Gemeente Altena en gemeente Dordrecht

Onderzoek organisatie veerverbinding Kop van 't Land

Concept rapportage
4 april 2023

● *Strategie* ● *Beleid* ● *Organisatie*

BEZOEKADRES: Waarderweg 33 kantoor b10, 2031 BN Haarlem
POSTADRES: postbus 2016, 2002 ca Haarlem
t 023 531 91 41, **e** info@iprnormag.nl, **i** www.iprnormag.nl

]IPR•NORMAG[

In opdracht van:	Gemeenten Altena en Dordrecht
Opsteller(s):	Drs. R. Schouten (Robert) en R.H.F. Oldenhof (Ruben)

Projectnummer IPR Normag:	101390
Aantal pagina's:	43

Status	**Datum**	**Toegestuurd naar**
Conceptrapportage	6 maart 2023	Projectgroep
Conceptrapportage	8 maart 2023	Projectgroep
Definitief	13 maart 2023	Projectgroep en Stuurgroep
Definitief	4 april 2023	Projectgroep en Stuurgroep, tekstuele revisie

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand, of openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopiëren, opnamen, of enig andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van IPR NORMAG

Inhoudsopgave

Samenvatting **4**

1 Inleiding **7**
1.1 Aanleiding 7
1.2 Onderzoeksvraag 7
1.3 Aanpak onderzoek 8
1.4 Leeswijzer 8

2 Bevindingen huidige situatie **10**
2.1 Inleiding 10
2.2 Veerdienst Kop van 't Land 10
2.3 Marktsituatie 12
2.4 Verduurzaming 13
2.5 Samenvatting 14

3 Beschrijving varianten **16**
3.1 Inleiding 16
3.2 Introductie beoordelingskader 16
3.3 Variant 1. Uitbesteden 17
3.4 Variant 2. Samenwerken 20
3.5 Variant 3. Zelf doen 25

4 Afweging en advies **30**
4.1 Inleiding 30
4.2 Vergelijking varianten 30
4.3 Beoordeling per variant 30
4.4 Afweging en advies 32
4.5 Vervolg 33

Bijlage: geraadpleegde bronnen **34**

Bijlage: lijst gesprekspartners **35**

Bijlage: beschrijving marktpartijen **36**

SAMENVATTING

Vraagstelling

De gemeenten Altena en Dordrecht exploiteren het veer Kop van 't Land tussen beide gemeenten in de Biesbosch. De afgelopen jaren is ervoor gekozen om de exploitatie neer te leggen bij een marktpartij. In deze concessie waren ook afspraken gemaakt over de bouw en inzet van een duurzaam veer op de genoemde verbinding.

Inmiddels heeft de exploitant aangegeven dat de bouw en inzet van een volledig duurzaam veer (financieel) voor hem niet haalbaar bleek te zijn. De beide gemeenten beëindigen daarom de concessie en willen de veerdienst 'opnieuw organiseren'. Met dit onderzoek brengt IPR Normag de verschillende toekomstopties in beeld en geeft zij advies over de toekomstige organisatiewijze van de veerverbinding.

Bevindingen huidige situatie

Voorafgaand aan een beoordeling en advies is het wenselijk om eerst een goed beeld te bieden van de huidige situatie. De volgende bevindingen zijn van belang:

- Op dit moment is er onvoldoende inzicht om de toekomstig benodigde gemeentelijke exploitatiebijdrage te kunnen vaststellen. De gemeenten moeten ermee rekening houden dat de gemeentelijke bijdrage in ieder geval zal toenemen; mede als gevolg van de verslechterde marktomstandigheden en hogere energietarieven.
- Met de recente onderhoudswerkzaamheden kan het huidige vaartuig een langere periode doorvaren. Dit geeft in ieder geval voldoende technische zekerheid in het kunnen continueren van de dienstverlening.
- Met het verrichtte onderhoud is ook de marktwaarde van het vaartuig fors verhoogd. De markt is echter beperkt en veerponten zijn op maat gemaakt. Mede hierom is de beperkte verkoopbaarheid van het vaartuig een risico.
- Voor autoveerdiensten is de marktwerking beperkt. Het aantal grotere en potentieel geïnteresseerde partijen is beperkt. Naarmate de aanbesteding complexer en (voor de markt) risicovoller is, neemt de bereidheid tot inschrijving af. De gemeenten beschikken momenteel over redelijk beperkte informatie om de markt te informeren en interesseren in een nieuwe aanbesteding.
- Voor het verduurzamen van de veerpont moet indicatief rekening worden gehouden met een investering van circa € 7 miljoen voor nieuwbouw. Dit leidt tot hogere kapitaalslasten t.o.v. de huidige situatie, waardoor verduurzaming zal leiden tot een stijging van de exploitatielasten.

