (en tevens omdat op dit moment voor de drie veren die worden geëxploiteerd door Veerdienst Schoonhoven BV geen objectieve saldering is te maken tussen de lasten van de subsidie en de baten van het dividend).

Strategische visie, gebaseerd op vraag en antwoord a

Vraag en antwoord a leiden tot de volgende onderdelen van de strategische visie:

1. Bovenstaand overzicht vormt het uitgangspunt voor het toekomstig beleid voor het verenstelsel als geheel en voor afzonderlijke veerdiensten.
2. Maatschappelijke aspecten die voor afzonderlijke veerdiensten naast de vervoerswaarde van belang kunnen zijn, betreffen de bijdrage die de dienst het veer levert aan: de bereikbaarheid van voorzieningen, het toeristisch/recreatief verkeer, de aantrekkelijkheid van de woon-, werk- en leefomgeving, de beleving van cultureel erfgoed en de milieu- en gezondheidsaspecten van de vervoersbewegingen en/of de veiligheid op het water. Deze aspecten zijn (nog) minder goed kwantificeerbaar en dienen daarom vooral in kwalitatieve zin te worden betrokken bij de afwegingen.
3. Het streven dient te zijn: behoud van de bestaande veren.
Het bestaande stelsel van acht veerdiensten is immers waardevol om te behouden (zie bijlage 8) vanwege de maatschappelijke waarden van die acht veerdiensten en van het stelsel als geheel.

Vraag b

Beschouwt de gemeente het instandhouden van de bestaande acht veerdiensten en het bestaande verenstelsel als geheel als een kerntaak?

Antwoord b

De vraag die schuilgaat achter de vraag over de gemeentelijke kerntaak luidt: Kan de maatschappelijke waarde van de afzonderlijke veerdiensten en het verenstelsel ook worden behouden zonder gemeentelijke bemoeienis?

Op dit moment zijn er vier veerdiensten die in de praktijk opereren zonder gemeentelijke financiële bijdrage, namelijk: Schoonhoven – Gelkenes (formeel wel met gemeentelijke bijdrage, maar per saldo met een positief effect op de gemeentelijke begroting), Bergambacht/Bergstoep – Streefkerk, Krimpen aan de Lek – Kinderdijk en Ammerstol – Groot-Ammers.

De andere vier opereren met een jaarlijkse gemeentelijke financiële bijdrage. Het is niet aannemelijk dat deze tweede groep van vier in stand zou kunnen blijven zonder structurele financiële bijdrage van de gemeente. Dat betekent voor deze groep in elk geval dat er waardevolle maatschappelijke waarde verloren zou gaan als de gemeente haar bemoeienis met deze veerdiensten zou stoppen. Zonder financiële bijdrage van de gemeente zullen zij namelijk hun exploitatie moeten beëindigen.

Voor de veerdiensten die in de praktijk opereren zonder gemeentelijke financiële middelen geldt dat gemeentelijke bemoeienis niet zozeer nodig is voor het behoud ervan, maar wel wenselijk om te komen tot verhoging van de maatschappelijke waarde. Zie hiervoor verder onder vraag en antwoord c.

Gemeentelijke bemoeienis is dus deels noodzakelijk en deels vooral ook wenselijk. Daarom is het een gemeentelijke kerntaak om de maatschappelijke waarde van het huidige verenstelsel in stand te houden.

Deze taak is primair gericht op het vaststellen van beleid om maatschappelijke doelen te bereiken (strategie), maar kent als uitvloeisel daarvan ook elementen van het vormgeven van relaties met veerexploitanten (tactiek) en van interne voorbereiding en uitvoering van het beleid (operatie).

Strategische visie, gebaseerd op vraag en antwoord b

Vraag en antwoord b leiden tot de volgende onderdelen van de strategische visie:

4. Het instandhouden van de maatschappelijke waarde van het huidige verensstelsel is een gemeentelijke kerntaak.

Vraag c

Hoever gaan we als gemeente bij het nemen van besluiten over het in stand houden van afzonderlijke veerdiensten? Welk afwegingskader kunnen we hanteren bij het nemen van dergelijke beslissingen?

Antwoord c

Op grond van de punten 1 en 2 van de strategische visie wordt de maatschappelijke waarde van een veerdienst vooral bepaald door de vervoerswaarde van die veer- dienst en het financieel effect van die veerdienst op de gemeentelijke begroting; in mindere mate kunnen ook andere, meer 'zachte', waarden bepalend zijn, zoals de bereikbaarheid van voorzieningen.

Het is volgens ons niet realistisch om per veerdienst een maatschappelijke waarde te bepalen in euro's. Maatschappelijke baten en lasten laten zich immers niet echt kwantificeren tot exacte bedragen. Wel kunnen we de maatschappelijke waarde per veerdienst weergeven in een cijfermatige onderlinge verhouding: de gekwantificeerde relatieve maatschappelijke waarde per veerdienst.

Het ligt voor de hand om de vervoerswaarden en het financieel effect op de gemeentelijke begroting daartoe als volgt te kwantificeren:

Aspect van maatschappelijke waarde	Kwalificatie van de absolute maatschappelijke waarde	Kwantificatie van de relatieve maatschappelijke waarde
Vervoerswaarde	Groot	4
	Middelgroot	3
	Niet groot	2
	Gering	1
Financieel effect op gemeentebegroting	Positief	5
	Geen	4
	Licht negatief	3
	Negatief	2
	Zeer negatief	1

Dit leidt tot de volgende kwantificatie van de relatieve maatschappelijke waarde per bestaande veerdienst:

<i>Veerdienst</i>	<i>Relatieve vervoerswaarde in cijfers (A)</i>	<i>Relatief financieel effect op begroting gemeente in cijfers (B)</i>	<i>'Harde' relatieve maatschappelijke waarde in cijfers (AxB)</i>	<i>Ter vergelijking: de absolute maatschappelijke waarde</i>
Schoonhoven-Gelkenes	4	5	20	Zeer groot
Bergambacht/ Bergstoep – Streefkerk	4	5	20	Zeer groot
Krimpen aan de Lek – Kinderdijk	4	4	16	Groot
Lekkerkerk – Nieuw-Lekkerland	3	2	6	Middelgroot
Gouderak – Moordrecht	3	2	6	Middelgroot
Krimpen aan de Lek – Kinderdijk – Ridderkerk (Driehoeksveer)	2	2	4	Gering
Ouderkerk aan den IJssel – Nieuwerkerk aan den IJssel	2	3	6	Middelgroot
Ammerstol – Groot-Ammers	1	4	4	Gering

Het ligt aanvullend voor de hand om de vervoerswaarde van een afzonderlijk veer in de bovenstaande tabel, op basis van een kwalitatieve waardering, te kunnen verhogen met een 'bonus' voor de meer 'zachte' maatschappelijke waarden, volgens de onderstaande kwantificering:

'Zachte' maatschappelijke waarde	Maximale bonus op de vervoerswaarde
Bijdrage aan bereikbaarheid van voorzieningen	+ 0,1
Bijdrage aan toeristisch/recreatief verkeer	+ 0,1
Bijdrage aan aantrekkelijkheid woon-, werk- en leefomgeving	+ 0,1
Bijdrage aan beleving van cultureel erfgoed	+ 0,1
Bijdrage aan milieu- en gezondheidsaspecten van vervoersbewegingen en/of veiligheid op het water	+ 0,1

Dit leidt tot de volgende kwantificatie van de relatieve maatschappelijke waarde per bestaande veerdienst, waarbij naast de 'harde' ook de 'zachte' maatschappelijke waarden zijn gewaardeerd:

<i>Veerdienst</i>	<i>Relatieve vervoers - waarde in cijfers (A)</i>	<i>Relatieve vervoerswaarde in cijfers, verhoogd met bonus voor 'zachte' maatschappelijke waarden (A met bonus)</i>	<i>Relatief financieel effect op begroting gemeente in cijfers (B)</i>	<i>Relatieve maatschappelijke waarde in cijfers (A met bonus x B)</i>
Schoonhoven – Gelkenes	4	4,2	5	21
Bergambacht/ Bergstoep – Streefkerk	4	4,2	5	21
Krimpen aan de Lek – Kinderdijk	4	4,275	4	17,1
Lekkerkerk – Nieuw-Lekkerland	3	3,25	2	6,5
Gouderak – Moordrecht	3	3,225	2	6,45
Krimpen aan de Lek – Kinderdijk – Ridderkerk (Driehoeksveer)	2	2,15	2	4,3
Ouderkerk aan den IJssel – Nieuwerkerk aan den IJssel	2	2,15	3	6,45
Ammerstol – Groot-Ammers	1	1,125	4	4,5

Voor de kwantificering van de bonus op de vervoerswaarde per veerdienst verwijzen wij naar bijlage 7.

Het ligt volgens ons voor de hand om de ondergrens van de relatieve maatschappelijke waarde in cijfers te stellen op 4,2. Die ondergrens is zo gekozen, omdat:

- volgens punt 3 (hierboven) van de strategische visie het streven dient te zijn: behoud van de bestaande veren; het bestaande stelsel van acht veerdiensten is immers waardevol om te behouden vanwege de maatschappelijke waarden van die acht veerdiensten en van het stelsel als geheel; alle bestaande veerdiensten in de gemeente kennen een gekwantificeerde maatschappelijke waarde van meer dan 4,2 (de laagste scoort 4,3);

- de tabel in het antwoord op vraag a. van de strategische visie (op bladzijde 5 onderaan en 6 bovenaan) laat zien dat de veerdiensten Krimpen aan de Lek – Kinderdijk – Ridderkerk (Driehoeksveer) en Ammerstol – Groot-Ammers een kwalificatie 'gering' kennen; met andere woorden: ze zijn waardevol genoeg om te behouden, maar verkeren ook aan de ondergrens van wat voldoende is om te willen behouden.

Strategische visie gebaseerd op vraag en antwoord c

Vraag en antwoord c leiden tot het volgende onderdeel van de strategische visie:

5. Bovenstaande kwantificering van de relatieve maatschappelijke waarde per veerdienst vormt het afwegingskader bij toekomstige besluitvorming over het behoud van afzonderlijke veerdiensten. Dit kader geeft de begrenzing aan tot hoever de gemeente in financiële zin moet willen gaan bij het nemen van besluiten om veerdiensten al dan niet in stand te houden.
6. Het streven dient te zijn: het behouden van elk van de bestaande acht veerdiensten, met behoud van zo veel mogelijk maatschappelijke waarde (zie ook punt 3 van deze strategische visie), maar met een gekwantificeerde minimale relatieve verhouding van 4,2.

Vraag d

Welke mogelijkheden bestaan er voor de gemeente om de (absolute) maatschappelijke waarde van de afzonderlijke veerdiensten en het verenstelsel als geheel te verhogen?

Antwoord d

Wij zien mogelijkheden om te komen tot verhoging voor het stelsel als geheel van de vervoerswaarde en tot verhoging van de meer 'zachte' waarden. Het gaat daarbij om het, min of meer permanent, proactief zoeken naar mogelijkheden, zoals de volgende:

- verlenging van de waterbusverbinding Rotterdam – Kinderdijk naar Lekkerkerk/Nieuw-Lekkerland (zie bijlage 8, onder a);
- verbeteringen in de bewegwijzering, aansluitingen op het openbaar vervoer en haltevoorzieningen bij de veren (zie bijlage 8, onder a);
- aantrekken van meer toeristisch/recreatief verkeer van buiten de gemeente (zie bijlage 8, onder b).

Dit betekent meer overleg met diverse stakeholders en ervaringsdeskundigen² buiten de gemeentelijke organisatie, soms vooroverleg met buurgemeenten waar het gaat om mobiliteitsprojecten en -onderzoeken van Rijk, provincie en MRDH, soms actieve lobby, soms faciliteren in de vorm van het bieden van gemeentelijke ondersteuning in de communicatieve sfeer, incidenteel onderzoek uitvoeren naar de cultuurhistorie van de veerverbindingen en de relaties tussen de verschillende dorpen en steden van de Krimpenerwaard en de omliggende waarden, in samenwerking met burgers en partnerorganisaties.

² Denk aan de veerexploitanten binnen de Krimpenerwaard, de veerbranche op landelijk niveau, toeristische verenigingen, werkgeversverenigingen binnen de Krimpenerwaard, de provincie, Rijkswaterstaat, maar ook aan andere gemeenten met relatief veel veerdiensten in hun watergebieden.

Dit leidt weliswaar tot aanvullende vaste financiële lasten op de gemeentelijke begroting, in de vorm van extra personeelskosten, maar die kunnen redelijk beperkt blijven. Wij ramen de extra kosten gemiddeld op maximaal € 25.000,- per jaar, zijnde 0,25 fte voor een senior beleidsmedewerker. Het realiseren van nieuwe voorzieningen kan leiden tot aanvullende materiële kosten voor de gemeente, maar deze zullen moeten worden voorgelegd in de vorm van concrete voorstellen in de vorm van een businesscase per mogelijkheid tot verhogen van de maatschappelijke waarde.

Strategische visie gebaseerd op vraag en antwoord d

Vraag en antwoord c leiden tot het volgende onderdeel van de strategische visie:

7. Het streven dient te zijn: verhoging van de maatschappelijke waarde van het verensstelsel, in eerste instantie door te investeren in menskracht om aanvullende maatschappelijke waarden, samen met derden als onder meer veerexploitanten en hun brancheorganisaties, regionale en provinciale overheidspartners en ov-uitvoerders, te inventariseren en om te zetten in concrete voorstellen, in de vorm van een businesscase per concrete mogelijkheid.

2.2 De tactische visie

De tactische visie is gebaseerd op drie fundamentele vragen (e, f en g).

Vraag e

Hoe kan de gemeente voor het exploiteren van veerdiensten het beste omgaan met de keuze tussen exploiteren door particuliere exploitanten dan wel door de eigen gemeentelijke vennootschap 'Veerdienst Schoonhoven BV'?

Antwoord e

Schaalvergroting biedt een betere basis voor het benutten van de technische mogelijkheden voor verbetering van de klantvriendelijkheid, de bedrijfsvoering, de veiligheid, de motor-emissies en voor het oplossen van kwetsbaarheden zoals schaarste wat betreft gekwalificeerde schippers (zie bijlage 8, onder m en h t/m l). De gemeente heeft met haar eigen vennootschap 'Veerdienst Schoonhoven BV' een uitstekende basis om toekomstige schaalvergroting te realiseren en daarbij grip te blijven te houden op de exploitatie. Daarbij dient de gemeente wel te zorgen voor een juiste uitvoering van wettelijke rechten van marktpartijen, voor een zekere mate van sociaal beleid jegens de huidige particuliere exploitanten en voor het behouden van een minimale vorm van marktwerking. De aanbestedingswetgeving biedt mogelijkheden tot 'quasi-inbesteden' bij Veerdienst Schoonhoven BV.

Tactische visie gebaseerd op vraag en antwoord e

Vraag en antwoord e leiden tot de volgende onderdelen van de tactische visie:

8. Kies voor geleidelijke overgang van de exploitatie van de meeste veerdiensten in de gemeente naar het gemeentelijke veerbedrijf Schoonhoven BV, met oog voor behoud van marktwerking, en voor de (wettelijke) eisen van behoorlijk bestuur, aanbesteding en mededinging.

9. Bied bestaande exploitanten kansen op voortzetting van hun bedrijf door, ingeval een nieuwe aanbesteding³ aan de orde is, die aanbesteding zo in te richten dat de bestaande exploitant op voorhand ten minste evenveel kans heeft op gunning als Veerdienst Schoonhoven BV.
10. Besteed, indien de bestaande exploitant zelf aangeeft zijn dienst niet te willen voortzetten en Schoonhoven BV vervolgens een offerte indient die voor de gemeente aantrekkelijk is onder de omstandigheden van dat moment, 'quasi-in' bij Schoonhoven BV. Op deze wijze zal er op de langere termijn en op 'natuurlijke wijze' een gemeentelijke bv ontstaan die alle professionele veerdiensten langs de gemeentelijke grenzen exploiteert, met alle voordelen van dien, zoals het kunnen inspelen op ontwikkelingen in wetgeving, technische mogelijkheden, maatschappelijke normen voor veiligheid en milieu en de snelheid van gedragsveranderingen bij (potentiële) gebruikers van veerdiensten.

Vraag f

Welke maatregelen in de sfeer van bestaande en nieuwe overeenkomsten met veerexploitanten zijn wenselijk om de exploitatie te concentreren bij de gemeentelijke vennootschap, voor het verkrijgen en behouden van optimale gemeentelijke grip op de exploitatie en voor het beperken van de gemeentelijke kosten?

Antwoord f

Wij zien aanleiding tot het nemen van maatregelen ten aanzien de volgende aspecten:

- uitsluiten van overdracht van de overeenkomst door de exploitant aan een derde partij (om grip te blijven te houden op de mogelijkheid tot opnieuw aanbesteden; zie bijlage 8, onder m);
- optimaliseren looptijd overeenkomsten (als afweging tussen kort houden om opnieuw te kunnen aanbesteden en lang maken om investeringen door exploitanten mogelijk te maken; zie bijlage 8, onder m; dit leidt tot een optimum rond 8 à 10 jaar);
- bieden van stimulans om tarieven te optimaliseren (om daarmee de gemeentelijke subsidie beperkt te kunnen houden; zie bijlage 8, onder g);
- meer uitgaan van uniformiteit in de opzet van exploitatieovereenkomsten (met het oog op eenvoud, overzichtelijkheid en handhaafbaarheid), en bieden van maatwerk waar wenselijk (met het oog op flexibiliteit; zie bijlage 8, onder f);
- aanbieden aan exploitanten van voorzieningen die slechts indirect te maken hebben met de veerexploitatie, zoals woonruimte, waartegen geen kostendekkende vergoeding door de exploitant staat, zo veel mogelijk beperken en in elk geval buiten de exploitatieovereenkomst regelen (zoals woonruimte in een huurovereenkomst, om zo zuiver mogelijk inzicht te blijven houden in de financiële effecten van de veerexploitatie; zie bijlage 8, onder h);

³ Wij gebruiken het woord 'aanbesteding' zonder nader aan te geven in welke vorm dat gebeurt. Feitelijk zal er sprake zijn van onderhandse aanbesteding, waarbij de bestaande exploitant en Veerdienst Schoonhoven BV worden uitgenodigd om in te schrijven (zie onder 10 hieronder). Eventuele gunning aan Veerdienst Schoonhoven BV krijgt de vorm van 'quasi-inbesteden'.

- creëren van een mogelijkheid om opnieuw te kunnen aanbesteden indien een veerexploitant de gemeente vraagt om aanvullende subsidie en de gemeente twijfel heeft of de subsidie na honorering nog marktconform is; een dergelijke mogelijkheid voorkomt dat er een prikkel ontstaat voor exploitanten van veerdiensten met een betrekkelijk hoge maatschappelijke waarde om gedurende de looptijd van de overeenkomst te komen tot een verhoging van subsidie die niet of niet volledig is gebaseerd op overmacht.