Vergelijking varianten

In het onderzoek zijn drie varianten op hoofdlijnen uitgewerkt, waarbij rekening is gehouden met o.a. de marktsituatie, de beschikbaarheid van samenwerkingspartners en de

gemeentelijke context. De varianten zijn onderling vergeleken (aan de hand van een beoordelingskader). De vergelijking van varianten geeft het volgende beeld:

Variant 1. Aanbesteden
In deze variant besteden de gemeenten Altena en Dordrecht de veerdienstexploitatie aan, inclusief de opdracht om de veerdienst te verduurzamen. Aanbesteden vergt een goede marktconsultatie én een nadere analyse van de exploitatiekosten.

Het voordeel van aanbesteding is dat hiermee het risico voor de gemeenten te beperken is tot de exploitatiebijdrage. De rol van de gemeente(-n) kan zich beperken tot een (bescheiden vorm van) opdrachtgeverschap. Dit is een passende constructie voor een stabiele dienstverlening, waar de gemeente weinig bemoeienis mee wenst.

Het is van belang om zoveel mogelijk risico's voor de markt weg te nemen. De huidige marktwerking en de marktsituatie voor (auto)veerdiensten zijn niet gunstig. In de komende concessieperiode moet ook de veerdienst worden verduurzaamd. Dit versterkt de onzekerheden voor de markt. Hierdoor is sprake van een aanzienlijk aanbestedingsrisico.

Variant 2. Samenwerken
In deze variant besluiten de gemeenten Altena en Dordrecht om te participeren in de bestaande (publieke) veerdienstorganisatie. De veerdienstorganisatie krijgt de opdracht tot exploitatie van de veerdienst én tot het verduurzamen van de veerdienst. Er is sprake van een gezamenlijk exploitatierisico en gedeelde invloed en zeggenschap.

In de regio van Altena en Dordrecht is Riveer de aangewezen samenwerkingspartner. Samenwerking biedt het voordeel van een groter collectief, waarbinnen de gemeentelijke belangen centraal staan en de uitvoeringsorganisatie met voldoende schaal kan werken. Samenwerken gaat ook gepaard met meer gedeelde verantwoordelijkheid en gezamenlijk te dragen exploitatierisico's.

In de constructie van Riveer is sprake van een potentieel samenwerkingsvoordeel in het verder ontwikkelen van de dienstverlening. Dit komt ten gunste van de reiziger (service) en gemeente (lagere kosten). Verder is een ervaren en niet-commerciële partij geschikter om te ondersteunen bij het verduurzamen van de veerdienst.

Variant 3. Zelf doen
In deze variant besluiten de gemeenten Altena en Dordrecht om de exploitatie in eigen hand te nemen. Voor deze variant gaan wij ervan uit dat de gemeente Dordrecht als eigenaar van het vaartuig de uitvoering organiseert en het exploitatieresultaat wordt gedeeld (in gelijke mate) door gemeente Altena en gemeente Dordrecht.

De keuze voor zelf doen lijkt praktisch haalbaar, want de exploitatie is overzichtelijk en de exploitatierisico's zijn op korte termijn beperkt. De vraag is echter in hoeverre de gemeenten voldoende aandacht hebben voor het exploiteren en ontwikkelen van de veerdienst.

Bij het zelf organiseren haalt de gemeente een stuk 'nautisch ondernemerschap' naar binnen met een te kleine schaal om dit voldoende professioneel te kunnen uitvoeren. Ook zien de

gemeenten zich alsnog genoodzaakt om marktpartijen in te schakelen voor het verduurzamen van de veerdienst. Daarmee ontstaat een afhankelijkheid van derden, waar de gemeente maar beperkt grip op heeft.

Afweging en advies

Wij komen tot de volgende afwegingen:

- De huidige lopende concessieovereenkomst wordt naar verwachting per december 2023 beëindigd. Dit betekent dat het tijdspad om de dienstverlening te continueren krap is. Het huidige tijdspad biedt geen ruimte voor het opvangen van het risico van een mislukte aanbesteding.
- Voor het verduurzamen van de veerdienst is een 'nieuwe businesscase' nodig. Op basis van de huidige informatie en inzichten is het niet mogelijk om financiële kaders vast te stellen en/of de markt voldoende zekerheden mee te geven. Het is ook niet nodig om op korte termijn te verduurzamen: het huidige vaartuig kan nog jaren mee. Het is verstandig om voldoende tijd te nemen voor de voorbereiding.
- Het 'rommelt' in de markt. Niet alleen de gemeenten Altena en Dordrecht ervaren last in het aanbesteden (en doen uitvoeren) van de veerdienstconcessie. Ook andere partijen (waaronder de Provincie Zuid-Holland) ervaren dit. De vraag is dan ook of (en op welke termijn) de markt voldoende rustig is voor een aanbesteding.
- De veerdienst kent een negatieve exploitatie. Daarmee is er altijd een (hogere) betrokkenheid van de gemeenten bij de veerdienst. Met het verduurzamen is – naar verwachting – sprake van een toenemend exploitatietekort. De omvang hiervan is nog onduidelijk. Het is wenselijk dat er meer transparantie komt in de kosten(-ontwikkeling).

Advies

Gelet op de eerdere beoordeling van varianten en bovenstaande afweging adviseren wij het volgende: *Werk de variant 'samenwerking' gezamenlijk met Riveer verder uit.*

Daarbij geven wij nog de volgende adviespunten mee:

- Hanteer de huidige samenwerkingsconstructie van Riveer als basis.
- Stel het verduurzamen van de veerdienst uit (bij voorkeur met minimaal 6 maanden), maar maak hierover wel duidelijke procesafspraken met Riveer.
- Houdt rekening met een hogere exploitatiebijdrage voor de veerdienst, waarbij de exacte hoogte nog nader te bepalen is in overleg met Riveer.
- Overweeg om de beëindiging van de huidige concessie met Blue Amigo een korte periode uit te stellen.
- Hanteer een deadline voor het samenwerkingstraject, waarbij er nog voldoende ruimte is voor het tijdelijk zelf organiseren van de veerdienst (back-up optie). Deze back-up optie is uitsluitend bedoeld voor een overbruggingsperiode.

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding

De gemeenten Altena en Dordrecht exploiteren het veer Kop van 't Land tussen beide gemeenten in de Biesbosch. Jaarlijks maken circa 350.000 reizigers gebruik van deze oeververbinding.

De afgelopen jaren is ervoor gekozen om de exploitatie neer te leggen bij een marktpartij. Bij een eerste aanbesteding in 2018 waren er geen inschrijvers voor de exploitatie. Na een tweede aanbestedingsprocedure is de concessie gegund aan ODV Swets (Blue Amigo). In deze concessie zijn ook afspraken gemaakt over de bouw en inzet van een duurzaam veer op de genoemde verbinding.

Inmiddels heeft de exploitant aangegeven dat de bouw en inzet van een volledig duurzaam veer (financieel) niet haalbaar bleek te zijn. Om die reden hebben de twee gemeenten besloten de concessieovereenkomst met de huidige exploitant te ontbinden. Naast het afhechten van de huidige afspraken met de huidige marktpartij willen beide gemeenten de 'veerdienst opnieuw organiseren'.

Beide gemeenten willen de veerverbinding in stand houden. De veerverbinding wordt ingezet voor recreatief fiets- en wandelverkeer en utilitair verkeer, inclusief landbouwvoertuigen en openbaar vervoerlijn. Ook de duurzaamheidsambities van de beide gemeenten blijven in stand. Uitgangspunt was en blijft een emissievrij veerpont.