Tactische visie gebaseerd op vraag en antwoord f

Vraag en antwoord f leiden tot de volgende onderdelen van de strategische visie:

11. Sluit in overeenkomsten met veerexploitanten de mogelijkheid uit van overdracht door de exploitant van de overeenkomst aan een derde partij.
12. Bind overeenkomsten met veerexploitanten aan een maximale termijn van 8 à 10 jaar.
13. Bied meer ruimte voor tariefsverhoging en differentiatie van tarieven tussen (vaste en incidentele) gebruikers.
14. Werk zo veel mogelijk met standaardbepalingen in overeenkomsten, met behoud van de mogelijkheden tot maatwerk.
15. Neem in overeenkomsten met veerexploitanten een bepaling op die het voor de gemeente mogelijk maakt om opnieuw aan te besteden indien een veerexploitant de gemeente vraagt om aanvullende subsidie en de gemeente twijfel heeft of de subsidie na honorering nog marktconform is.

Vraag g

Welke maatregelen in de sfeer van bestaande en nieuwe overeenkomsten met veerexploitanten zijn wenselijk om motor-emissies terug te dringen en de veiligheid op het water te vergroten?

Antwoord g

Dit zijn aspecten die niet primair behoren tot de verantwoordelijkheid van de gemeente, maar waarin zij wel een complementaire rol kan spelen, in de sfeer van stimuleren tot het nemen van maatregelen door exploitanten (zie bijlage 8, onder e en i).

Tactische visie gebaseerd op vraag en antwoord g

Vraag en antwoord g leiden tot het volgende onderdeel van de strategische visie:

16. Besteed actief aandacht aan de motor-emissies van veren, de veiligheid op het water en andere beleidsterreinen waarvoor andere overheden primaire verantwoordelijkheid dragen, zodra er signalen zijn dat andere overheden onvoldoende aandacht (lijken te) hebben voor de belangen van de samenleving in de gemeente (en zonder verantwoordelijkheden over te nemen)⁴. Doe dat door stimulansen op te nemen in overeenkomsten met de exploitanten dan wel in voorkomende gevallen door initiatieven te nemen voor het plegen van gezamenlijk overleg tussen exploitanten en andere overheden.

⁴ Zo is er op dit moment een signaal van een van de veerexploitanten over veiligheidsknelpunten die kunnen ontstaan als gevolg van de aanleg door Rijkswaterstaat van een nieuwe overnachtingshaven voor de binnenscheepvaart.

2.3 De operationele visie

De operationele visie is gebaseerd op twee fundamentele vragen (h en i).

Vraag h

Hoe kan de gemeente het beste omgaan met het bieden van zicht op de financiële effecten voor de gemeente van afzonderlijke veerdiensten, van het verenstelsel als geheel en van nieuwe voorstellen?

Antwoord h

Het inzicht voor de ambtelijke organisatie, het college en de raad is ermee gediend een helder onderscheid aan te brengen tussen de baten en lasten van de exploitatie van elk van de veerdiensten (inclusief de veerdiensten die worden geëxploiteerd door Veerdienst Schoonhoven BV) en de baten en lasten die zijn verbonden aan het eigenaarschap van de gemeenten van Veerdienst Schoonhoven BV. Het inzicht verbetert verder indien bij die lasten en baten een eenduidige groepering wordt aangebracht naar enkele relevante posten (zie bijlagen 4 en 5).

Voorstellen aan het college en de raad zouden moeten worden voorzien van inzicht in de maatschappelijke effecten van de maatregel en daarnaast van inzicht in de financiële en de personele effecten voor de gemeente van de beoogde maatregel en tevens in het financiële effect voor de gemeente van het verenstelsel als geheel. Op deze wijze ontstaat een helder inzicht in de netto maatschappelijke waarde van het voorstel voor het verenstelsel (zie onder meer bijlage 8, onder f).

Operationele visie gebaseerd op vraag en antwoord h

Vraag en antwoord h leiden tot de volgende onderdelen van de operationele visie:

17. Het college richt het gemeentelijk financieel overzicht over het verenstelsel voortaan zo in dat een onderscheid wordt aangebracht tussen:
 - a. de financiële relatie tussen de gemeente en elk van de veerdiensten;
 - b. de financiële relatie tussen de gemeente en Veerdienst Schoonhoven BV;
 - c. de baten en lasten van de gemeente (en het saldo daarvan) voor het verenstelsel als geheel (bestaande uit de som van bovenstaande twee financiële relaties);en groepeert de baten en lasten per onderdeel naar enkele relevante posten.
18. Het college biedt bij voorstellen tot besluitvorming over één of meer veerdiensten inzicht in:
 - a. de maatschappelijke effecten van de maatregel;
 - b. de verwachte meer- of minder-inzet van personeel;
 - c. de financiële gevolgen voor de gemeente van de maatregel;
 - d. inzicht in de financiële gevolgen voor het verenstelsel als geheel.

Vraag i

Welke andere maatregelen kan het college het beste nemen om voldoende voorbereid te zijn op toekomstige beslissingen over veerdiensten?

Antwoord i

Het op orde krijgen en houden van de gemeentelijk basisvoorzieningen voor de organisatie van de exploitatie van veerdiensten vergt een meer stelselmatig omgaan met het dossier, het houden van evaluaties, het creëren van ruimte voor incidentele externe adviezen en het faciliteren van veerexploitanten in hun contacten met de gemeente (als onderdeel van het takenpakket van de menskracht zoals bedoeld bij punt 4 van deze visie; zie bijlage 8, onder f, h, i, k en m).

Operationele visie gebaseerd op vraag en antwoord i

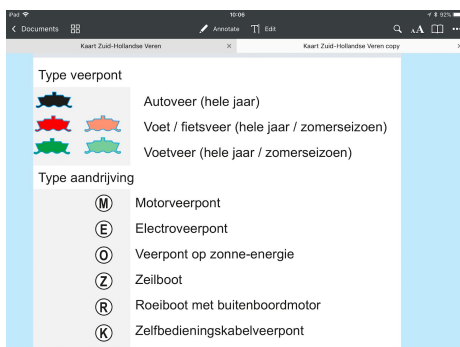
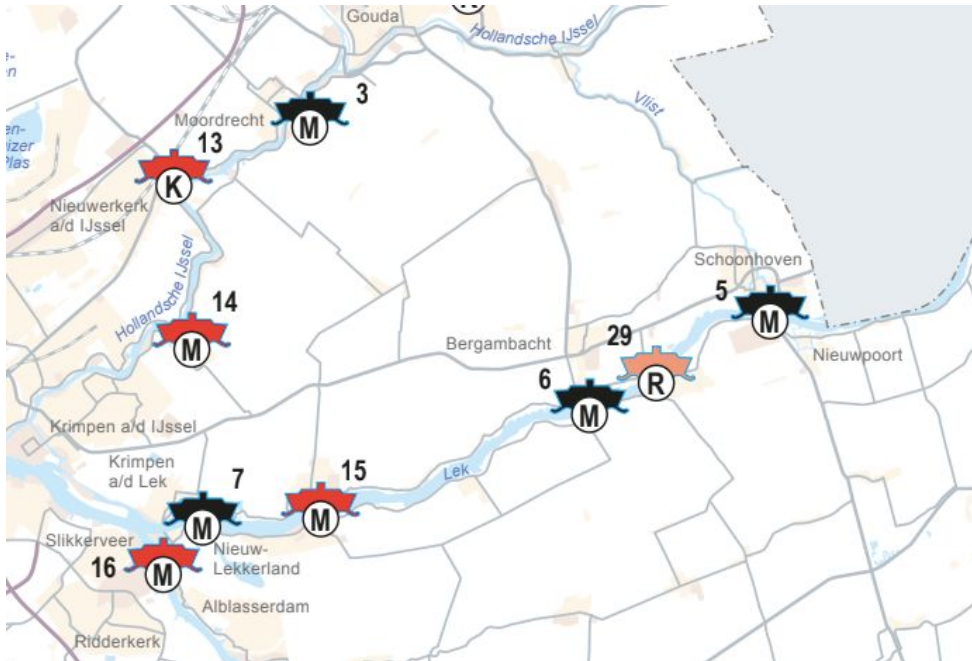
Vraag en antwoord g leiden tot het volgende onderdeel van de operationele visie:

19. Het college zorgt voor:

- a. actualiseren, aanvullen en up-to-date te houden van het veren-dossier;
- b. evalueren van overeenkomsten met veerexploitanten: ten minste eenmaal tussentijds tijdens de looptijd van het contract (van maximaal 8 á 10 jaar) en tevens zodra er signalen zijn die van substantiële invloed kunnen zijn of worden voor de levensvatbaarheid;
- c. instellen op ambtelijk niveau een vast gemeentelijk contactpunt voor veerexploitanten dat opereert als trechter aan de voor- en achterkant bij de behandeling van vragen en klachten;
- d. beschikbaar maken van financiële ruimte om incidenteel externe adviezen te kunnen inwinnen ter voorbereiding van besluiten over het verenstelsel.

Bijlage 1 Geografische overzichten

Onderstaande figuren bieden een geografisch beeld. De autoveren opereren vooral aan de Lek. Aan de IJsselzijde vaart alleen een klein autoveer: Gouderak - Moordrecht. Aan beide zijden varen daarnaast ook voet-/fietsveren.

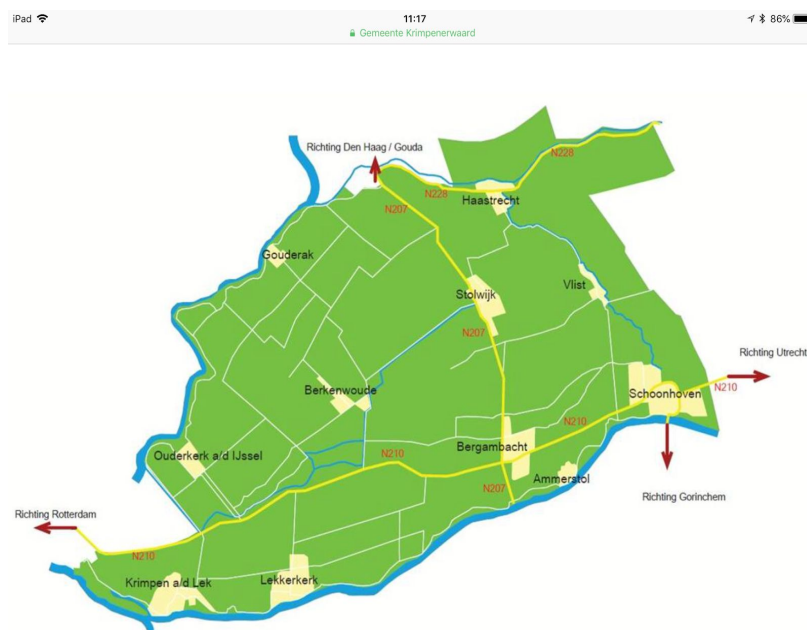


Kaart met veren Krimpenerwaard (bron: Kaart Zuid-Hollandse veren, provincie Zuid-Holland). NB Veerdienst 13 bestaat niet.

Bovenstaande kaart laat de volgende veerdiensten zien (van rechtsonder naar linksboven):

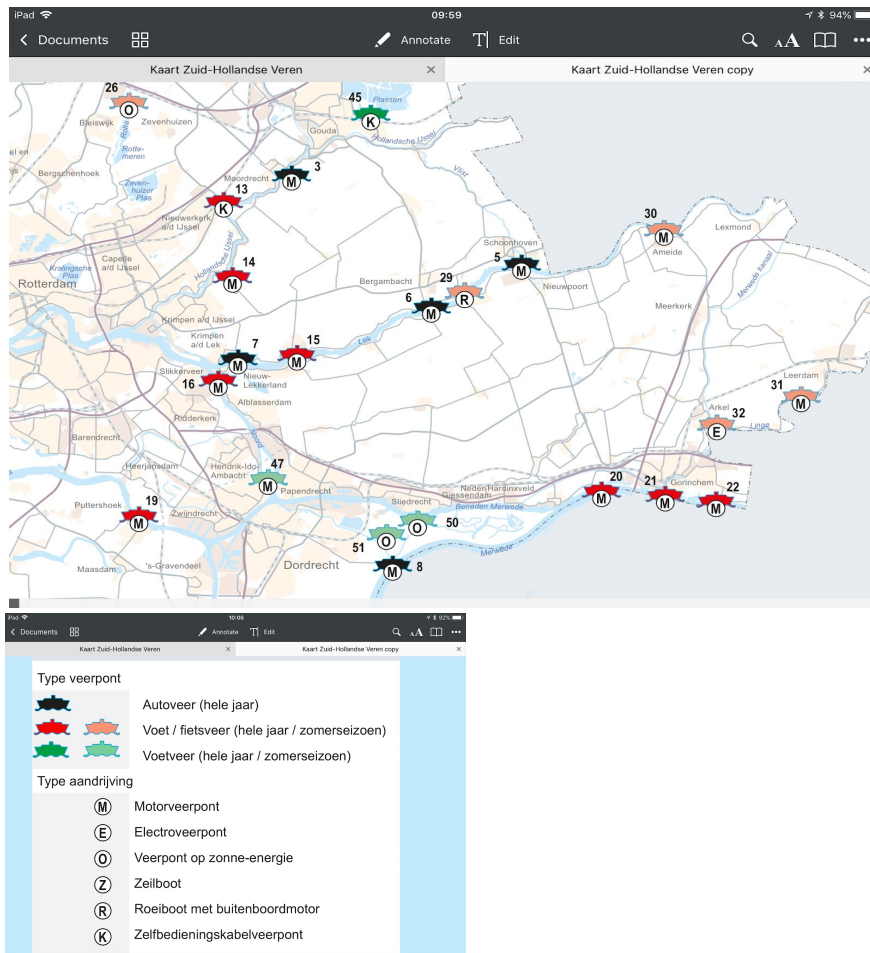
Nummer op kaart	Veerdiensten	Ook auto's?	Beperkte vaartijden
5	Schoonhoven – Gelkenes	Ja	
29	Ammerstol – Groot Ammers	Nee	Alleen zon- en feestdagen
6	Bergambacht/Bergstoep – Streefkerk	Ja	
15	Lekkerkerk – Nieuw-Lekkerland	Nee	Niet op zondagen
7	Krimpen aan de Lek – Kinderdijk	Ja	
16	Driehoeksveer Krimpen aan de Lek – Kinderdijk – Ridderkerk	Nee	Niet in winter
14	Ouderkerk aan den IJssel – Nieuwerkerk aan den IJssel	Nee	In winter niet op zondagen
13	Niet bestaande veerdienst. Opgenomen in hoofdstuk 2 als potentiële nieuwe veerdienst	Ja	
3	Gouderak – Moordrecht	Ja	In winter niet op zondagen

Onderstaand kaartje biedt een overzicht van de gemeentelijke wegenstructuur. Zichtbaar is de 'schiereilandsituatie' met de N207 en de N210 als hoofdinfrastructuur in de vorm van een omgekeerde T:



Kaart met autowegen Krimpenerwaard (bron: website gemeente Krimpenerwaard)

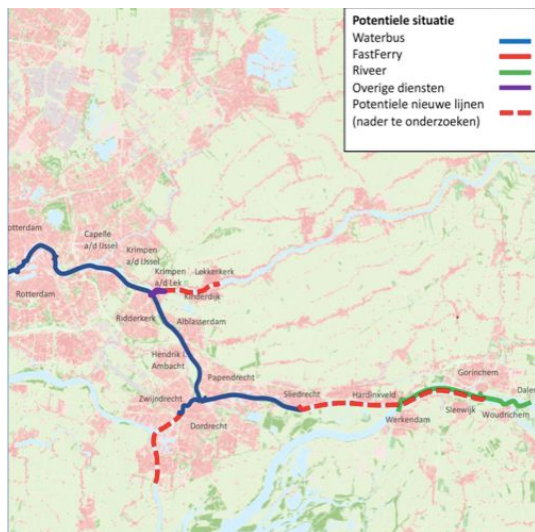
Ook tonen we het geografisch overzicht van de veren in de context van het grotere gebied met Rotterdam en Dordrecht en de veerdiensten die zijn gelegen in de omliggende gemeenten.



Kaart met veren Krimpenerwaard en directe omgeving Zuid-Holland (bron: Kaart Zuid-Hollandse veren, provincie Zuid-Holland). NB De veerdiensten 13 en 45 bestaan niet.

Tot slot laten we het traject zien van de Waterbus, die over de lengterichting van de rivieren vaart, in tegenstelling tot de veerdiensten binnen de gemeente Krimpenerwaard die de rivieren juist oversteken.

Het onderstaande kaartje toont niet alleen de huidige situatie maar ook de nieuwe Waterbus-verbindingen die worden overwogen door de Metropoolregio Rotterdam – Den Haag:



Route Waterbus met potentiële toekomstige uitbreidingen (bron: Visiedocument Metropoolregio RDH)

Bijlage 2 Kerngegevens per veerdienst

Dit hoofdstuk bevat voor elk van de acht veerdiensten een korte beschrijving en een tabel met een aantal kerngegevens.

1. Schoonhoven – Gelkenes

Het veer Schoonhoven – Gelkenes vervoert alle soorten verkeersdeelnemers over de Lek van en naar de gemeente Molenwaard. Het vormt een belangrijke verbinding tussen de provinciale wegen N210 en N216. Voor de gemeente Krimpenerwaard is dit veer een bron van inkomsten. De exploitant betaalt de gemeente namelijk een jaarlijkse vergoeding om te mogen exploiteren.

De exploitatie wordt uitgevoerd door het gemeentelijk bedrijf Schoonhoven BV. De gemeente heeft met dit bedrijf twee soorten financiële relaties: een financiële relatie in de sfeer van vergoeding voor de exploitatie van (onder meer) deze veerdienst (zie meer hierover in de tabel hieronder) en een financiële relatie als eigenaar/aandeelhouder (zie meer hierover in bijlage 4).