1.2 Onderzoeksvraag

Tot dusverre hebben de gemeenten Altena en Dordrecht gekozen voor een Europese aanbesteding van de exploitatie. De recente ervaring leert echter dat de markt voor het vervoer over water klein is. Er is een beperkt aantal aanbieders om de exploitatie te verzorgen. Daarom is onderzoek gewenst naar meerdere varianten. Relevante vragen hierbij zijn:

- Wat zetten gezamenlijke gemeenten wel/niet in de markt en/of wat pakken de gemeenten zelf op?
- Op welke wijze kan de exploitatie van veerverbinding Kop van 't Land (Altena – Dordrecht), met in achtneming van de bestaande en te verwachten marktsituatie, worden georganiseerd?

IPR Normag heeft opdracht gekregen om de verschillende toekomstopties in beeld te brengen én te adviseren over de toekomstige organisatiewijze van de veerverbinding. De onderzoeksvraag is als volgt geformuleerd:

Voer een onderzoek uit naar de toekomstige organisatie van de veerdienst Kop van 't Land, waarbij dit resulteert in een advies met een aantal varianten ten aanzien van het exploiteren van de veerverbinding, inclusief voor- en nadelen van de diverse varianten.

Hiervoor zijn de volgende deelvragen te onderzoeken:

1. Welke impact heeft de marktsituatie en -ontwikkeling op de organisatie van de veerdienst Kop van 't Land (markt- en omgevingsanalyse).
2. Wat zijn relevante te onderzoeken varianten, rekening houdend met verschillen in zelf doen, samenwerken of aanbesteden? (inhoud varianten)
3. Wat zijn de relevante verschillen tussen varianten, welke van belang zijn voor gemeentelijke besluitvorming? (multi-criteria analyse)
4. Welke voorkeursvariant (met welke argumenten) is aan te bevelen?

1.3 Aanpak onderzoek

Een strategische keuze over aanbesteden, samenwerken en zelf doen vraagt om een objectieve afweging. Daarom is ervoor gekozen om dit in de vorm van varianten uit te werken, waarbij de variant zicht geeft op de inhoud en consequenties van deze keuze.

Voor het uitwerken van de varianten is een omgevingsanalyse uitgevoerd. Hiervoor is bronnenonderzoek verricht. Verder hebben we onder andere (potentiële) marktpartijen en samenwerkingsverbanden geïnterviewd. Ook de Provincie Zuid-Holland is geïnterviewd. Zij hebben hun ervaringen en zienswijze op de markt voor veerdiensten meegegeven.

Gezien de samenhang met de ambitie tot verduurzaming (en de consequenties hiervan op de toekomstkeuze) hebben wij ook informatie ingewonnen over de haalbaarheid van verduurzaming (en de eventuele impact van een variantkeuze hierop). Dit geeft de gemeenten in ieder geval meer informatie over de benodigde investering, tijdspad en andere onderdelen van de 'businesscase verduurzaming veerdienst'.

Om te komen tot een advies zijn de verschillende varianten zo objectief mogelijk onderling vergeleken. Hier is een beoordelingskader voor opgesteld, waarbij de criteria inzicht geven in de meerwaarde en consequenties van de variant. De varianten worden onderling per criterium vergeleken. De uiteindelijke voorkeurskeuze is gebaseerd op een expertmatig advies, waarbij we rekening houden met de regionale context.

Op basis van het advies is een besluit te nemen. Het vervolgtraject is afhankelijk van de variantkeuze. Dit kan betreffen: het voorbereiden van de aanbesteding, het aansluiten bij een samenwerkingsverband of het inrichten van een gemeentelijke veerdienstorganisatie. Streven is om de veerdienstorganisatie per 1 januari 2024 operationeel te hebben.

1.4 Leeswijzer

Het voorliggend adviesrapport is bedoeld ter ondersteuning van de bestuurlijke besluitvorming in de colleges van de twee gemeenten en (indien gewenst) als informatiestuk voor de gemeenteraden.

In het onderhavige hoofdstuk 1 geven wij een toelichting op de aanleiding, vraagstelling en aanpak. Hoofdstuk 2 gaat in op de huidige situatie, waarbij we een aantal relevante aspecten

verder uitwerken. In hoofdstuk 3 geven wij een beschrijving van de drie varianten. Tot slot vergelijken wij in hoofdstuk 4 de drie varianten en komen tot een nadere afweging en advies.