<i>Kenmerk</i>	<i>Situatie per kenmerk</i>	<i>Toelichting</i>
Type veer	Auto, fiets, voetganger	
Overkantgemeente	Molenwaard	
Rivier	Lek	
Veerrecht	Volledig in eigendom gemeente Krimpenerwaard	
Eigendom steigers c.a.	Veerdienst Schoonhoven BV (beide zijden)	
Exploitant	Veerdienst Schoonhoven BV	De bv is in volledig eigendom van de gemeente Krimpenerwaard
Exploitatievorm	Concessieovereenkomst tussen gemeente Krimpenerwaard en de BV, met ingang van 1 januari 2012 voor onbepaalde tijd. Geen overeenkomst met de gemeente Molenwaard	
Opzeggen overeenkomst	De concessieovereenkomst kan door partijen worden opgezegd met een opzegtermijn van 10 jaren	

Vergoeding exploitant aan gemeente Krimpenerwaard	De exploitant betaalt jaarlijks een concessieprijs van € 100.956,- (prijspeil 2017), jaarlijks te indexeren met het consumentenprijsindexcijfer		
Vergoeding gemeente Krimpenerwaard aan exploitant	--		
Maatschappelijk belang	Verbinding van twee provinciale wegen (N210 - N216) Woon-werkverkeer/zakelijk verkeer Scholieren Recreatief verkeer Uitgaansverkeer (jongeren naar Schoonhoven) Kerkgangers Verbinding voor fietsers en carpoolers naar openbaar vervoer richting Utrecht en Rotterdam		
Vaartijden	5:00-24:00 uur Nachtdienst in weekend		
Aantal overzettingen 2017	621.854	Voetgangers/passagiers, fietsers, bromfietsers	
	943.106	Personenauto's, vrachtauto's	
	194.000	Scholieren (485 abonnementen)	
Nadere informatie voor gebruikers	www.veerdienst-schoonhoven.nl		

Kerngegevens veerdienst Schoonhoven – Gelkenes

2. Ammerstol – Groot-Ammers

Het veer Ammerstol – Groot-Ammers vormt hiermee een groot contrast. Dit vervoert alleen voetgangers en fietsers over de Lek van en naar de gemeente Molenwaard en wordt geëxploiteerd door vrijwilligers. De overtocht is gratis (doneren mag). Het heeft een aardige en groeiende toeristische betekenis, vooral voor fietsers, en vormt een onderdeel van de fietsroute 'Af en toe'. Voor de bereikbaarheid van Ammerstol is het veer niet echt nodig. Het veer onderhoudt geen financiële relatie met de oevergemeenten, dus voor de gemeente Krimpenerwaard levert het geen kosten op, maar ook geen financiële baten.

<i>Kenmerk</i>	<i>Situatie per kenmerk</i>	<i>Toelichting</i>
Type veer	Fiets, voetganger	
Rivier	Lek	
Overkantgemeente	Molenwaard	
Veerrecht	--	Vrij veer, op grond van Verenwet, art. 1
Eigendom steigers c.a.	Exploitant (beide zijden) Het huisje in Ammerstol is eigendom gemeente Krimpenerwaard en in bruikleen bij de stichting	
Exploitant	Stichting Cultureel Contrast	Voorzitter is mevrouw G. Goudriaan. Tussen circa 1300 en 1962 was er sprake van commerciële exploitatie
Exploitatievorm	Geen overeenkomst met de gemeenten Krimpenerwaard en Molenwaard. De overtocht is gratis (doneren mag)	Door de gemeenteraad van de voormalige gemeente Bergambacht is een eenmalige projectsubsidie van € 4.539,- beschikbaar gesteld voor het realiseren van een aanlegsteiger (ook bedrijven en burgers hebben bijgedragen aan infrastructuur en boot)
Opzeggen overeenkomst	--	
Vergoeding exploitant aan gemeente	--	
Vergoeding gemeente Krimpenerwaard aan exploitant	--	
Maatschappelijk belang	Er is sprake van maatschappelijk nut, maar niet van maatschappelijke noodzaak	
Vaartijden	Zon- en feestdagen 11:00-17:00 uur	
Aantal overzettingen 2016	Circa 1.500 voetgangers, fietsers (groeit jaarlijks met circa 10%)	
Nadere informatie voor gebruikers	voetveren.nl/veren/ammerstol-groot-ammers	

Kerngegevens veerdienst Ammerstol – Groot-Ammers

3. Bergambacht/Bergstoep – Streefkerk

Het veer Bergambacht/Bergstoep – Streefkerk is evenals het veer Schoonhoven – Gelkenes een veer voor alle verkeersdeelnemers, eveneens over de Lek, van en naar de gemeente Molenwaard. Het levert een indirecte verbinding tussen de provinciale wegen N207 en N479/480. Ook dit veer is voor de gemeente Krimpenerwaard een bron van inkomsten. De (particuliere) exploitant, BV Veerdienst Bergstoep, betaalt de gemeente een jaarlijkse vergoeding om het veer te mogen exploiteren.

<i>Kenmerk</i>	<i>Situatie per kenmerk</i>	<i>Toelichting</i>
Type veer	Auto, fiets, voetganger	
Overkantgemeente	Molenwaard	
Rivier	Lek	
Veerrecht	Voor de helft in eigendom van gemeente Krimpenerwaard	
Eigendom steigers c.a.	Gemeenten	
Exploitant	BV Veerdienst Bergstoep	
Exploitatievorm	Pacht- en huurovereenkomst tussen gemeente Krimpenerwaard en de bv, voor een periode van 10 jaar, eindigend op 31 december 2022	De gemeente Krimpenerwaard is verantwoordelijk voor het onderhouden van beschoeiing/damwand en uitvoeren klein onderhoud aan de veerstoep op eigen kosten, inclusief herstel van schade voor zover niet veroorzaakt door de bv. De bv is verantwoordelijk voor dagelijks beheer en onderhoud veerstoep, inclusief schoonhouden en gladheidsbestrijding
Opzeggen overeenkomst	De overeenkomst kan, in geval van niet- nakomen van verplichtingen, door partijen worden opgezegd met een opzegtermijn van 3 maanden	

Vergoeding exploitant aan gemeente Krimpenerwaard	De exploitant betaalt jaarlijks een huursom van € 8.000 (prijspeil 2013), jaarlijks te indexeren met het consumenten-prijsindexcijfer. Hij betaalt daarnaast een pachtsom van 3% van de bruto-omzet (van het voorafgaande jaar)		
Vergoeding gemeente Krimpenerwaard aan exploitant	--		
Maatschappelijk belang	Indirecte verbinding van twee provinciale wegen (N207 en N479/480) Woon-werkverkeer/zakelijk verkeer (65 à 70% van totaal) Scholieren Recreatief verkeer Verbinding voor fietsers en carpoolers naar openbaar vervoer richting Utrecht en Rotterdam		
Vaartijden	6:00-23:00 uur weekends en meeste feestdagen 7:00-23:00 uur		
Aantal overzettingen 2017	272.000	Voetgangers/ passagiers, fietsers, bromfietsers	
	748.000	Personenauto's, vrachtauto's	
Nadere informatie voor gebruikers	www.veerdienst-bergstoep.nl		

Kerngegevens veerdienst Bergambacht/Bergstoep - Streefkerk

4. Lekkerkerk – Nieuw-Lekkerland

Het veer Lekkerkerk – Nieuw-Lekkerland is een voet-/fietsveer over de Lek van en naar de gemeente Molenwaard. Het wordt sinds 1 januari 2018 geëxploiteerd door het gemeentelijk bedrijf Schoonhoven BV. Het vormt een indirecte verbinding tussen de provinciale wegen N476 en N480 en is vooral belangrijk voor forenzen en schoolgaande jeugd. De gemeente betaalt een jaarlijkse bijdrage in de exploitatiekosten.

De gemeente heeft met Schoonhoven BV twee soorten financiële relaties: een financiële relatie in de sfeer van vergoeding voor de exploitatie van (onder meer) deze veerdienst (zie meer hierover in de tabel hieronder) en een financiële relatie als eigenaar/aandeelhouder (zie meer hierover in bijlage 4).

<i>Kenmerk</i>	<i>Situatie per kenmerk</i>	<i>Toelichting</i>
Type veer	Fiets, voetganger	
Overkantgemeente	Molenwaard	
Rivier	Lek	
Veerrecht	In eigendom van de heer H.W. van Sandick, te Leiden (eeuwigdurend recht). Door hem verhuurd aan de gemeente Krimpenerwaard voor € 941,- per jaar	Veerrecht is notarieel en kadastraal vastgelegd. Is onlangs verhoogd, maar wordt niet jaarlijks geïndexeerd Aan de overzijde (Nieuw-Lekkerland) wordt het veerrecht aan de gemeente verhuurd door Overwater Rentmeesterskantoor BV te Strijen. Dit betreft het recht om met uitsluiting van ieder ander persoon en goederen over te zetten uit de Heerlijkheid Nieuw-Lekkerland. In dat contract is een indexering opgenomen
Eigendom steigers c.a.	Gemeenten (Krimpenerwaard: steiger, loopbrug, pontons. Molenwaard: steiger, meerpalen, wachthuisje) De gemeente Krimpenerwaard heeft een vergunning (8 december 2017) van Rijkswaterstaat op grond van de Rivierenwet voor het vastleggen van een drijvende inrichting in het zomerbed aan de rechteroever van de Lek tussen km 984 en 985	Beide gemeenten zijn aan Rijkswaterstaat voor hun vergunning een pachtsom verschuldigd van € 313,44 per jaar (prijsspeil 2012)
Exploitant	Schoonhoven BV, vanaf 1 januari 2018	De bv is in volledig eigendom van de gemeente Krimpenerwaard Van 2016 tot 2018 was De Waterbus/ Aqualiner de exploitant
Exploitatievorm	Exploitatieovereenkomst tussen gemeente Krimpenerwaard en exploitant, met een vaste bijdrage van € 12.500,- per maand	10-jarige overeenkomst met jaarlijkse evaluatie

Opzeggen overeenkomst	Tussentijds opzeggen is alleen voor de gemeente mogelijk en alleen bij niet-nakomen van verplichtingen of in geval van faillissement exploitant	
Vergoeding exploitant aan gemeente Krimpenerwaard	--	
Vergoeding gemeente Krimpenerwaard aan exploitant	De jaarlijkse exploitatiebijdrage bedraagt € 150.000, waarvan € 90.000,- (60%) voor rekening van Krimpenerwaard en de rest voor rekening van Molenwaard. Dit is op basis van in het verleden gemaakte afspraken. Er is sprake van een structurele bijdrage. De tarieven blijven voorsnog hetzelfde. In de loop der jaren wordt gezien of differentiatie in de tarieven kan worden toegepast, waarbij abonnementhouders zo veel mogelijk worden ontzien	
Maatschappelijk belang	Indirecte verbinding van twee provinciale wegen (N476-N480) Woon-werkverkeer/zakelijk verkeer Scholieren in spits, kleinschalig Toeristisch verkeer Winkelpubliek uit Krimpenerwaard Er zitten uit Molenwaard circa 260 kinderen op de nevenvestiging van de reformatorische school Driestar en circa 130 kinderen op het Geminicollege in Krimpenerwaard (Lekkerkerk)	

Vaartijden	6:30-19:30 uur zaterdagen en feestdagen 9:00-19:00 uur Niet op zondagen Incidenteel op verzoek van bijvoorbeeld scholen ook buiten reguliere tijden	
Aantal overzettingen 2016	176.516 voetgangers, fietsers, bromfietsers, onder wie circa 50.000 scholieren	Betreft cijfers van week 18 in 2016 tot week 18 in 2017
Nadere informatie voor gebruikers	www.veerdienstlekkerkerk.nl	

Kerngegevens veerdienst Lekkerkerk – Nieuw-Lekkerland

5. Krimpen aan de Lek – Kinderdijk

Het veer Krimpen aan de Lek – Kinderdijk is evenals de veren Schoonhoven – Gelkenes en Bergambacht/Bergstoep – Streefkerk een veer voor alle verkeersdeelnemers. Het vormt een belangrijke verbinding voor zakelijk verkeer tussen de Krimpenerwaard en de Drechtsteden en Alblasserwaard. Zeker wanneer er files staan bij de Van Brienenoordbrug of de Algerabrug, wordt dit veer als een goed alternatief gezien. Ook heeft het een belangrijke functie voor toeristisch verkeer en voor scholieren De (particuliere) exploitant, Veerbedrijf De Visser BV, heeft geen financiële relatie met de beide oevergemeenten.

<i>Kenmerk</i>	<i>Situatie per kenmerk</i>	<i>Toelichting</i>
Type veer	Auto, fiets, voetganger	
Overkantgemeente	Molenwaard	
Rivier	Lek	
Veerrecht	In eigendom van J.D. Smit, Puntweg 5 Molenwaard	
Eigendom steigers c.a.	Aan de zijde Krimpenerwaard voor een kwart in eigendom van de kerk en gehuurd door de exploitant; voor driekwart in eigendom exploitant Aan de zijde van Molenwaard zijn de steigers en de veerstoep in eigendom van de exploitant (Herber de Visser)	

Exploitant	Veerbedrijf de Visser B.V.	Deze firma verhuurt zijn reservepont (kostendekkend) aan andere veerbedrijven in het land
Exploitiatievorm	Er is geen overeenkomst met de beide gemeenten	
Opzeggen overeenkomst		
Vergoeding exploitant aan gemeente Krimpenerwaard	--	
Vergoeding gemeente Krimpenerwaard aan exploitant	--	
Maatschappelijk belang	Woon-werkverkeer/zakelijk verkeer (circa 70% van het totaal; snelle schakel tussen de Krimpenerwaard en de Drechtsteden en Alblasserwaard. Zeker in geval van files bij de Van Brienenoordbrug of de Algerabrug te Krimpen aan den IJssel is het een goed alternatief) Recreatief verkeer (naar Kinderdijk) Onderwijsverkeer (ca. 150 scholieren per dag, vooral basisonderwijs)	De komst van het nieuwe winkelcentrum in Krimpen aan de Lek heeft voor de veerdienst positieve gevolgen. Men komt vanuit de overkant (Kinderdijk) nu zijn of haar boodschappen doen
Vaartijden	6:00-24:00 uur zon- en meeste feestdagen 7:00-24:00 uur	
Aantal overzettingen 2016	Circa 550.000 voertuigen	Per september 2017 is er een grotere veerboot (voormalige pont Schoonhoven-Gelkenes) met capaciteit van 24 à 28 voertuigen (voorheen 18 à 21). Deze aanschaf is gefinancierd met een lening van het Verenfonds van de provincie Zuid-Holland

Nadere informatie voor gebruikers	www.veerdienst-krimpen.nl	
-----------------------------------	--	--

Kerngegevens veerdienst Krimpen aan de Lek - Kinderdijk

6. Krimpen aan de Lek – Kinderdijk – Ridderkerk

Het driehoeksveer Krimpen aan de Lek – Kinderdijk – Ridderkerk is een fiets-/voetveer over de Lek, de Nieuwe Maas en de Noord, tussen de gemeenten Krimpenerwaard, Molenwaard en Ridderkerk. Het veer heeft een belangrijke functie voor zakelijk verkeer, toeristisch verkeer en scholieren. De drie gemeenten betalen de (particuliere) exploitant, Ottenvanger Veren BV, voor de exploitatie.

Kenmerk	Situatie per kenmerk	Toelichting
Type veer	Fiets, voetganger	
Overkantgemeenten	Molenwaard en Ridderkerk	Aanlegplaatsen zijn: Krimpen aan de Lek: Rijdsdijk Ridderkerk: De Schans Molenwaard: Kinderdijk/Molenkade
Rivieren	Lek, Nieuwe Maas en Noord	
Veerrecht	In eigendom van J.D. Smit, Puntweg 5 Molenwaard	
Eigendom steigers c.a.	In Krimpenerwaard: Veerbedrijf de Visser BV (exploitant veer Krimpen aan de Lek – Kinderdijk)	
Exploitant	Ottenvanger Veren BV, te Werkendam	
Exploitatievorm	Exploitatieovereenkomst tussen de gemeenten Ridderkerk, Molenwaard en Krimpenerwaard en de exploitant (met een looptijd t/m 2021)	De gemeente Ridderkerk treedt op als contractpartij, namens de gemeenten Krimpenerwaard en Molenwaard en Ridderkerk. Hierover bestaat een overeenkomst tussen de gemeenten Krimpenerwaard (Nederlek) en Ridderkerk
Opzeggen overeenkomst		
Vergoeding exploitant aan gemeente Krimpenerwaard	--	
Vergoeding gemeente Krimpenerwaard aan exploitant	De bijdrage bedraagt in 2017 € 9.740,-. Dit bedrag verloopt via de gemeente Ridderkerk (de contractpartij)	Het totaal aan vergoedingen bedroeg in 2016 € 75.525, bestaande uit: • Ridderkerk € 27.417,- • Krimpenerwaard € 9.683,-

		• Molenwaard € 1.425,- • Provincie € 20.000,- • Natuur- en Recreatieschap IJsselmonde € 15.000,- • Overige bijdragen € 2.000,- De kostendekkingsgraad van het Driehoeksveer is 58%. Er wordt in Nederland voor het openbaar vervoer een kostendekking nagestreefd van 50% De bijdrage van Natuur- en Recreatieschap IJsselmonde is voor een periode van 4 jaar. Daarna wordt er een besluit genomen over de resterende jaren Er is concurrentie met de dal-/spits-boot (Waterbus, lijn 202) die in de zomerperiode een directe verbinding onderhoudt tussen Rotterdam/Erasmusbrug, Kinderdijk/Molenkade en Dordrecht/Merwedekade
Maatschappelijk belang	Woon-werkverkeer (naar werven en fabrieken rond de rivieren) Onderwijsverkeer tussen vestigingen in Ridderkerk en Krimpenerwaard (Nederlek) van Onderwijsgroep Zuid-Hollandse Waarden Recreantenverkeer naar molens Kinderdijk en fietsroutes Krimpenerwaard en Alblasserwaard	Bij de halte in Ridderkerk kan worden overgestapt op de Waterbussen richting Dordrecht en Rotterdam De gemeente Krimpenerwaard heeft de wens om de Waterbus van Kinderdijk via de Lek door te laten varen naar Lekkerkerk en Schoonhoven. Hiervoor is echter een nieuwe provinciale concessie noodzakelijk
Vaartijden	Mei t/m september 6:30-18:00 uur	Van 1 oktober 2018 tot 1 april 2019 gaat het driehoeksveer, bij wijze van proef, ook in de weekenden varen, volgens een vaste dienstregeling. Dit gebeurt op initiatief van de Waterbus. Daarvoor komt in eerste instantie geen extra geld, maar na afloop van een periode wordt afgerekend op basis van feitelijke exploitatieresultaten.

		De gemeenten staan wel een garant voor een bepaald bedrag. De gemeente Molenwaard en Ridderkerk nemen deel in deze financiële afspraken, de gemeente Krimpenerwaard niet
Aantal overzettingen 2016	73.052 voetgangers/passagiers	
Nadere informatie voor gebruikers	www.driehoeksveer.nl/	Nadere informatie over de Waterbus: www.waterbus.nl

Kerngegevens veerdienst Krimpen aan de Lek – Kinderdijk - Ridderkerk

7. Ouderkerk aan den IJssel – Nieuwerkerk aan den IJssel

Het veer Ouderkerk aan den IJssel – Nieuwerkerk aan den IJssel is een voet-/fietsveer over de Hollandse IJssel van en naar de gemeente Zuidplas. Het heeft een redelijk beperkt belang voor de bereikbaarheid, maar voor scholieren en het toeristische verkeer is het belangrijk. De exploitant, VOF Van Mullem, ontvangt een jaarlijkse bijdrage van de gemeente Krimpenerwaard in de exploitatie. De huidige exploitatieovereenkomst loopt af op 1 januari 2020. De exploitant bewoont het veerhuis dat in eigendom is van de gemeente en waarvan het gebruik tot nu toe deel uitmaakt van de exploitatieovereenkomst.

<i>Kenmerk</i>	<i>Situatie per kenmerk</i>	<i>Toelichting</i>
Type veer	Fiets, voetganger	
Overkantgemeente	Zuidplas	
Rivier	Hollandse IJssel	
Veerrecht	Volledig in eigendom gemeente Krimpenerwaard	
Eigendom steigers c.a.	Gemeente Krimpenerwaard (ook die aan de Zuidplaszijde!)	De gemeente Krimpenerwaard is verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud van de steigers
Exploitant	VOF Van Mullem	
Exploitatievorm	Concessieovereenkomst, van 1 januari 2014 tot en met 31 december 2018, recentelijk verlengd tot 31 december 2019	De woning van de exploitant (veerhuis) is eigendom van de gemeente en maakt deel uit van de overeenkomst. De exploitant betaalt pacht/huur voor de steigers en pontons, maar niet voor het huis.

		De overeenkomst stelt dat partijen separate afspraken hebben gemaakt over de bewoning van het huis
Opzeggen overeenkomst	De overeenkomst eindigt van rechtswege, dus zonder opzegging	De gemeente is van plan een nieuwe aanbesteding te starten voor de exploitatie van de veerdienst
Vergoeding exploitant aan gemeente Krimpenerwaard	€ 226,24 per jaar voor pacht/huur voor gebruik van de steigers en pontons (op grond van de concessieovereenkomst)	
Vergoeding gemeente Krimpenerwaard aan exploitant	€ 33.000,- per jaar als tegemoetkoming in de exploitatie en daarnaast € 10.000,- voor onderhoud veerpont (beide bedragen op grond van de concessieovereenkomst)	De gemeente Krimpenerwaard ontvangt van het recreatieschap Hitland jaarlijks € 25.000,- subsidie om de veerpont in de vaart te houden en van de provincie in 2017 € 20.000,- (Bureau Realisatie water en groen, gekoppeld aan kleine zelfstandige; deze subsidie moet elk jaar voor 1 oktober worden aangevraagd)
Maatschappelijk belang	Woon-werkverkeer Recreatief verkeer (de vaarroute maakt deel uit van de pelgrimsroute Haarlem-Santiago de Compostela) Onderwijsverkeer (leerkrachten en scholieren) Ook enig economisch verkeer (pizzeria in Ouderkerk)	De inschatting is dat 90% van de gebruikers afkomstig is uit de Krimpenerwaard. In Capelle aan de IJssel is een nieuwe school gebouwd (IJsselcollege); de verwachting is dat veel scholieren gebruik zullen maken van dit veer
Vaartijden	Winter: 6:30-19:00 uur Zaterdagen: 7:30-18:00 uur Niet op zon- en feestdagen	
	Zomer: 6:30-21:00 uur Zaterdagen: 7:30-18:00 uur Zon- en feestdagen: 9:00-18:00 uur	
Aantal overzettingen 2016	38.000 voetgangers, fietsers	

Nadere informatie voor gebruikers	www.vaarmeeerheenenweer.nl	
-----------------------------------	--	--

Kerngegevens veerdienst Ouderkerk aan den IJssel – Nieuwerkerk aan de IJssel

8. Gouderak – Moordrecht

Het veer Gouderak – Moordrecht is een veer over de Hollandse IJssel voor alle verkeersdeelnemers, maar slechts met een capaciteit van maximaal twee personenauto's. Het veer heeft een beperkt belang voor de bereikbaarheid. Het veer had vanouds een belang als doorgaande route. Met de realisatie van de Gouderakse brug nabij Gouda is deze functie komen te vervallen. Het veer heeft nu nog een verbindende functie tussen de kernen Gouderak en Moordrecht. Doorgaand verkeer maakt er gebruik van als de Gouderakse brug in de Zuidwestelijke randweg in de spits openstaat, wat overigens niet vaak gebeurt. De beide oevergemeenten betalen de exploitant voor de exploitatie.

De exploitatie wordt uitgevoerd door het gemeentelijk bedrijf Schoonhoven BV. De gemeente heeft met dit bedrijf twee soorten financiële relaties: een financiële relatie in de sfeer van vergoeding voor de exploitatie van (onder meer) deze veerdienst (zie meer hierover in de tabel hieronder) en een financiële relatie als eigenaar/aandeelhouder (zie meer hierover in bijlage 4).

Kenmerk	Situatie per kenmerk	Toelichting
Type veer	Auto, fiets, voetganger	
Overkantgemeente	Zuidplas	
Rivier	Hollandse IJssel	
Veerrecht	Gemeente Krimpenerwaard	
Eigendom steigers c.a.	Gemeenten	De exploitant voert het dagelijks onderhoud uit aan de veerstoepen en de directe omgeving. Dit houdt in het reinigen van de veerstoepen met een hogedrukreiniger, het onderhouden van de groenvoorziening naast de stoepen en het schoonhouden van het wachthuisje
Exploitant	Veerdienst Schoonhoven BV	De BV is in volledig eigendom van de gemeente Krimpenerwaard
Exploitatievorm	Exploitatieovereenkomst met gemeente Krimpenerwaard, met een looptijd van 1 juli 2017 tot en met 2021	Formeel is nog steeds sprake van een conceptovereenkomst, in afwachting van definitieve accordering door de gemeente

Opzeggen overeenkomst	Tussentijds opzeggen is alleen mogelijk voor de gemeente en alleen bij niet nakomen verplichtingen of in geval van faillissement exploitant	
Vergoeding exploitant aan gemeente Krimpenerwaard	--	
Vergoeding gemeente Krimpenerwaard aan exploitant	De exploitatiebijdrage bedraagt € 118.000,- per jaar, waarvan € 70.800,- (60%) voor rekening van Krimpenerwaard en de rest voor rekening van Zuidplas	De gemeenteraad van Zuidplas heeft op 30-05-2017 een motie aanvaard die het college oproept een maximum te hanteren voor de bijdrage van Zuidplas van € 55.000,- per jaar, jaarlijks te evalueren, en de raad in 2022 een beslissing te laten nemen over continuering van de verplichting, op basis van een evaluatie
Maatschappelijk belang	Woon-werkverkeer/zakelijk verkeer (alternatief voor drukke rondweg bij Westergouwe) Recreatief verkeer Sportverkeer (zwembad Gouderak) Onderwijsverkeer (scholieren en begeleiders) Economisch verkeer (winkels in Moordrecht) Zorgverkeer (eerstelijnszorg in Gouderak)	Er is een sterke sociale cohesie tussen Gouderak en Moordrecht Dit veer is geen doorgaande route, tenzij de Gouderakse brug in de zuidwestelijke randweg in de spits openstaat
Vaartijden	Winter: 6:30-19:30 uur Niet op zondag	
	Zomer: 6:30-20:00 uur Zondagen 9:45-18:00 uur	
Aantal overzettingen 2017	87.999 voetgangers, fietsers, bromfietsers	
	16.456 personenauto's, vrachtauto's	

Nadere informatie voor gebruikers	www.veerdienstgouderak.nl	
--------------------------------------	--	--

Kerngegevens veerdienst Gouderak - Moordrecht

Bijlage 3 Vervoersbewegingen en vervoerswaarde per veerdienst

In deze bijlage hebben we per veerdienst de vervoersbewegingen aangegeven, zoals opgenomen in de tabellen van bijlage 2.

Op basis van deze vervoersbewegingen geven we de kwalitatieve vervoerswaarde aan. We doen dat in een rangorde van 1 tot 8 en als absolute waarde.

We hanteren voor de kwalitatieve vervoerswaarde een 4-puntsschaal, met als mogelijke waarden: groot, middel, gering en zeer gering. We hanteren daarbij een globale maatstaf, waarbij het aantal vervoersbewegingen vooropstaat. We hanteren geen specifieke gewichten naar soorten van vervoersbewegingen, zoals auto's en voetgangers.⁵

Veerdienst en jaartal cijfers	Vervoersbewegingen	Kwalitatieve vervoerswaarde	
		rangorde	absoluut
Schoonhoven – Gelkenes 2017	621.854 Voetgangers/ passagiers, fietsers, bromfietsers	1	Groot
	943.106 Personenauto's, vrachtauto's		
	194.000 Scholieren (485 abonnementen)		
Ammerstol – Groot-Ammers 2016	Circa 1.500 voetgangers, fietsers (groeit jaarlijks met circa 10%)	8	Gering
Bergambacht/Bergstoep – Streefkerk 2017	272.000 Voetgangers/ passagiers, fietsers, bromfietsers	2	Groot
	748.000 Personenauto's, vrachtauto's		
Lekkerkerk – Nieuw-Lekkerland 2016 (o.b.v. schatting halfjaar)	176.516 voetgangers, fietsers, bromfietsers, onder wie circa 50.000 scholieren	4	Middel-groot

⁵ De aantallen vervoersbewegingen zijn gebaseerd op opgaven van de exploitanten. Elke exploitant registreert en deelt de vervoersbewegingen in categorieën in, op zijn eigen wijze. Ze kunnen daarom alleen op globale wijze worden vergeleken. Er is geen goede maatstaf om te bepalen hoeveel de vervoerswaarde van een overgezette auto verschilt van een overgezette fiets of passagier.

Krimpen aan de Lek – Kinderdijk 2016 (nog met een kleiner schip dan nu)	Circa 550.000 voertuigen	3	Groot
Krimpen aan de Lek – Kinderdijk – Ridderkerk (Driehoeksveer) 2016	73.052 voetgangers/passagiers	6	Niet groot
Ouderkerk aan den IJssel – Nieuwerkerk aan den IJssel 2016	38.000 voetgangers, fietsers	7	Niet groot
Gouderak – Moordrecht 2017	87.999 voetgangers, fietsers, bromfietsers	5	Middel- groot
	16.456 personenauto's, vrachtauto's		

Vervoersbewegingen en kwalitatieve vervoerswaarde per veerdienst

Bijlage 4 Het gemeentelijk bedrijf Veerdienst Schoonhoven BV

Van de acht veerdiensten in de gemeente Krimpenerwaard worden er drie geëxploiteerd door een veerdienst die in eigendom is van de gemeente. In dit hoofdstuk schetsen we de belangrijkste aspecten van dit gemeentelijke bedrijf en zijn relatie met de gemeente.

Geschiedenis

Veerdienst Schoonhoven BV is als rechtspersoon opgericht in 2002, met als doel veerdiensten te verrichten over de rivier de Lek tussen Schoonhoven en Gelkenes en vice versa. Deze vennootschap is voortgekomen uit de privatisering van het gemeentelijke veerbedrijf Schoonhoven. Dit toenmalig gemeentelijke veerbedrijf exploiteerde dit veer voordien. Dit veer bestond al in 1429. Eeuwenlang hebben adellijken en later de Staten van Holland het veerrecht verpacht aan particulieren, tot het de gemeente Schoonhoven in 1776 lukte om het halve veerrecht te kopen en in 1892 de andere helft. Toen werd er een gemeentelijke afdeling (het veerbedrijf) opgezet met veerpersoneel en een veerchef.

Sinds de gemeentelijke herindeling van 2015 is de gemeente Krimpenerwaard voor 100% aandeelhouder van de Veerdienst Schoonhoven BV. Tot juni 2016 hield deze vennootschap zich uitsluitend bezig met de exploitatie van het veer Schoonhoven – Gelkenes. Vanaf juni 2016 exploiteert het ook de veerdienst Gouderak – Moordrecht en sinds januari 2018 het veer Lekkerkerk – Nieuw-Lekkerland.

Governance

Op grond van de statuten kent de bv een drietal organen: de Algemene Vergadering van Aandeelhouders, de Raad van Commissarissen en het Bestuur of de Directie.

Alleen publiekrechtelijke rechtspersonen, zoals de gemeente, kunnen aandeelhouder zijn. Op dit moment is de gemeente Krimpenerwaard de enige eigenaar/aandeelhouder.

De Raad van Commissarissen houdt toezicht op het bestuur en de algemene gang van zaken binnen de bv en bestaat uit minimaal drie leden, die worden benoemd door de Algemene Vergadering van Aandeelhouders. Alleen natuurlijke personen kunnen lid zijn. Op dit moment bestaat de Raad uit vier leden (inclusief de voorzitter).

Het Bestuur bestaat uit één of meer directeuren die worden benoemd (en zo nodig ontslagen) door de Algemene Vergadering van Aandeelhouders na voordracht door de Raad van Commissarissen. De bv kent op dit moment één directeur/bestuurder: de heer E. van Toor.

Dividend op aandelen

De gemeente Krimpenerwaard bezit zoals gezegd alle aandelen van de bv. Een deel van die aandelen bestaat uit cumulatief preferente aandelen, waarop de vennootschap verplicht is jaarlijks 7% dividend uit te keren.

De vennootschap hanteert als beleid dat zij jaarlijks 40% van de winst uitkeert als dividend (inclusief het dividend op de cumulatief preferente aandelen).

Sinds haar bestaan heeft de bv de volgende bedragen uitgekeerd als dividend:

Over het boekjaar	Bedrag
2003 t/m 2010	€ 24.150,-
2011	€ 50.475,-
2012	€ 52.224,-
2013	€ 45.743,-
2014	€ 24.150,-
2015	€ 50.040,-
2016	€ 39.077,-
2017	€ 42.804,-

Dividend per boekjaar

Financiële kerngegevens uit jaarrekening en balans

De jaarrekening toont de lasten en baten van het bedrijf als geheel, maar ook de lasten en baten per veerdienst.

Enkele kerngegevens over het bedrijf als geheel uit de jaarrekening 2017:

	2017	2016
Resultaat na belastingen	192.986	88.609
Eigen vermogen	3.024.253	2.855.417
Langlopende schulden	2.413.237	585.000

Kerngegevens uit jaarrekening Schoonhoven BV 2017

Het resultaat in 2017 is mede beïnvloed door eenmalige baten uit de verkoop van een veerpont aan Veerbedrijf De Visser BV.

Personeel

Per juni 2018 zijn de volgende personeelsleden er werkzaam (samen circa 26 fte):

- 13 schipper-kaartverkopers met een vaste arbeidsovereenkomst;
- 2 schippers met een oproepcontract;
- 9 kaartverkopers met een vaste arbeidsovereenkomst;
- 7 kaartverkopers met een oproepcontract;
- 2 technische medewerkers;
- 1 administratief medewerker;
- 1 directeur/bestuurder.

Van deze personen zijn er negen die gedetacheerd worden vanuit de gemeente Krimpenerwaard. Deze constructie is een overblijfsel uit de tijd van de privatisering. De bv volgt zo veel mogelijk de gemeentelijke arbeidsvoorwaarden (CAR UWO).

Ontwikkelingen bij de overname van veerdiensten

De ervaring tot nu toe bij de overname door Schoonhoven BV van de exploitatie van de veerdiensten Gouderak – Moordrecht en Lekkerkerk – Nieuw-Lekkerland leert het volgende:

- Na de overname is er sprake geweest van uitbreiding van vaartijden (bijvoorbeeld geen stilstand tijdens lunchtijd), vernieuwing van het motorpontje Lekkerkerk, verhoging van het aantal overzettingen en de omzet, en andere vormen van professionalisering van de dienstverlening.
- Daar staat tegenover dat de financiële lasten meer zijn gestegen dan de financiële baten. De kostenstijgingen werden veroorzaakt door meer personeelslasten en investeringen in het materieel. Daarmee zijn deze veerdiensten meer op een up-to-date kwaliteitsniveau gebracht en tevens meer toekomstbestendig. Of anders gezegd: achterstallig onderhoud is weggewerkt.

Bijlage 5 Gemeentelijke baten en lasten

In dit hoofdstuk tonen we de financiële baten en lasten die voor de gemeente voortvloeien uit de exploitatie van de veerdiensten. We onderscheiden daarbij:

- de financiële relatie tussen de gemeente en elk van de veerdiensten;
- de financiële relatie tussen de gemeente en Veerdienst Schoonhoven BV;
- de baten en lasten van de gemeente voor het verenstelsel als geheel (bestaande uit de som van bovenstaande twee financiële relaties).

Positieve bedragen betekenen een inkomst voor de gemeente. Negatieve bedragen betekenen een last voor de gemeente. De bedragen van € 0 bij de veerdiensten Ammerstol – Groot-Ammers en Krimpen aan de Lek – Nieuw-Lekkerland zijn het gevolg van de omstandigheid dat de gemeente met deze twee veren geen financiële relatie heeft, ook niet indirect via een andere gemeente.

We kijken eerst terug op de gemeentelijke baten en lasten in de periode 2014-2017. Daarna blikken we vooruit naar 2018 en de jaren daarna.

Terugblik 2014-2017

Onderstaande tabel geeft de saldi van baten en lasten in de periode 2014-2017 weer volgens de genoemde driedeling.

Verderop in deze bijlage geven wij een nadere detaillering van deze cijfers. Daarin geven we ook aan dat onderstaande cijfers niet volledig overeenkomen met de bedragen zoals opgenomen in de jaarrekeningen.

	2017	2016	2015	2014
A. Saldo van baten en lasten voor de gemeente per veer				
1. Schoonhoven – Gelkenes	€ 79.140	€ 61.584	€ 59.349	€ 56.960
2. Ammerstol – Groot-Ammers	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
3. Bergambacht/Bergstoep – Streefkerk	€ 41.334	€ 25.076	€ 48.956	€ 51.709
4. Lekkerkerk – Nieuw-Lekkerland	- € 63.644	- € 42.768	- € 9.953	-€ 8.185
5. Krimpen aan de Lek – Kinderdijk	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0

6. Krimpen aan de Lek – Kinderdijk – Ridderkerk	- € 9.740	- € 9.683	- € 11.498	- € 9.552
7. Ouderkerk a/d IJssel – Nieuwerkerk	€ 1.060	- € 2.934	- € 5.067	- € 53.462
8. Gouderak – Moordrecht	- € 43.646	- € 38.988	- € 2.294	- € 5.824
Totaal A (som A.1 t/m A.8)	€ 4.504	- € 7.713	€ 79.493	€ 31.646
B. Dividend Veerdienst Schoonhoven BV, na aftrek kosten gemeente van rente op geïnvesteerd vermogen	€ 17.262	€ 12.240	-€ 15.097	€ 3.837
C. Verenstelsel Krimpenerwaard (A+B)	€ 21.766	€ 4.527	€ 64.396	€ 35.483

Saldi van gemeentelijke baten en lasten 2014-2017

Uit de laatste regel van tabel 4.1 blijkt dat het verenstelsel als geheel de gemeente in 2017 bijna € 22.000,- oplevert. Gemiddeld over de periode 2014 tot en met 2017 gaat het om een saldo per jaar van afgerond € 32.000,- positief.

Vooruitblik op 2018 en verder

De structurele doorwerking van de overeenkomsten met Schoonhoven BV over de exploitatie van de veerdiensten Gouderak – Moordrecht en Lekkerkerk – Nieuw-Lekkerland heeft in 2018 ten opzichte van het jaar 2017 een aanvullende last tot gevolg van € 55.000,-.