In de bijlage zijn de geraadpleegde bronnen en de gesprekspartners opgenomen. Ook is een toelichting op geïnventariseerde marktpartijen opgenomen.

2 BEVINDINGEN HUIDIGE SITUATIE

2.1 Inleiding

Voorafgaand aan een beoordeling en advies is het wenselijk om eerst een goed beeld te bieden van de huidige situatie. In dit hoofdstuk geven wij meer achtergrondinformatie over:

- De uitgangspositie en organisatiewijze van de veerdienst Kop van 't Land (paragraaf 2);
- De marktsituatie voor (auto) veerdiensten (paragraaf 3);
- De mogelijkheid van verduurzaming veerdienst Kop van 't Land (paragraaf 4).

Per onderwerp geven wij een beschrijving en komen wij tot enkele relevante bevindingen. De bevindingen in dit hoofdstuk zijn gebaseerd op de gespreksronde en het bronnenonderzoek. In paragraaf 5 vatten wij de bevindingen kort samen. Voor toelichting op de bevindingen en meer achtergrondinformatie verwijzen wij naar de bijlagen.

2.2 Veerdienst Kop van 't Land

Veerdienst De Biesbosch vaart heen en weer tussen de Kop van 't Land in Dordrecht en de Brabantse Oever in Werkendam (gemeente Altena). In deze paragraaf geven wij een beknopt beeld van de veerverbinding.

Chronologie

Vanwege het aflopen van de bestaande concessie in oktober 2015 is in januari 2015 een haalbaarheidsonderzoek en marktbenaderingsstrategie uitgewerkt. Op basis hiervan is een aanbestedingsleidraad uitgewerkt en een 'inspiratiedocument' opgesteld voor marktpartijen. De eerste aanbesteding heeft niet tot inschrijving van marktpartijen geleid. Eén van de genoemde oorzaken is de verplichting om het huidige vaartuig over te nemen. De markt lijkt met name huiverig voor de risico's van hoge onderhoudskosten.

In een tweede aanbestedingsprocedure is besloten om overname van het vaartuig buiten de aanbesteding te houden. Er blijft wel sprake van een verduurzamingsopgave van het vaartuig. De aanbesteding leidt tot gunning aan Ottevanger OV B.V. Deze is ook de verplichting aangegaan om het huidige vaartuig binnen twee jaar (na start uitvoering) uit de vaart te nemen en een verduurzaamd vaartuig in gebruik te nemen.

Gelijktijdig met de aankoop van het huidige vaartuig (motorveerpont 'de Biesbosch') door gemeente Dordrecht sluiten de gemeenten Altena en Dordrecht begin 2019 een samenwerkingsovereenkomst, waarmee sprake is van een gelijke verdeling van de benodigde exploitatiebijdrage (voor het tekort op de veerdienst; per gemeente € 126.000 in 2023).

Per september 2019 neemt Swets Group (nu: Blue Amigo) Ottevanger over. De concessie wordt gegund aan Swets Group. De concessieovereenkomst is eind 2019 ondertekend; met inbegrip van de afspraak om een nieuw elektrisch vaartuig in gebruik te nemen per eind 2021. De uitvoering door de nieuwe marktpartij start.

In de periode 2020-2021 meldt de exploitant eerst vertraging door (trager verlopend) overleg

met Provincie Zuid-Holland (inzake subsidiëring/financiering). In 2022 informeert de marktpartij de gemeente Dordrecht dat zij volledig van (duurzame) bouw afziet. De gemeente besluit tot het tussentijds beëindigen van de concessieovereenkomst. Het doel is om de concessieovereenkomst te beëindigen per eind 2023.

Zie ook bijlage 'geraadpleegde bronnen' voor toegang tot meer detailinformatie.

Exploitatiebegroting
In voorbereiding op een volgende periode is het van belang om zicht te krijgen op de exploitatiebegroting. De exploitatiebegroting bestaat uit inkomsten door het aantal overzettingen per jaar. Van het veer maken circa 350.000 reizigers jaarlijks gebruik. Het betreft vooral forenzen, scholieren, recreanten en agrariërs. Het aantal reizigers fluctueert, waarbij mogelijkerwijs de wegwerkzaamheden aan de A27 (o.a. Merwedebrug) tot een toename van reizigers kan leiden.