Per saldo slaat daarom naar de huidige verwachting in 2018 het positieve saldo voor de gemeente om in een nadelig saldo van circa € 23.000,- (€ 32.000,- – € 55.000,-). Te verwachten valt dat dit saldo in de jaren daarna gemiddeld iets harder groeit dan de inflatie, omdat te verwachten is dat op sommige momenten nieuwe vormen van professionalisering zullen worden geïntroduceerd en deze – gemiddeld gesproken – de gemeentelijke kosten geleidelijk aan zullen verhogen. Wij baseren deze verwachting op de gesprekken die wij hebben gevoerd met exploitanten.

Financiële relatie en financieel effect samengevat

Onderstaande tabel geeft een overzicht met welke veerdienst de gemeente een financiële relatie heeft en wat per veerdienst het effect is op de gemeente-begroting:

<i>Veediensten</i>	<i>Financiële relatie met gemeente? *)</i>	<i>Financieel effect op begroting gemeente</i>
1. Schoonhoven – Gelkenes	Ja	Positief
2. Ammerstol – Groot Ammers	Nee	Geen
3. Bergambacht/Bergstoep – Streefkerk	Ja	Positief
4. Lekkerkerk – Nieuw-Lekkerland	Ja	Negatief
5. Krimpen aan de Lek – Kinderdijk	Nee	Geen
6. Driehoeksveer Krimpen aan de Lek – Kinderdijk – Ridderkerk	Ja	Negatief
7. Ouderkerk aan den IJssel – Nieuwerkerk aan den IJssel	Ja	Licht negatief
8. Gouderak – Moordrecht	Ja	Negatief
Totaal		Licht negatief

*) Saldo van baten en materiële lasten (exclusief personele lasten gemeente)

De financiële relatie tussen de gemeente en elk van de veerdiensten

We tonen hier de baten en lasten voor de gemeente voor het totaal van de acht veerdiensten en per afzonderlijke veerdienst.

De lasten per veerdienst bestaan uit bijdragen van de gemeente aan de exploitant en uit overige materiële lasten, zoals verzekeringen en belastingen. Kosten voor de inzet van gemeentelijk personeel dat zich af en toe bezighoudt met de veerdiensten en met Schoonhoven BV zijn hierin niet meegerekend. Voor zover de gemeente onderhoud pleegt aan steigers wordt deze last evenmin meegerekend.

De cijfers sluiten overigens niet altijd volledig aan bij de jaarrekeningen van de gemeente. Waar sprake is van een afwijking vermelden we dat bij de desbetreffende tabel. Voor zover voorzienbaar is dat de baten en/of lasten in 2018 substantieel afwijken van die in 2017 geven we dat ook aan.

Veren totaal	2017	2016	2015	2014
Lasten	€ 201.009	€ 204.821	€ 122.641	€ 173.422
Waarvan bijdragen gemeente aan exploitant #)	€ 180.264	€ 177.268	€ 113.830	€ 116.053
Baten	€ 205.513	€ 197.108	€ 202.134	€ 205.068
Waarvan bijdrage exploitant aan gemeente	€ 150.516	€ 142.111	€ 147.833	€ 151.082
Waarvan bijdragen derden aan gemeente	€ 54.997	€ 54.997	€ 54.301	€ 53.986
Saldo	€ 4.504	-€ 7.713	€ 79.493	€ 31.646

#) In 2018 € 235.356 (+ €25.642 en + € 29.450 ten opzichte van 2017). Zie tabelnoten bij veer Lekkerkerk – Nieuw-Lekkerland en veer Gouderak – Moordrecht hieronder.

Veer Schoonhoven – Gelkenes *)	2017	2016	2015	2014
Lasten	€ 21.816	€ 37.801	€ 39.247	€ 41.906
Waarvan bijdragen gemeente aan exploitant	€ 21.816	€ 37.801	€ 39.247	€ 41.906
Baten	€ 100.956	€ 99.385	€ 98.596	€ 98.866
Waarvan bijdrage exploitant aan gemeente	€ 100.956	€ 99.385	€ 98.596	€ 98.866
Waarvan bijdragen derden aan gemeente				
Saldo	€ 79.140	€ 61.584	€ 59.349	€ 56.960

*) In de jaarrekeningen is de financiële relatie tussen de gemeente en Veerdienst Schoonhoven BV niet gescheiden van de gemeentelijke baten en lasten van de exploitatie van de veerdienst Schoonhoven – Gelkenes

Veer Ammerstol – Groot-Ammers	2017	2016	2015	2014
Lasten	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
Baten	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
Saldo	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0

Veer Bergambacht/Bergstoep - Streefkerk	2017	2016	2015	2014
Lasten	€ 8.000	€ 17.424	€ 55	€ 55
Waarvan bijdragen gemeente aan exploitant				
Baten	€ 49.334	€ 42.500	€ 49.011	€ 51.764
Waarvan bijdrage exploitant aan gemeente	€ 49.334	€ 42.500	€ 49.011	€ 51.764
Waarvan bijdragen derden aan gemeente				
Saldo	€ 41.334	€ 25.076	€ 48.956	€ 51.709

Veer Lekkerkerk – Nieuw-Lekkerland	2017	2016	2015	2014
Lasten	€ 73.641	€ 52.765	€ 23.454	€ 23.671
Waarvan bijdragen gemeente aan exploitant **)	€ 64.358	€ 50.284	€ 22.087	€ 21.595
Baten	€ 9.997	€ 9.997	€ 13.501	€ 15.486
Waarvan bijdrage exploitant aan gemeente				
Waarvan bijdragen derden aan gemeente	€ 9.997	€ 9.997	€ 13.501	€ 15.486
Saldo	-€ 63.644	-€ 42.768	-€ 9.953	-€ 8.185

**) In 2018: € 90.000 (+ €25.642 ten opzichte van 2017)

Veer Krimpen aan de Lek – Kinderdijk	2017	2016	2015	2014
Lasten	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
Baten	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
Saldo	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0

Driehoeksveer Krimpen aan de Lek – Kinderdijk - Ridderkerk	2017	2016	2015	2014
Lasten	€ 9.740	€ 9.683	€ 11.498	€ 9.552
Waarvan bijdragen gemeente aan exploitant	€ 9.740	€ 9.683	€ 9.683	€ 9.552
Baten	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
Waarvan bijdrage exploitant aan gemeente				
Waarvan bijdragen derden aan gemeente				
Saldo	-€ 9.740	-€ 9.683	-€ 11.498	-€ 9.552

Veer Ouderkerk a/d IJssel – Nieuwerkerk	2017	2016	2015	2014
Lasten	€ 44.166	€ 48.160	€ 45.867	€ 92.188
Waarvan bijdragen gemeente aan exploitant ***)	€ 43.000	€ 43.000	€ 42.813	€ 43.000
Baten	€ 45.226	€ 45.226	€ 40.800	€ 38.726
Waarvan bijdrage exploitant aan gemeente	€ 226	€ 226		€ 226
Waarvan bijdragen derden aan gemeente	€ 45.000	€ 45.000	€ 40.800	€ 38.500
Saldo	€ 1.060	-€ 2.934	-€ 5.067	-€ 53.462

***) In de jaarrekening 2017 zijn in deze jaarlasten ook lasten opgenomen van gemeentelijk personeel. In 2018 wordt de exploitatie opnieuw aanbesteed.

Veer Gouderak – Moordrecht	2017	2016	2015	2014
Lasten	€ 43.646	€ 38.988	€ 2.520	€ 6.050
Waarvan bijdragen gemeente aan exploitant ****)	€ 41.350	€ 36.500		
Baten	€ 0	€ 0	€ 226	€ 226
Waarvan bijdrage exploitant aan gemeente	€ 0	€ 0	€ 226	€ 226
Waarvan bijdragen derden aan gemeente				
Saldo	-€ 43.646	-€ 38.988	-€ 2.294	-€ 5.824

****) In 2018: € 70.800 (+ € 29.450 ten opzichte van 2017)

De financiële relatie tussen de gemeente en Veerdienst Schoonhoven BV

De financiële relatie tussen de gemeente en het bedrijf Veerdienst Schoonhoven BV wordt gekenmerkt door het eenmalig verstrekken van aanvangskapitaal bij de oprichten en het jaarlijks ontvangen van dividend. De baten en lasten die hiermee zijn verbonden, zien er als volgt uit:

Dividend Veerdienst Schoonhoven BV	2017	2016	2015	2014
Lasten (rente op verstrekt kapitaal) ##)	€ 21.816	€ 37.801	€ 39.247	€ 41.906
Baten (dividend over jaar t-1) ###)	€ 39.077	€ 50.040	€ 24.150	€ 45.743
Saldo	€ 17.262	€ 12.240	-€ 15.097	€ 3.837

##) Dit is een administratieve toerekening van rentekosten, zoals opgenomen in de jaarrekeningen. Er zou ook kunnen worden gekozen voor het niet toerekenen van rentekosten aan het verstrekte kapitaal.

###) Berekend als: Dividend uitgekeerd over jaar t-1

De baten en lasten van de gemeente voor het verenstelsel als geheel

Onderstaande tabel laat de baten en lasten zien voor de gemeente van het verenstelsel als geheel: de afzonderlijke veerexploitaties en de relatie met het bedrijf Veerdienst Schoonhoven BV:

Verenstelsel Krimpenerwaard	2017	2016	2015	2014
Lasten ####)	€ 222.825	€ 242.622	€ 161.888	€ 215.328
Baten	€ 244.590	€ 247.148	€ 226.284	€ 250.811
Saldo	€ 21.766	€ 4.527	€ 64.396	€ 35.483

####) In 2018: € 277.917 (+ €25.642 en + € 29.450 = + € 55.092 ten opzichte van 2017).

Zie tabelnoten bij veer Lekkerkerk – Nieuw-Lekkerland en veer Gouderak – Moordrecht hierboven.

Bijlage 6 Gekwalificeerde maatschappelijke waarde per veerdienst

In deze bijlage tonen we per veerdienst de kwalitatieve vervoerswaarde, zoals opgenomen in bijlage 3, en het kwalitatieve financiële effect op de gemeentelijke begroting zoals opgenomen in bijlage 5. Van beide aspecten leiden we per veerdienst de gekwalificeerde maatschappelijke waarde af.

Voor de gekwantificeerde maatschappelijke waarde, als saldo van vervoerswaarde en kosten, hanteren we een 4-puntsschaal: zeer groot, groot, middel en voldoende om de veerdienst te behouden. Evenals de vervoerswaarde gaat het bij de maatschappelijke waarde om een globale maatstaf.

De volgorde van de veerdiensten in de tabel wordt bepaald door de rangorde van de vervoerswaarde (waarbij we bij gelijke inschaling op de 4-puntsschaal tevens kijken naar de achterliggende aantallen vervoersbewegingen).

Veerdienst	Kwalitatieve vervoerswaarde		Kwalitatief financieel effect op begroting gemeente	Per saldo gekwalificeerde maatschappelijke waarde
	rangorde	absoluut		
Schoonhoven - Gelkenes	1	Groot	Positief	Zeer groot
Bergambacht/ Bergstoep – Streefkerk	2	Groot	Positief	Zeer groot
Krimpen aan de Lek - Kinderdijk	3	Groot	Geen	Groot
Lekkerkerk – Nieuw-Lekkerland	4	Middel- groot	Negatief	Middelgroot
Gouderak – Moordrecht	5	Middel- groot	Negatief	Middelgroot
Krimpen aan de Lek – Kinderdijk – Ridderkerk (Driehoeksveer)	6	Niet groot	Negatief	Gering
Ouderkerk aan den IJssel – Nieuwerkerk aan den IJssel	7	Niet groot	Licht negatief	Middelgroot
Ammerstol – Groot-Ammers	8	Gering	Geen	Gering
<i>Totaal</i>			<i>Licht negatief</i>	<i>Waardevol</i>

Bijlage 7 Gekwantificeerde 'zachte' waarden per veerdienst

In deze bijlage geven we de kwantificering aan van de 'zachte' maatschappelijke waarden per veerdienst, die we hanteren als bonus op de gekwantificeerde vervoerswaarde. Deze is gebaseerd op een waardering door een groep van ambtelijke experts.

Veerdienst	Bijdrage aan					Totaal bonus
	Bereikbaarheid voorzieningen	Toeristisch/recreatief verkeer	Aantrekkelijkheid woon-, werk- en leefomgeving	Beleving van cultureel erfgoed	Milieu- en gezondheidsaspecten van vervoersbewegingen en/of veiligheid op het water	
Schoonhoven – Gelkenes	0,025	0,025	0,1	0,050	0	0,2
Bergambacht/ Bergstoep – Streefkerk	0,025	0,025	0,1	0,050	0	0,2
Krimpen aan de Lek – Kinderdijk	0,050	0,075	0,1	0,050	0	0,275
Lekkerkerk – Nieuw-Lekkerland	0,075	0,050	0,075	0,050	0	0,25
Gouderak – Moordrecht	0,075	0,025	0,075	0,050	0	0,225
Krimpen aan de Lek – Kinderdijk – Ridderkerk (Driehoeksveer)	0,050	0,025	0,050	0,025	0	0,15
Ouderkerk aan den IJssel – Nieuwerkerk aan den IJssel	0,025	0,050	0,050	0,025	0	0,15
Ammerstol – Groot-Ammers	0	0,1	0,025	0	0	0,125

Bijlage 8 Omgevingsanalyse

In deze bijlage brengen wij de belangrijkste ontwikkelingen en trends in beeld die de omgeving bepalen waarmee de gemeente en de veerdiensten rekening zullen moeten houden. Deze analyse ligt ten grondslag aan de leidraad voor toekomstig handelen die we in hoofdstuk 2 schetsen.

We onderscheiden de volgende mogelijke ontwikkelingen, ingedeeld naar twee groepen van ontwikkelingen:

1. Inzake nut en noodzaak van veerdiensten

- a. Bereikbaarheid verandert
- b. Toeristisch/recreatief verkeer verandert
- c. Dreigende afname van aantrekkelijkheid woon-, werk- en leefomgeving
- d. Meer aandacht voor historische waarden van veren (cultureel erfgoed)
- e. Milieu- en gezondheidsaspecten van vervoersbewegingen vergen meer aandacht [1]

2. Inzake de organisatie van veerdiensten

- a. Afspraken tussen gemeente en exploitant moeten worden aangepast
- b. Belanghebbenden betalen niet altijd mee in een negatief exploitatiesaldo
- c. Verandering van wet- en regelgeving over exploiteren van veerdiensten
- d. Meer aandacht voor veiligheid op het water
- e. Afname aanbod van professionele schippers
- f. Ontstaan van nieuwe overlegvormen
- g. Ontstaan van nieuwe technische mogelijkheden voor verbeteren klantvriendelijkheid en bedrijfsvoering
- h. Organisatorische concentratie van veerdienstexploitatie biedt mogelijkheden

Per mogelijke ontwikkeling beschrijven we:

- wat er speelt of zou kunnen gaan spelen;
- de kansen en bedreigingen voor de gemeente en de lokale samenleving;
- de meest voor de hand liggende wijze waarop de gemeente de kansen kan benutten en de bedreigingen kan beheersen.

Ontwikkelingen inzake nut en noodzaak van veerdiensten

a. Bereikbaarheid verandert

De teksten over Bereikbaarheid in deze bijlage dateren van de eerste helft van november 2018. De besluitvorming in het zogenoemde MIRT-overleg met de metropoolregio Rotterdam – Den Haag van eind november 2018 is hierin niet meer opgenomen.

Wat speelt of kan gaan spelen?

- De gemeente Krimpenerwaard wordt aan de zuid-, west- en noordzijde omsloten door de rivieren Lek en Hollandse IJssel.
- De brugverbindingen zijn gelegen in andere gemeenten: over de Hollandse IJssel in Krimpen aan den IJssel (Algerabrug in de N210) en in Gouda (Gouderakse brug); over de Lek en in het verlengde daarvan de Nieuwe Maas: in Vianen (bruggen in de A27 en A2) en in Rotterdam (Van Brienenoordbrug).
- De veerdiensten leveren een zeer belangrijke bijdrage aan de ontsluiting van de Krimpenerwaard.

Aan de rapportage Bereikbaarheid [2] ontlelen we de volgende factoren:

- Woon-, werk- en voorzieningenlocaties zijn in de Krimpenerwaard geconcentreerd in de zuidwesthoek en daarnaast verspreid langs de T-infrastructuur (N210 en N207).
- Op toeristisch gebied zijn er weinig concentratiepunten aan te wijzen met een sterke verkeersaantrekkende werking.
- In de Krimpenerwaard is sprake van een 'eilandsituatie' met een infrastructuur daarbinnen met een omgekeerde T-structuur met de N207 en de N210. De structuur sluit prima aan bij de grootste herkomsten (concentratie inwoners) en bestemmingen (werk en voorzieningen) binnen de Krimpenerwaard. Aan de T-structuur is ook het ov-netwerk gekoppeld. Het fietsnetwerk is wijdvertakt met aansluiting op de omliggende gebieden.
- De verbindingen binnen de Krimpenerwaard staan niet ter discussie ('het is zoals het is'). De discussie spitst zich toe op de hoofdverbindingen met de omliggende regio's.
- De aansluiting op de regio's buiten de Krimpenerwaard met belangrijke bovenregionale werk- en voorzieningenconcentraties kent wel bereikbaarheidsproblemen (in de zin van de tijd die het kost om een bestemming te bereiken):
 - Naar de regio Gorinchem is sprake van een filevrije maar langzamere route (veer).
 - Naar de Goudse en Utrechtse regio is sprake van relatief lichte congestie in die regio's zelf.
 - Naar de noordkant van de Rotterdamse regio is sprake van congestie op de Algeracorridor.
 - Naar de regio Drechtsteden en de zuidkant van de Rotterdamse regio is sprake van flinke congestie door afhankelijkheid van de Alge- én Brienenoordcorridor. Daar verdubbelt de reistijd in de spits ten opzichte van de reistijd buiten de spits.

- De verbindingen met het zuiden zijn alleen mogelijk met behulp van veerdiensten.
- De grootste reistijdverliezen liggen op de bestemmingen aan de zuidkant van Rotterdam en in de Drechtsteden.
- Het streven moet zijn om (op lange termijn) twee nieuwe stedelijke oeververbindingen te realiseren, één tussen Feijenoord en Kralingen ten westen van de Van Brienenoordbrug en één tussen Ridderkerk/Bolnes en Krimpen ten oosten van de Van Brienenoordbrug. Deze nieuwe oeververbindingen moeten zorgen voor afwikkeling van het verkeer op stedelijk niveau. Voor de gemeente Krimpenerwaard is de oeververbinding tussen Ridderkerk/Bolnes en Krimpen de belangrijkste en meest urgente oplossing voor mobiliteitsknelpunten.

Wij voegen hieraan toe:

- Uiteraard bestaan er ook bereikbaarheidsknelpunten om de Krimpenerwaard in te komen.
- Een groot deel van de inwoners van de Krimpenerwaard werkt in een van de omliggende steden. Zo reizen er bijvoorbeeld dagelijks rond de 6.000 mensen naar Rotterdam, 3.300 naar Gouda en 2.700 naar Capelle voor hun werk [3].
- Met name de volgende veerdiensten zetten scholieren/leerkrachten over:
 - Schoonhoven – Gelkenes.
 - Lekkerkerk – Nieuw-Lekkerland.
 - Krimpen aan de Lek – Kinderdijk – Ridderkerk (Driehoeksveer).
 - Ouderkerk aan den IJssel – Nieuwerkerk aan den IJssel.
 - Goudarak – Moordrecht.
- De bestaande veren sluiten slecht aan op het openbaar vervoer. Hierdoor is een ov-verbinding tussen de Krimpenerwaard en de plaatsen aan de andere oever van Lek en IJssel moeizaam. Met name de Lek vormt een barrière [4].
- Bij een halteplaats van een veerpont horen voorzieningen als eenabri en duidelijke bewegwijzering [5].

Een bijzondere vorm van bereikbaarheid is de bereikbaarheid tijdens overstromingen:

- Zowel de locatie van het gebied als de klimaatverandering maken de Krimpenerwaard kwetsbaar voor overstromingen. De Lekdijk is daarom in de afgelopen jaren versterkt naar 1/10.000-niveau, de IJsseldijk staat hetzelfde te wachten in de komende jaren. Ondanks dat de dijken daarmee op orde komen, blijft er een (kleine) kans op overstromingen en een bijbehorende noodzaak tot evacuatie. Een evacuatiestrategie voor de Krimpenerwaard is voor een goede langetermijnvisie onontbeerlijk [6].
- Het venstelsel kan een belangrijk element vormen in een dergelijke evacuatiestrategie.

Bereikbaarheid regio Rotterdam en Personenvervoer over water:

- Door de Metropoolregio Rotterdam – Den Haag worden diverse voorstellen uitgewerkt voor het verbeteren van de bereikbaarheid in de regio Rotterdam. In opdracht van de gemeente Rotterdam, het MRDH, de provincie Zuid-Holland en het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is er gewerkt aan een preverkenning voor een extra oeververbinding.

- In 2018 zijn de volgende producten opgeleverd aan het BO MIRT:
Eindrapport verkenningen Oeververbindingen regio Rotterdam
Uitwerken pakket '(Benuttings)maatregelen Algeracorridor' (rapport benuttingsmaatregelen Algeracorridor, definitief concept 28 augustus 2018).
- In juli 2019 wil men een definitieve keuze maken voor een zoekgebied. Bij voorrang onderzoekt men daarom de bereikbaarheid Algeracorridor en maatregelen op de A16 (afsprakenlijst MIRT november 2018). Het rapport Benuttingsmaatregelen Algeracorridor is daardoor deels achterhaald en vervangen door de studie Bereikbaarheid Algeracorridor (mei 2019). Door de Metropoolregio Rotterdam – Den Haag worden daarnaast voorstellen uitgewerkt voor Personenvervoer over Water (PoW). Dit gebeurt samen met de provincie Zuid-Holland, de gemeente Rotterdam, de Drechtsteden en het Havenbedrijf Rotterdam. Dit heeft geleid tot het rapport 'Vervoerswaardestudie Personenvervoer over Water' van 28 februari 2018. In de Pre-verkenning Oeververbindingen regio Rotterdam zijn drie oeververbindingen gezien:
 - West: Sluisdijkpier – Merwe Vierhavens;
 - Oost: Kralingen – Stadion Park (Feijenoord);
 - Oost-Oost: Krimpen aan de Lek – Ridderkerk (Algeracorridor).
- In november 2018 is besloten de verbinding Sluisdijkpier – Merwe Vierhavens te laten vervallen. In juli 2019 willen de opdrachtgevers van de preverkenning (Rotterdam, MRDH, PZH en Rijk) een keuze maken tussen de beide zoekgebieden (Oost en Oost-Oost). De gemeenten in de Krimpenerwaard (Krimpen en Krimpenerwaard) hebben, om hun positie hierin te versterken, een gebiedsbod uitgebracht. Vooralsnog is in deze rapportage nog niet aangenomen dat er een vaste oeververbinding komt; eventuele effecten ervan zijn ook niet meegenomen.
- In het rapport 'Uitwerken pakket (Benuttings)maatregelen Algeracorridor' zijn diverse mogelijke nieuwe en vernieuwde veerverbindingen aan de orde geweest, maar na prioritering is geen daarvan terechtgekomen in de voorstellen. Reden daarvoor is te vinden in de studie naar de kosten en baten van een veerverbinding tussen Ridderkerk en Krimpen/Krimpenerwaard uit 2012, waarin de verbinding als zeer onrendabel beoordeeld wordt. Wel zijn er voorstellen voor onder meer een Regionaal (snel)fietsnetwerk en een herontwerp van het OV-net Krimpenerwaard, met daarin onder andere een R-net Rotterdam-Schoonhoven.
- In het rapport 'Vervoerswaardestudie Personenvervoer over Water' zijn negen mogelijke corridors (nieuwe verbindingen of nieuwe haltes) beoordeeld op basis van de potentiële vervoersbehoefte en de positie ten opzichte van andere modaliteiten (vergelijking met auto en ov). Tot de negen corridors behoort een verbinding van Ridderkerk/Kinderdijk naar Lekkerkerk/Nieuw-Lekkerland (corridor D). De vervoersstromen op deze verbinding zijn volgens het onderzoek beperkt, zeker in vergelijking met de corridors rondom Dordrecht en Rotterdam. Ook is er een inschatting gemaakt van de kosten en de opbrengsten van de verschillende verbindingen. Daarnaast zijn de potentiële maatschappelijke baten in beeld gebracht. Dit betreft de bijdrage aan recreatie, versterking van ketenmobiliteit en toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen. De vervoers- waardestudie en het beeld van de maatschappelijke baten hebben samen geleid tot een kansenkaart.

In die kansenkaart wordt de verbinding van Ridderkerk/Kinderdijk naar Lekkerkerk/Nieuw-Lekkerland beoordeeld als: 'relatief gemiddelde kostendekking'. Overigens is het van belang om op te merken dat de MRDH kan bijdragen in investeringskosten van uitverkozen corridors, maar niet in exploitatiekosten.

Kansen

- Vooralsnog lijkt de kans dat er een vaste oeververbinding gaat komen tussen Ridderkerk/Bolnes en Krimpen aan de Lek betrekkelijk gering, maar het is ook zeker nog niet kansloos.
- In plaats van of vooruitlopend op een vaste oeververbinding tussen Krimpen aan de Lek en Ridderkerk/Bolnes is het theoretisch denkbaar een autoveerverbinding in het leven te roepen op globaal dezelfde locatie. Ridderkerk en het MRDH zijn vanwege het eerdergenoemde rapport uit 2012 tegen de aanleg van een veerverbinding. Ridderkerk is in het algemeen tegen elke oeververbinding voor auto's – aangezien hun grondgebied al wordt doorsneden door zowel de A15 als de A16. Een fietsveerverbinding op deze locatie stuit niet op deze bezwaren. Deze optie is zeker ook nog te overwegen – ook als er geen bijdrage wordt toegekend uit het Infrastructuurfonds.
- De kans op verlengen van de waterbusverbinding van Rotterdam – Kinderdijk tot aan Schoonhoven is vrijwel nihil; de route ligt ver buiten de bestaande lijnen. De R-net verbinding Rotterdam – Schoonhoven (opgenomen in het rapport Benuttingsmaatregelen Algeracorridor) en de studie Bereikbaarheid Algeracorridor (mei 2019, Studio Bereikbaar) zal de functie ervan voor de algemene bereikbaarheid sneller en effectiever kunnen opvangen. Vooralsnog is er een kans op verlengen van de waterbusverbinding van Rotterdam – Kinderdijk tot aan Lekkerkerk/Nieuw-Lekkerland. Dat is afhankelijk van de nadere uitwerking van dit voorstel, de keuze van de provincie Zuid-Holland om deze optie op te nemen in de aanbesteding voor waterbusverbindingen ten oosten van de Van Brienenoordbrug en de daadwerkelijke inschrijvingen.
- Volgens Veerdienst Schoonhoven BV is het denkbaar een autoveerverbinding met een laadcapaciteit van tien auto's in het leven te roepen, die halverwege de Hollands IJssel tussen de bestaande veerverbindingen Gouderak – Moordrecht en Ouderkerk aan den IJssel – Nieuwerkerk aan den IJssel een aanvullende verbinding vormt als alternatief voor de Algerabrug en de Gouderaksebrug. Als zo'n autoveerpont zou kunnen varen van Lageweg naar Nieuwerkerk aan den IJssel (bij Kostenoord), is de verbinding voor voetgangers en fietsers met het treinstation in Nieuwerkerk aan den IJssel onder handbereik. Deze optie is niet betrokken geweest in het onderzoek '(Benuttings)maatregelen Algeracorridor', zodat een bijdrage in investeringskosten uit het Infrastructuurfonds niet mogelijk lijkt. Niettemin valt voor de gemeente Krimpenerwaard te overwegen deze optie nader uit te werken samen met de gemeente Zuidplas.
- De effectiviteit van de veerverbindingen op het gebied van mobiliteit kan worden vergroot door meer aandacht te besteden aan de bewegwijzering. Daarbij kan in de eerste plaats worden gedacht aan betere aanduiding langs de toevoerwegen en in de tweede plaats aan het plaatsen van matrixborden met wachttijden [7].

Dit is overigens geen aangelegenheid waarvoor de gemeente verantwoordelijkheid draagt, maar wel een kans waarbij de gemeente een cruciale faciliterende rol kan spelen om die op termijn te benutten.

Bedreigingen

- Niets doen leidt geleidelijk aan tot meer tijdverlies bij vervoersbewegingen in de spits, voor bewoners, bezoekers en zakelijk verkeer, waaronder transportbedrijven.
- Een te snelle voorbereiding en uitvoering van een eventuele autoveerverbinding tussen Krimpen aan de Lek en Ridderkerk/Bolnes kan ertoe leiden dat Rijk en regio de noodzaak van een vaste oeververbinding niet meer onderkennen of een eventuele aanleg op de lange baan schuiven. Tegelijkertijd is er nog een stevige voorbereiding nodig om tot een veerverbinding te komen, te beginnen met de keuze voor een aanmeerpunt. Bij de keuze voor De Zaag is er sprake van een aantasting van het NatuurNetwerk; bij De Noord niet. Er is een aanzienlijke investering nodig in de aansluitende infrastructuur [8]. In het beste geval lijken de exploitatiekosten alleen in een aanlooperperiode onvoldoende op te wegen tegen de overzettarieven. De verwachtingen op dat punt hebben een grote marge: van niet haalbaar tot vergelijkbaar met het veer Schoonhoven – Gelkenes [9].
- Opheffen van veerdiensten leidt tot vermindering van de evacuatiecapaciteit van het verenstelsel.

Wat gebeurt al?

- Er wordt vooral veel overleg gevoerd met diverse partijen en lobbywerk verricht.

Wat te doen?

- Neem in de toekomst een actievere rol aan bij het plegen van (voor)overleg met buurgemeenten waar het gaat om mobiliteitsprojecten en -onderzoeken van Rijk, provincie en MRDH, met de bedoeling de Krimpenervwaardse belangen te behartigen.
- Lobby actief bij de provincie voor de realisatie van R-net Rotterdam – Schoonhoven. Laat de gedachte van een waterbusverbinding van Rotterdam naar Schoonhoven varen.
- Lobby actief bij de provincie voor een verlenging van de waterbusverbinding Rotterdam – Kinderdijk naar Lekkerkerk/Nieuw-Lekkerland.
- Overwogen kan worden om als gemeente te investeren in kleine aanvullende voorzieningen bij de veerhalteplaatsen, zoalsabri's.
- Overwogen kan worden om als gemeente een actieve faciliterende rol te gaan vervullen in het realiseren van betere aansluitingen op het openbare vervoer en betere bewegwijzering.
- De gemeente zou de veerdiensten meer dan toe nu toe kunnen beschouwen als integraal onderdeel van de bereikbaarheidsinfrastructuur en de veerexploitanten meer kunnen betrekken in de ontwikkelingsfase van verkeersplannen.

b. Toeristisch/recreatief verkeer verandert

Wat speelt of kan gaan spelen?

- Het toeristisch/recreatief verkeer in Nederland neemt toe doordat de groep ouderen toeneemt en doordat de opkomst van e-bikes leidt tot verhoging van de leeftijd waarop er kan worden gefietst.
- Het toeristisch/recreatief verkeer verandert doordat het gebruik van e-bikes de actieradius van het fietsverkeer vergroot.
- Steeds duidelijker wordt dat we tegenwoordig te maken hebben met wat wordt genoemd een 'beleveniseconomie', naar het gelijknamige boek van Pine en Gillmore (1999) hierover. Zij betogen dat mensen tegenwoordig meer willen dan alleen een product of een dienst afnemen: ze willen een belevenis ondergaan. En hoe groter de belevenis is, hoe meer moeite men ervoor wil doen en hoe meer men ervoor wil betalen.
- Alle fietspaden en veerponten in Nederland maken deel uit van een nationaal (en internationaal) fietsknooppuntennetwerk. Sommige veren in de Krimpenerwaard maken deel uit van een fietsthemaroute [10].
- Recreatiefietsers zijn vooral te zien aan de zuidzijde van de gemeente (overgang Krimpenerwaard – Alblasserwaard).
- Doorgaande fietsroutes trekken ook veel sportieve recreanten. Er ligt een voorstel van een inwoner om een snelle fietsroute te realiseren langs de N210.
- Motorrijders vormen eveneens een toeristische doelgroep.
- Er wordt gewerkt aan een bereikbaarheidsproject dat is gericht op het verbeteren van de fietsroutes binnen de Krimpenerwaard tot veilige, comfortabele en sociaal aantrekkelijke routes voor elektrische fietsen. Het gaat daarbij om de volgende trajecten:
 - Lekkerkerk – Krimpen aan de Lek – Krimpen aan de IJssel;
 - Ouderkerkveer;
 - Veer Gouderak – Gouderaksebrug;
 - Bergambacht – Stolwijkersluis;
 - Haastrecht – Stolwijkersluis;
 - Schoonhoven – Haastrecht.
- Op elk traject wordt in kaart gebracht welke verbeteringen er mogelijk zijn, bijvoorbeeld in het comfort van het wegdek, de verkeersveiligheid bij kruisingen, de scheiding van zwaar (landbouw)verkeer, de koppeling met recreatief aantrekkelijke routes die toch de kortste weg volgen.
- De recreatie in de Krimpenerwaard is vooral gericht op natuur- en landschapsbeleving en vindt gespreid over de gemeente plaats, zonder bijzondere concentratiepunten. Ook de relatief kleinschalige verblijfs-recreatieve accommodaties liggen verspreid door de Krimpenerwaard.

Kansen

- Meer toeristisch verkeer kan worden aangetrokken door het bieden van meer toeristische bewegwijzering en meer informatie over de vaartijden (zie aanvullend hierop ook onder het onderwerp 'Ontstaan van nieuwe technische mogelijkheden voor verbeteren klantvriendelijkheid en bedrijfsvoering').
- Ook op de veerponten zelf kan meer aandacht worden besteed aan het bieden van actuele toeristische informatie.

Bedreigingen

--

Wat te doen?

- Te overwegen valt om als gemeente meer aandacht te besteden aan het aantrekken van toeristisch/recreatief verkeer van buiten de gemeente, ook in samenwerking met de veerexploitanten, hun brancheverenigingen (LVP, V.E.E.O.N.), toeristische verenigingen (Vrienden van de voetveren, stichting Wandelnet et cetera) de ondernemersverenigingen in de gemeente en de regiogemeenten.

c. Dreigende afname van aantrekkelijkheid woon-, werk- en leefomgeving

Wat speelt of kan gaan spelen?

- Geleidelijk aan dreigt de leefbaarheid en aantrekkelijkheid van kleine kernen in Nederland te verminderen door een afname van voorzieningen (zoals bijvoorbeeld scholen, winkels, bankautomaten en gezondheidsvoorzieningen). Veerdiensten vormen een belangrijke factor voor kleine kernen indien zij over de weg alleen via een forse omweg zijn te bereiken.
- De woon- en leefomgeving in de gemeente wordt in het algemeen positief gewaardeerd.
- Er is relatief weinig werkgelegenheid in de gemeente en daarom ook relatief weinig inkomend verkeer. Maar voor enkele van de veerverbindingen bestaat geen goed alternatief.

Kansen

--

Bedreigingen

- Eventuele opheffing van een bestaande veerdienst kan ernstige negatieve gevolgen hebben voor de aantrekkelijkheid van de woonomgeving. De mate waarin dat het geval is verschilt per veerverbinding en kan ook verschillen per inwoner.

Wat te doen?

- Wees attent op de levensvatbaarheid/toekomstbestendigheid van de bestaande veerdiensten en op hun wijze van exploitatie.

d. Meer aandacht voor historische waarden van veren (cultureel erfgoed)

Wat speelt of kan gaan spelen?

- Geleidelijk aan ontstaat er meer aandacht bij de bevolking voor cultureel erfgoed, waaronder de historische waarden van sommige veerdiensten.
- Sommige veerdiensten hebben al een eeuwenlange geschiedenis. Zo is uit archieven gebleken dat het veer Ammerstol – Groot-Ammers al bestond vanaf ongeveer 1300, het veer Schoonhoven – Gelkenes in 1429 en het veer Ouderkerk aan den IJssel – Nieuwerkerk aan den IJssel vanaf 1618. Steeds meer groeit het besef dat lang geleden de relatie van de dorpen en steden langs de rivieren veel intensiever was dan eerst werd aangenomen. Niet alleen voor de handel, maar ook het vervoer van personen waren veren een onlosmakelijk onderdeel van een indrukwekkend netwerk.

Het hoogtepunt hiervan lag in de gouden eeuw, waarbij het vervoer een belangrijke factor was in het succes van de Nederlanden.

Kansen

- De belevingswaarde van het gebruik van veerdiensten voor toeristisch/recreatieve gebruikers neemt toe. Veren verhogen de aantrekkelijkheid van fietsroutes en wandelpaden.
- Bij het bieden van meer toeristische informatie over verbindingen en routes is het verstandig om ook aandacht te schenken aan de cultuurhistorie van de veerdiensten.
- De provincie richt haar beleid vooral op participatie en beleving. Hiertoe zijn zogenoemde erfgoedlijnen in het leven geroepen, die kansen bieden voor projecten die de beleving versterken.
- Gezocht kan worden naar het cultuurhistorische belang van veerverbindingen in het kader van een erfgoedlijn, waardoor het historische aspect beter bekend en beleefbaar wordt. Denk hierbij aan een project als 'Twin Cities', waarbij de relatie Schoonhoven-Nieuwpoort wordt benadrukt.
- Binnen toerisme en recreatie wordt gezocht naar mogelijkheden om aan te haken bij de stromen toeristen die uit Rotterdam, Gouda en Kinderdijk komen. Nader onderzoek kan uitwijzen dat er een hoge cultuurhistorische waarde te vinden is die deze relatie beter kan leggen, waardoor er betere kansen zijn voor deze sector.

Bedreigingen

- De kosten voor een veer zijn hoog, wat een nieuwe verbinding of verandering van een verbinding lastig en mogelijk onhaalbaar maakt.

Wat te doen?

- Besteed meer aandacht aan toeristische promotie en het daarbij samenwerken met de veerexploitanten.
- Het lijkt verstandig om onderzoek uit te voeren naar de cultuurhistorie van de veerverbindingen en de relaties tussen de verschillende dorpen en steden van de Krimpenerwaard en de omliggende waarden en daarbij, passend bij het provinciale beleid, te kiezen voor nauwe samenwerking tussen burgers, ondernemers, stakeholders en beleidsmedewerkers.

e. Milieu- en gezondheidsaspecten van vervoersbewegingen vergen meer aandacht

Wat speelt of kan gaan spelen?

- Op grond van zorgen voor het klimaat en de gezondheid van mensen is er meer aandacht nodig voor emissies van het verkeer (fijnstof, stikstof-oxiden, zwaveldioxide en koolstofdioxide) en geluidsoverlast.
- De kleinere deeltjes fijnstof kunnen doordringen tot ver in de longen of zelfs de bloedbaan, waar zij ontstekingen zouden kunnen veroorzaken. Stikstofoxiden (NO_x) vormen een bouwsteen voor fijnstof en ozon. Een auto stoot tijdens het rijden voornamelijk stikstofmonoxide uit. Die wordt in de lucht omgezet in stikstofdioxide (NO_2), wat irritatie aan de luchtwegen kan veroorzaken. Stikstofdioxide en zwaveloxide dragen ook bij aan de vorming van zure regen en smog. Het wegverkeer heeft weinig invloed op de uitstoot van zwaveldioxide (SO_2). De scheepvaart (en dus ook veerdiensten) heeft daar echter in grotere mate invloed op.

Zwavedioxide kan leiden tot longproblemen en oogirritatie en veroorzaakt ook smog en zure regen. Kooldioxide (CO₂) is een van de grote veroorzakers van klimaatverandering [11].

- Veerdiensten voorkomen omrijden van verkeer en dragen om deze reden bij aan vermindering van emissies en geluidsoverlast.
- Daar staat tegenover dat veerdiensten zelf ook emissies en geluid produceren.
- Zowel op landelijk als op Europees niveau worden steeds meer en hogere eisen gesteld aan de maximale uitstoot van motoren. De huidige emissienorm (CCR2-norm) voor scheepsmotoren is opgesteld door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart. Vanuit de Europese Unie is een nieuwe richtlijn opgesteld om voornamelijk de uitstoot van fijnstof en stikstofoxiden te minimaliseren. Per 2019 of 2020, afhankelijk van het vermogen van de motor, moeten nieuwe scheepsmotoren voldoen aan de NRMM-richtlijn [12].
- Uit onderzoek blijkt dat er zes reële opties zijn voor veerdiensten om aan de nieuwe emissienorm te voldoen: hermotoriseren, uitlaatgas-nabehandeling, hybridiseren van de aandrijving, volledig elektrische aandrijving, contra-roterende propellers en Gas-to-Liquid (GTL). Het halen van de nieuwe richtlijn zal enorme implicaties hebben voor de veerdiensten [13].
- De provincie Zuid-Holland kent sinds 2016 een zogeheten revolverend verenfonds, waaruit leningen kunnen worden verstrekt aan exploitanten voor investeringen in de vernieuwing en renovatie van forensenveren en scholierenveren die het gehele jaar varen. Doel van dit fonds is de veerverbindingen voor forensen en scholieren in stand te houden en tevens de verduurzaming van de veerponten te stimuleren. Het rentepercentage van de leningen bedraagt in beginsel 0%.
- De veerdiensten Schoonhoven – Gelkenes en Gouderak – Moordrecht varen inmiddels op GTL. Vanaf het einde van de zomer 2018 is dat ook het geval bij de veerdienst Lekkerkerk – Nieuw-Lekkerland. De veerdienst Krimpen aan de Lek – Kinderdijk heeft bij de aanschaf van zijn huidige pont (met lening uit het provinciale Verenfonds) met de provincie afgesproken binnen vijf jaar te verduurzamen.
- Veerdiensten kunnen worden gecontroleerd op hun toepassing van landelijke regelgeving door verschillende nationale inspecties (Politie, Rijkswaterstaat en Inspectie voor de leefomgeving).

Kansen

- In stand houden van de bestaande veerdiensten voorkomt het ontstaan van milieubelasting door omrijden van verkeer.
- Het milieu is erbij gebaat als exploitanten omschakelen op nieuwe aandrijftechnieken.

Bedreigingen

- Het gaan voldoen aan de nieuwe emissienormen leidt tot hogere exploitatielasten. Dit leidt tot hogere tarieven en/of extra gemeentelijke bijdragen.

Wat gebeurt al?

- In overleg tussen de gemeente en de veerexploitanten op 6 oktober 2017 is gebleken dat de exploitanten de komende jaren niet rekenen op een bijdrage uit het provinciale Verenfonds (met uitzondering van Veerbedrijf de Visser BV, dat wel al een bijdrage heeft ontvangen voor de aanschaf van zijn huidige veerpont). Zij zeggen al te beschikken over schonere motoren en zij achten andere methoden nog niet toepasbaar. Ook zien zij de administratieve afdoening van een aanvraag als een belemmering. De gemeente heeft deze zorgen overgebracht aan de gedeputeerde.

Wat te doen?

- Neem in nieuwe overeenkomsten de voorwaarden op dat er wordt voldaan aan geldende wetgeving, richtlijnen en brancheafspraken over milieu en gezondheid.
- Te overwegen valt om in aanbestedingen en overeenkomsten ook stimulansen op te nemen voor verdergaande vermindering van emissies en geluidsoverlast (bijvoorbeeld door het overstappen op elektrische aandrijving).

Ontwikkelingen inzake de organisatie van veerdiensten

f. Afspraken tussen gemeente en exploitant moeten worden aangepast

Wat speelt of kan gaan spelen?

- Exploitatieovereenkomsten lopen af dan wel worden opgezegd door de exploitant of moeten om andere redenen worden aangepast. Zo is er in 2015 op de veerdienst Lekkerkerk – Nieuw-Lekkerland en in 2016 op de veerverbinding Gouderak – Moordrecht een wisseling van exploitant geweest. De aanleiding voor deze verandering was het onverwachte stopzetten van de exploitatie van de veerverbinding van de vorige exploitant. Op 31 december 2018 verstrijkt de looptijd van de overeenkomst van de gemeente met de exploitant van het veer Ouderkerk aan den IJssel – Nieuwerkerk aan den IJssel.
- Belangrijke gegevens per veerdienst zijn niet altijd paraat of voorhanden binnen de gemeente.
- Er bestaat redelijk inzicht in de baten en lasten die de gemeente heeft voor elk van de veerdiensten waarover de gemeente een overeenkomst heeft met de exploitant. Dit inzicht is tot nu toe vooral administratief van aard en niet zozeer toegespitst op het bieden van overzicht ten behoeve van het maken van keuzes per veerdienst of voor het verensstelsel als geheel. De financiële relatie tussen de gemeente en Schoonhoven BV is binnen de huidige administratie verweven met de financiën van de veerdienst Schoonhoven – Gelkenes. Ook dit draagt niet bij aan inzicht voor het maken van keuzes.
- Het verensstelsel als geheel is voor de gemeente budgettair neutraal, mits er geen kosten voor gemeentelijk personeel worden toegerekend aan het verensstelsel (zie hoofdstuk 6).

Kansen

- De besluitvorming over deze verensvisie biedt een basis voor toekomstig handelen.

- De gemeente kan iedere noodzaak tot het wijzigen van afspraken aangrijpen om nieuwe inzichten op het gebied van verenexploitatie te gebruiken of om voor te sorteren op de nog vast te stellen verenvisie.

Bedreigingen

- De gemeente moet, zolang zij niet beschikt over een richtinggevend document over het verensstelsel, steeds ad hoc bepalen hoe zij omgaat met de nieuwe ontwikkeling. Zij loopt daarbij steeds opnieuw het risico te moeten beslissen onder tijdsdruk.
- Op deze wijze dreigt de mogelijkheid om de afspraken onderling te harmoniseren of om te komen tot een meer uniforme rolverdeling met de exploitant steeds verder naar de toekomst te schuiven. De meeste overeenkomsten hebben namelijk een lange looptijd.

Wat te doen?

- Gelijktijdig met het opstellen en vaststellen van deze verenvisie is het belangrijk om het verendossier te actualiseren, aan te vullen en afspraken te maken om het up-to-date te houden.
- Nieuwe afspraken zijn wenselijk over het inrichten van een financieel overzicht over het verensstelsel.
- De keuze tussen voortzetten/verhogen of stoppen/verminderen van exploitatiesubsidies zou vooral moeten worden gebaseerd op het beoogde maatschappelijke effect en niet uitsluitend op financiële overwegingen.
- Financiële overwegingen zouden niet alleen moeten worden gezien per veerdienst, maar ook voor het verensstelsel als geheel. Bij afwegingen van beslissingen voor afzonderlijke veerdiensten verdient het de voorkeur om vooral te kijken naar de mogelijkheden tot het maximaliseren van het maatschappelijk nut van het verensstelsel als geheel en het zo beperkt mogelijk houden van de kosten die de gemeente maakt voor dat stelsel als geheel.
- Bij het vernieuwen van overeenkomsten kan het beste zo veel mogelijk worden gewerkt met standaardbepalingen die bij wijze van maatwerk kunnen worden aangevuld of aangepast.

g. Belanghebbenden betalen niet altijd mee in een negatief exploitatiesaldo

Wat speelt of kan gaan spelen?

- Plaatselijke ondernemers en scholen hebben belang bij het voortbestaan van een veerverbinding. Ondernemers betalen tot nu toe niet mee in geval de veerdienst alleen kan blijven functioneren met subsidie, terwijl hun belang bij het in stand houden van bestaande veerdiensten relatief groot kan zijn. Sommige scholen leveren een vrijwillige bijdrage aan de gemeente. Dit betreft de veerdiensten Lekkerkerk – Nieuw-Lekkerland en Krimpen aan de Lek – Kinderdijk – Ridderkerk (Driehoeksveer).
- Scholen mogen hun subsidie-inkomsten niet gebruiken voor andere doeleinden dan het bieden van onderwijs. Eventuele bijdragen zullen dus op andere wijze moeten worden bekostigd.

Kansen

- Te overwegen valt om ondernemers op collectieve wijze meer stelselmatig aan te spreken op hun belang om verbindingen in stand te houden.

Bedreigingen

- Diverse ontwikkelingen, waaronder strengere veiligheids- en milieu-eisen, kunnen leiden tot hogere exploitatiekosten. Zonder verhoging van de inkomsten uit kaartverkoop leidt dit tot een negatief effect op de financiële exploitatie van het veer.

Wat te doen?

- Overwogen kan worden om de wenselijkheden en mogelijkheden van meebetalen door plaatselijke ondernemers te betrekken bij het overleg in het kader van economische aangelegenheden met het plaatselijke bedrijfsleven.
- Dek waar mogelijk negatieve exploitatiesaldi af door het toestaan van tariefverhogingen en differentiatie van tarieven tussen (vaste en incidentele) gebruikers door de exploitant [14].

h. Verandering van wet- en regelgeving over exploiteren van veerdiensten

Wat speelt of kan gaan spelen?

- In de loop der tijd verandert de regelgeving, is er sprake van voortschrijdende jurisprudentie die van toepassing is op veerdiensten en komen er nieuwe brancheafspraken. Denk bijvoorbeeld aan de Mededingingswet, jurisprudentie over aanbesteden en de Leidraad kleine veren. Geleidelijk aan wordt het voor de exploitanten en ook voor de gemeente steeds gecompliceerder.
- Daarom ontstaat bij de gemeente geleidelijk aan behoefte aan meer harmonisatie/eenduidigheid (van afspraken, oeverinfrastructuur, exploitatievorm) en eenvoud en transparantie (binnen het stelsel van veerdiensten).
- Die harmonisatie is ook nodig om de kosten te kunnen vergelijken tussen verschillende aanbieders bij aanbestedingen.
- Veerdiensten kunnen worden gecontroleerd op hun toepassing van landelijke regelgeving door verschillende nationale inspecties (Politie, Rijkswaterstaat en Inspectie voor de leefomgeving).

Kansen

- Zie onderwerp 'Ontstaan van nieuwe overlegvormen'.
- Deze verenvisie en het streven om het verendossier up-to-date te houden biedt kansen om de toenemende complexiteit van deze gemeentelijke taak niet ten koste te laten gaan van de kwaliteit en de kosten van de taakuitvoering.

Bedreigingen

- Niets doen leidt tot een geleidelijke achteruitgang in kwaliteit en kosten van taakuitvoering en risico's voor het in stand houden van een goed verenstelsel.

Wat te doen?

- Het lijkt verstandig om meer nog dan nu al gebeurt de kennis van zaken over de veerdiensten en het verenstelsel te concentreren binnen de gemeentelijke organisatie.

- Eveneens is het verstandig om financiële ruimte te behouden of te creëren om incidenteel externe adviezen te kunnen inwinnen.
- Beperk het aanbieden aan exploitanten van voorzieningen die slechts indirect te maken hebben met de veerexploitatie, zoals woonruimte, waartegen geen kostendekkende vergoeding door de exploitant staat, zoveel mogelijk en regel ze in elk geval buiten de exploitatieovereenkomst om (zoals woonruimte in een huurovereenkomst).

i. Meer aandacht voor veiligheid op het water

Wat speelt of kan gaan spelen?

- Veel van de recreatieve veren in Nederland maken gebruik van een kleine veerpont. Deze veren zijn korter dan 15 meter en zetten per overtocht niet meer dan twaalf passagiers over. Het frappante is dat voor deze vaartuigen amper wettelijke verplichtingen gelden, ondanks dat passagiers bedrijfsmatig worden overgezet. In 2012 is, mede na een aanvaring van een klein veer met een motorvrachtschip, de Leidraad kleine veren opgesteld door het LVP, CBRB en VNG. In deze leidraad is aandacht besteed aan: het voor zijn taak uitrusten van de schipper, de constructie, stabiliteit, uitrusting en conditie van de veerpont en een veilige uitvoering van de exploitatie. In de leidraad worden aanbevelingen gedaan voor de technische, nautische en bemanningseisen aan boord van een kleine veerpont. Bij uitbesteding van een klein veer door gemeenten wordt in veel gevallen de leidraad gebruikt als een set minimale eisen voor de exploitant, waardoor de veiligheid voor zowel de bemanning als de passagiers als medevaarweggebruikers beter is gewaarborgd. Zo dient een schipper minimaal in het bezit te zijn van een klein vaarbewijs. Daarnaast geldt dat op sommige wateren in Nederland de schipper in het bezit moet zijn van een marifooncertificaat [15].
- Rijkswaterstaat heeft een plan ontwikkeld voor de aanleg van een overnachtingshaven voor de binnenvaart in de buurt van het veer Bergambacht/Bergstoep – Streefkerk. De veerexploitant signaleert als gevolg van de geplande aanleg ongemakken (zoals vertragingen) en risico's voor een veilige overtocht op zijn veerdienst. Hij signaleert de volgende risico's:
 - ontbreken van vrij radarzicht van 800 meter stroomopwaarts;
 - tijdens mist en duisternis geen vrij radarbeeld;
 - aankomende schepen worden te laat opgemerkt;
 - uitvaaropening haven voldoet niet aan richtlijnen Rijkswaterstaat;
 - in- en uitvarende schepen vanuit de haven vormen een potentieel aanvaringsrisico met kruising veerdienst.

Rijkswaterstaat lijkt echter naar aanleiding hiervan geen aanpassing van het bestaande plan te overwegen. De exploitant heeft vervolgens een plan ontwikkeld voor verplaatsing van de veerstoep in Bergambacht om deze veiligheidsrisico's en ongemakken te vermijden. Verschuiving van de veerstoep biedt volgens hem mogelijkheden voor een kwaliteitsimpuls van het veergebied en een betere ontsluiting voor het restaurant en de aangrenzende bedrijven.

Kansen

--

Bedreigingen

- Het voldoen aan actuele veiligheidsnormen leidt geleidelijk aan tot hogere exploitatielasten en meer moeite voor de kleinere exploitanten om eraan te voldoen. Het leidt op de langere termijn tot hogere tarieven en/of extra gemeentelijke bijdragen dan wel tot organisatorische concentratie van veerdiensten (in de vorm van samenwerken en fuseren of overnemen).

Wat te doen?

- Neem in nieuwe overeenkomsten de leidraad op als minimale eis voor veiligheid.
- Te overwegen valt om als gemeente een actieve faciliterende rol te gaan vervullen bij het oplossen van veiligheids- en andere knelpunten waarvoor andere overheden primaire verantwoordelijkheid dragen. In de casus van het plan voor een overnachtingshaven zou de gemeente bijvoorbeeld actief kunnen deelnemen aan overleg tussen de exploitant en Rijkswaterstaat (zonder verantwoordelijkheden over te nemen).

j. Afname aanbod van professionele schippers

Wat speelt of kan gaan spelen?

- Veerdiensteigenaren in Nederland geven aan dat het soms lastig is om aan voldoende gekwalificeerde schippers te komen. Voor veerdiensten waarbij de schipper in het bezit moet zijn van een klein vaarbewijs valt deze problematiek nog redelijk mee. Voor veerdiensten waarbij een (beperkt) groot vaarbewijs verplicht is, is de toestroom van nieuwe schippers echter beperkt. De meeste schippers van deze veerdiensten hebben een verleden als binnenvaartschipper. Deze binnenvaartschippers kiezen voor meer regelmaat door in dienst te treden bij een veerdienst. De 'grote', voornamelijk utilitaire, veerdiensten kunnen dit soort schippers meer bieden dan de kleinere veren die op hetzelfde vaarwater varen [16].
- Een groot vaarbewijs of gelijkgestelde kwalificatie kan uitsluitend worden behaald door vaartijd te realiseren in de vracht-, tank-, sleep/duw- of passagiersvaart. Schoonhoven BV is via de brancheorganisatie een lobby begonnen om te komen tot een speciaal vaarbewijs voor veerschippers.
- De recreatieve veerdiensten zijn over het algemeen afhankelijk van vrijwilligers die de veerdienst onderhouden. Het aantal gepensioneerde binnenvaartschippers dat zich op deze veren wil inzetten wordt steeds kleiner. Omdat vrijwilligers maar een beperkt aantal uren tegen een vergoeding van maximaal € 4,50 per uur aan het werk mogen, is er een groot aantal vrijwilligers nodig om een veerdienst in de vaart te houden. De grote vraag en het afnemende aanbod van schippers kan ertoe leiden dat beëindiging van een veerdienst in zicht komt als gevolg van het niet rond krijgen van de begroting [17].

Kansen

--

Bedreigingen

- Dit kan op de langere termijn leiden tot hogere tarieven en/of extra gemeentelijke bijdragen dan wel tot organisatorische concentratie van veerdiensten (in de vorm van fuseren of overnemen).

Wat te doen?

- Wees attent op de levensvatbaarheid/toekomstbestendigheid van de bestaande veerdiensten en hun wijze van exploitatie.

k. Ontstaan van nieuwe overlegvormen

Wat speelt of kan gaan spelen?

- Om de belangen van de overgebleven veerdiensten te behartigen werd de Vereniging van Eigenaren en Exploitanten van Overzetveren in Nederland (V.E.E.O.N.) in 1964 opgericht (V.E.E.O.N, 2016). Doel was het bevorderen van het goed functioneren van de veerdiensten in Nederland in de ruimste zin van het woord. Naast de V.E.E.O.N. bestaat sinds november 2006 nog een belangenvereniging voor de veerdiensten. Het Landelijk Veren Platform, opgericht door betrokken personen van het Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart, fungeert als gesprekspartner voor overheden, waarbij zij haar kennis inzet op die terreinen waar deze ontbreekt. Doelstelling van het LVP is het behartigen van de collectieve belangen van de veerdiensten op alle relevante terreinen [18].
- De exploitanten van de veerdiensten Schoonhoven – Gelkenes (en Lekkerkerk – Nieuw-Lekkerland en Gouderak – Moordrecht), Bergambacht/Bergstoep – Streefkerk en Krimpen aan de Lek – Kinderdijk overleggen onderling regelmatig (maar maken daarbij onderling geen prijsafspraken).
- Veerexploitanten hebben op heel diverse terreinen en vanuit verschillende rollen te maken met de gemeente Krimpenerwaard. Het blijkt soms lastig voor ze te zijn om 'het juiste kanaal' te vinden en om een integrale (niet-verkokerde) gemeentelijk reactie te krijgen.
- Op 6 oktober 2016 heeft de gemeente voor het eerst gezamenlijk overleg gevoerd met veerexploitanten binnen de Krimpenerwaard.

Kansen

- Periodiek overleg tussen de gemeente en de exploitanten kan een goede bijdrage leveren aan het tijdig onderkennen van kansen en bedreigingen voor afzonderlijke veerdiensten waarop de gemeente zou kunnen inspelen en tevens voor het veerdienststelsel binnen de gemeente als geheel. Dat overleg zou zowel bilateraal als plenair kunnen plaatsvinden.
- Te overwegen valt om op ambtelijk of ook bestuurlijk niveau een periodiek overleg in te stellen met de provincie en met Rijkswaterstaat. De gemeente kent binnen haar grenzen immers relatief veel veerdiensten (8 van de 51 provinciale en 313 van de landelijke veerdiensten).
- Eveneens valt te overwegen om overleg aan te gaan met andere gemeenten binnen Nederland die beschikken over een relatief groot stelsel van veerdiensten.

Bedreigingen

--

Wat te doen?

- Het is waardevol om periodiek contact te onderhouden met:
 - de exploitanten binnen de gemeente (bilateraal en sporadisch ook plenair);
 - de provincie;
 - Rijkswaterstaat;
 - andere gemeenten met relatief veel veerdiensten in hun watergebieden.
- Overwogen kan worden om een vast gemeentelijk contactpunt in te stellen voor veerexploitanten dat opereert als trechter aan de voor- en achterkant bij de behandeling van vragen en klachten.

1. Ontstaan van nieuwe technische mogelijkheden voor verbeteren klantvriendelijkheid en bedrijfsvoering

Wat speelt of kan gaan spelen?

- Gebruikers van veerdiensten geven aan dat zij graag de mogelijkheid zouden willen hebben om aan boord van een veerdienst te pinnen. In Nederland wordt steeds vaker gebruikgemaakt van de pinpas ten opzichte van de cash betaling. Ook de kleine bedragen worden door de campagne 'Klein bedrag, pinnen mag' steeds vaker met de pinpas afgerekend. Steeds meer mensen gaan er dan ook vanuit dat men overal kan pinnen. Op veerdiensten is het echter gangbaar om contant te betalen. Om aan boord te kunnen pinnen is een stabiele internetverbinding vereist. Dit blijkt voor veel veerdiensten nog een probleem te zijn. Daarnaast neemt het contant betalen, in vergelijking met het pinnen, minder tijd in beslag, tenzij de mogelijkheid bestaat van contactloos pinnen. [19]
- Sinds dit jaar zijn Veerdienst Schoonhoven BV, BV Veerdienst Bergstoep en Veerbedrijf de Visser BV overgegaan op een(zelfde) systeem van contactloos pinnen aan boord. Dit systeem is voorbereid en getest door Schoonhoven BV.
- Technisch gesproken is het in deze tijd eenvoudig om een website en een app te ontwikkelen waarin de vaartijden en tarieven van alle veerdiensten binnen de Krimpenerwaard, de provincie of Nederland realtime worden getoond. Mogelijk zou daar ook aan kunnen worden toegevoegd de tijd van het eerstvolgende vertrek per oever.

Kansen

- Inspelen op nieuwe technische mogelijkheden biedt kansen voor verbetering van de exploitatie. Het vergt wel investering in tijd en geld.
- Het biedt tevens kansen op versterking van alle maatschappelijke effecten van het bestaan van de veerdiensten, zoals toerisme, werkgelegenheid/economie en aantrekkelijkheid van woon- en werkomgeving.

Bedreigingen

- Er bestaat een risico dat implementatie van nieuwe technische mogelijkheden leidt tot klantonvriendelijkheid en kostenverhogingen. Goed uitvoeren van ICT-projecten blijkt immers in de praktijk niet altijd eenvoudig te zijn, vooral niet als tussentijds het doel verschuift.

Wat te doen?

- Stimuleer meer gezamenlijk overleg tussen de exploitanten, binnen de Krimpenerwaard en binnen de branche op landelijk niveau.

m. Organisatorische concentratie van veerdienstexploitatie biedt mogelijkheden

Wat speelt of kan gaan spelen?

- Op dit moment maakt iedere veerdienst gebruik van zijn eigen veerpont(en), personeel en kaartstelsel.
- Er is sprake van drie veerdiensten die worden geëxploiteerd door de gemeentelijke BV Schoonhoven (Schoonhoven – Gelkenes, Lekkerkerk – Nieuw-Lekkerland en Gouderak – Moordrecht). Enkele jaren geleden exploiteerde deze bv alleen de veerdienst Schoonhoven – Gelkenes.

Kansen

- Op grond van ontwikkelingen in wetgeving, technische mogelijkheden, maatschappelijke normen voor veiligheid en milieu en de snelheid van gedragsveranderingen bij (potentiële) gebruikers van veerdiensten, valt te voorspellen dat het voor de kleine veerexploitanten steeds moeilijker zal worden om rendabel te blijven exploiteren. Samenwerken of fuseren kan daarom een bijdrage leveren aan het verminderen van kwetsbaarheden en kosten en het versterken van de kwaliteit en continuïteit van het veerdienstenstelsel (maar dat kan ook averechts werken indien dat leidt tot minder gedrevenheid tot efficiënt werken, bijvoorbeeld door minder concurrentiedruk).
- Te overwegen valt om te streven naar een geleidelijke integratie van alle veerdiensten binnen de bestaande gemeentelijke veerexploitant Schoonhoven BV, met het oog op professionalisering van de wijze van omgaan met aspecten als milieu, veiligheid en technische mogelijkheden, verminderen kwetsbaarheden en verlagen kosten (door uniformering en onderlinge uitwisseling van bedrijfsmiddelen). In juridische zin is taakoverdracht aan de Veerdienst Schoonhoven BV op eenvoudige wijze te realiseren (in vakjargon: door quasi-inbesteden).
- Gelijktijdig valt ook te overwegen om de zelfstandigheid van kleine exploitanten te stimuleren vanuit het oogpunt van sociaal beleid en behoud van marktwerking.
- Voor de gemeente is het aantrekkelijk om eventuele winsten op afzonderlijke veerdiensten binnen het venstelsel te kunnen behouden en daarmee ook de niet-rendabele veerdiensten in bedrijf te kunnen houden, zonder alleen op te draaien voor de kosten van niet-rendabele veerdiensten.

Bedreigingen

- Alle kansen, met uitzondering van de kans om winsten te behouden voor de bekostiging van niet-rendabele veerdiensten, kunnen ook worden gezien als bedreigingen: er is bij elk van die kansen sprake van een dilemma.

Wat te doen?

- Het ligt voor de hand om bestaande exploitanten kansen te bieden op voortzetting van hun bedrijf door in geval een nieuwe aanbesteding aan de orde is die aanbesteding zo in te richten dat de bestaande exploitant op voorhand ten minste evenveel kans heeft op gunning als Veerdienst Schoonhoven BV.
- Zo ook ligt het voor de hand om quasi-in-te-besteden bij Schoonhoven BV indien de bestaande exploitant zelf aangeeft zijn dienst niet te willen voortzetten en Schoonhoven BV vervolgens een offerte indient die voor de gemeente aantrekkelijk is onder de omstandigheden van dat moment.
- Op deze wijze zal op de langere termijn en op 'natuurlijke wijze' een gemeentelijke bv ontstaan, die alle professionele veerdiensten langs de gemeentelijke grenzen exploiteert.
- Om dit mogelijk te maken is het wenselijk om de overeenkomsten met exploitanten te binden aan een maximale periode, waarna een nieuwe aanbesteding mogelijk is. Dit is ook wenselijk voor de exploitatie-overeenkomsten die worden gesloten met Schoonhoven BV, om ook de relatie met dit bedrijf periodiek te kunnen herzien. Deze periode zal moeten liggen op 8 à 10 jaar, als optimum tussen de noodzaak om exploitanten meerjarige zekerheid te bieden om te kunnen ondernemen en de wenselijkheid om contracten te kunnen herzien.
- Wel is nader onderzoek wenselijk op het gebied van het mededingingsrecht, naar de mogelijkheden en beperkingen van aanbesteden van veerdiensten.
- Het ligt voor de hand om de werking van overeenkomsten minimaal eenmaal te evalueren, halverwege de looptijd.
- Van belang is om contractueel uit te sluiten dat exploitanten hun overeenkomst met de gemeente zonder toestemming van de gemeente kunnen overdragen aan derden.

Bijlage 9 Checklist voor toekomstig handelen

Deze bijlage bevat een checklist van onderwerpen met kansen en bedreigingen, gebaseerd op de omgevingsanalyse (bijlage 8). De onderwerpen zijn ingedeeld naar maatschappelijke (strategische) en organisatorische (tactische) aspecten.

Deze checklist kan worden gebruikt bij handelingen en besluiten over veerdiensten om te checken of alle relevante aspecten voldoende aan de orde komen. Het kan daarbij gaan om formele beslissingen, zoals aanbesteden en (her)contracteren, maar het kan ook gaan om meer informele wijzen van het uitoefenen van invloed op veerexploitanten in de vorm van overleg. Onder contracteren verstaan we ook toezien op en handhaven van de uitvoering door de exploitant van zijn overeenkomst met de gemeente (naar de letter en de geest).

Deze checklist is echter niet bedoeld voor handelingen en besluiten die zijn gericht op de bestuurlijke relatie tussen de gemeente en haar verbonden partij Schoonhoven BV.

Maatschappelijk aspect	Kansen voor de gemeente	Bedreigingen voor de gemeente
1. Bereikbaarheid	- Ten minste behouden van bestaande veerverbindingen - Verbeteren bewegwijzering - Verbeteren haltevoorzieningen - Verbeteren aansluiting op openbaar vervoer - Veerexploitanten betrekken bij ontwikkelen van verkeersplannen - Toevoegen nieuwe veerverbindingen in samenwerking met provincie, MRDH en buurgemeenten	- Niets doen leidt vanzelf tot meer tijdverlies in de spits - Minder bereikbaarheid betekent ook minder evacuatiecapaciteit - Nieuwe veerverbindingen kunnen leiden tot het afzien van meer structurele oplossingen zoals brugverbindingen
2. Overige aspecten, bestaande uit:		
a. Toerisme/recreatie	- Ten minste behouden van bestaande veerverbindingen - Behouden van bestaande toeristische stromen door in te spelen op veranderend vervoersgedrag en veranderende interesse - Aantrekken van aanvullende toeristische doelgroepen	Meer toerisme kan ook leiden tot vermindering van bereikbaarheid en leefbaarheid

b. Aantrekkelijkheid woon-, werk- en leefomgeving en maatschappelijke verbinding	- Ten minste behouden van bestaande veerverbindingen - Versterken van de werkgelegenheid door betere bereikbaarheid en meer toerisme	Niets doen leidt vanzelf tot geleidelijke afname van de aantrekkelijkheid van woon-, werk- en leefomgeving
c. Beleving van cultureel erfgoed	- Meer aandacht voor cultuurhistorie van de veren verhoogt de belevingswaarde en daarmee het toerisme - Aansluiten bij de provinciale erfgoedlijnen levert een hefboomwerking	
d. Milieu en gezondheid in relatie tot vervoersbewegingen	- Verminderen emissies en geluidsoverlast door technische maatregelen door veerexploitanten (te stimuleren door de gemeente) - Verminderen emissies en geluidsoverlast door verminderen omrijden van verkeer - Aansluiten bij provinciaal beleid (het revolverend Verenfonds)	Scherpere emissie/geluidsnormen leiden tot hogere exploitatiekosten van de veerdiensten en daarmee tot hogere tarieven dan wel een verzoek om meer gemeentelijke subsidie
Organisatorisch aspect	Kansen voor de gemeente	Bedreigingen voor de gemeente
1. Rol gemeente	- Overeenkomsten met veerexploitanten binden aan een maximale termijn geeft de gemeente de mogelijkheid om contracten te actualiseren en het verensstelsel anders in te richten, aan de hand van nieuwe inzichten - In overeenkomsten met veerexploitanten de mogelijkheid uitsluiten van overdracht door de exploitant van de overeenkomst aan een derde partij draagt ook bij aan ruimte voor de gemeente om het verensstelsel anders in te richten - Meer ruimte bieden voor tariefsverhoging en differentiatie van tarieven tussen (vaste en incidentele) gebruikers kan bijdragen aan rendement van exploitatie en daarmee aan verbetering van de financiële effecten voor de gemeente als contractpartner	- Kortlopende overeenkomsten bieden onvoldoende basis voor investeren en ondernemen door exploitanten - Overeenkomsten met exploitanten waarin gemeentelijke voorzieningen worden aangeboden die slechts indirect te maken hebben met de veerexploitatie, zoals woonruimte, waar geen kostendekkende vergoeding door de exploitant tegenoverstaat, beperken het inzicht in de gemeentelijke baten en lasten van de veerexploitatie - Prikkels tot ondernemen en innoveren (marktwerking) kunnen afnemen als alle veerdiensten worden geëxploiteerd door één of enkele eigenaren - Eenzijdige concentratie op economische aspecten kan leiden tot verwaarlozing van

	• Zo veel mogelijk werken met standaardbepalingen in overeenkomsten, met behoud van de mogelijkheden tot maatwerk, draagt bij aan eenvoud, overzichtelijkheid en handhaafbaarheid • Stimulansen opnemen in standaardbepalingen voor het nog beter bereiken van maatschappelijke doelen • Fusie en samenwerking tussen veerexploitanten biedt meer draagvlak voor het benutten van technische mogelijkheden voor verbeteren klantvriendelijkheid en bedrijfsvoering en het oplossen van kwetsbaarheden zoals schaarste aan gekwalificeerde schippers	sociaal beleid ten opzichte van veerexploitanten • De Wet Markt en Overheid stelt normen (die niet mogen worden overschreden) aan de wijze waarop de gemeente dient om te gaan met haar bedrijf Schoonhoven BV en met het bieden van een gelijk speelveld met de andere veerdienstexploitanten • De Aanbestedingswet stelt normen (die niet mogen worden overschreden) aan de wijze waarop de gemeente dient om te gaan met het verlenen van een concessie voor het exploiteren van een veerdienst • De Algemene Wet Bestuursrecht stelt normen (die niet mogen worden overschreden) aan de wijze van bestuurlijk handelen ten opzichte van de veerdiensten
2. Veiligheid op het water	• Zolang de veiligheidsnormen op nationaal niveau worden gesteld en gehandhaafd, kan de gemeente zich beperken tot het eventueel verplicht stellen van normen die op landelijk niveau slechts een aanbeveling zijn	• Specifieke lokale situaties kunnen niettemin actie vereisen

[1] Dit onderwerp behoort eigenlijk tot beide soorten ontwikkelingen.

[2] Naar een betere bereikbaarheid van de Krimpenerwaard, Nadere verkenning van 10 punten voor verbetering van de bereikbaarheid, Van Kerkhoff, 6 maart 2018.

[3] Vanderstroom advies (onder leiding van Riek Bakker), Strategische visie Krimpenerwaard, april 2017.

[4] Vanderstroom advies, Strategische visie Krimpenerwaard, april 2017, onderdeel Participatieadvies bewoners.

[5] Vanderstroom advies, Strategische visie Krimpenerwaard, april 2017, onderdeel Participatieadvies bewoners.

[6] Vanderstroom advies, Strategische visie Krimpenerwaard, april 2017

[7] Schatting door Veerdienst Schoonhoven BV.

[8] Deze visie is opgesteld door de MRDH, provincie Zuid-Holland, Drechtsteden, gemeente Rotterdam en het Havenbedrijf Rotterdam.

- [7] Er bestaat overigens wel al een Algera-app die een sms stuurt bij stremming van de brug.
- [8] Rapportage Bereikbaarheid Krimpenerwaard, blz 33.
- [9] Idem.
- [10] De website www.route.nl kent themaroutes en kent ook routes per gebied. Voor de Krimpenerwaard kent die site 51 routes (geraadpleegd op 4 juni 2018).
- [11] Wel-varend, Het economisch en maatschappelijk belang van veerdiensten op de Nederlandse binnenwateren anno 2016, Landelijk Veren Platform en Vereniging van Eigenaren en Exploitanten van Overzetveren in Nederland, februari 2017.
- [12] Wel-varend. Zie voetnoot 11.
- [13] Wel-varend. Zie voetnoot 11.
- [14] Voor de exploitanten is gemeentelijke toestemming vereist voor verhoging van tarieven indien de aansluitende wegen in beheer zijn bij gemeenten of waterschappen. Provinciale toestemming is nodig indien de aansluitende wegen in beheer zijn bij de provincie (Schoonhoven – Gelkenes). Dit is geregeld in de Verenwet, artikel 9.
- [15] Wel-varend. Zie voetnoot 11. Op waterwegen waar het 'Reglement betreffende het scheepvaartpersoneel op de Rijn' van toepassing is dient de schipper in het bezit te zijn van een groot vaarbewijs. In dit geval is sprake van een wettelijke verplichting.
- [16] Wel-varend. Zie voetnoot 11.
- [17] Wel-varend. Zie voetnoot 11.
- [18] Wel-varend. Zie voetnoot 11.
- [19] Wel-varend. Zie voetnoot 11.