De uitgaven bestaan onder andere uit kosten brandstof, beheer en onderhoud, personeel en afschrijving van het schip. Het verschil (exploitatietekort) moet worden gedekt door de gemeenten Altena en Dordrecht (concessiegever). Het meest recente exploitatieoverzicht is van januari 2015. Op dit moment is er onvoldoende inzicht in de exploitatiebegroting van de veerverbinding.

Expertmatig moet echter rekening worden gehouden met een (forse) stijging van het exploitatietekort wegens toegenomen energiekosten. De omvang van het tekort is slechts bij benadering te calculeren. Gezien het precaire overleg met Blue Amigo om tot beëindiging van de concessieovereenkomst te komen, is een uitvraag hiervan (tijdens dit onderzoek) niet gedaan.

Waardering vaartuig
Eén onderdeel van de begroting is wel inzichtelijk: de kosten en waardering van het vaartuig. De veerpont staat per december 2022 met een boekwaarde van circa €156.000 op de balans van de gemeente Dordrecht. Hier wordt niet meer op afgeschreven. Het vaartuig wordt voor een symbolisch bedrag (€ 1 per maand) verhuurd aan Blue Amigo.

In verband met een beoogde verkoop van de huidige veerpont aan Blue Amigo is in juni 2020 een taxatierapport opgesteld. In de (matige) onderhoudsstaat van dat moment was de marktwaarde ca € 165.000. Na uitvoering van geplande revisie/onderhoudswerkzaamheden is – op dat moment – de marktwaarde bepaald op ca € 725.000. Inmiddels heeft Blue Amigo het benodigd onderhoud gepleegd aan de veerpont[1].

De werkelijke waarde bij verkoop is onzeker. Deze is namelijk afhankelijk van de beperkte markt voor binnenvaart veerdiensten, waarmee de markt zich sterk beperkt tot West-Europa. Ervaring bij gesprekspartners is dat de verkoopbaarheid beperkt is.

[1] Ook zijn recent de keggen gerepareerd voor €180.000.

2.3 Marktsituatie

Nederland telt ongeveer 250 veerverbindingen, waarvan het gros al generaties de beide oevers van rivieren en kanalen verbindt. Ieder veer heeft zijn eigen doel, met ieder een eigen ontstaansgeschiedenis en betekenis. Er zijn veel verschillen te benoemen: onder andere in functie, aandrijving, aantal overzettingen en type exploitant. Wel bieden alle veren dezelfde voorziening, namelijk het efficiënt overzetten van personen en voertuigen over water per schip tussen twee oevers.

De markt van veerdiensten wordt grotendeels bepaald door kleinere, lokaal actieve private exploitanten. Het betreft grotendeels partijen die één of enkele veerdiensten exploiteren. Verder zijn er ook verschillende gemeentelijke veerdiensten en stichtingen, die veerdiensten exploiteren.

Omdat de vereisten voor het organiseren van autoveerdiensten strenger zijn, zijn in dit segment de (iets) grotere partijen actief. Vooral de markt(-werking) in dit segment moet worden beoordeeld.

Regionale markt

Voor dit onderzoek is vooral de markt van zogenaamde auto-fiets-voet veren van belang. In de directe omgeving van veerdienst Kop van 't Land zijn er circa 15 exploitanten actief (zie ook onderstaande figuur).

De regionale markt is als volgt verdeeld:

- Grote(re) marktpartijen: Blue Amigo, Ton Paulus Veerbedrijf, Mason;
- Stichtingen: Bergsche Maasveren, de Maasveren;
- Gemeentelijke diensten: Riveer (Gorinchem), Veerdienst Schoonhoven;
- Kleine marktpartijen: o.a. Bergstoep, Kinderdijk, Eck en Wiel, Ingen-Elst.

Buiten de regio is de marktsituatie grotendeels vergelijkbaar. De twee meest genoemde

grotere marktpartijen zijn Blue Amigo en Doeksen. Nota bene: openbaar vervoersbedrijven, zoals Arriva en QBuzz, zijn niet actief in dit specifieke marktsegment in deze regio.

Uit gesprekken met diverse actoren blijkt dat de marktwerking beperkt is. Het aantal geïnteresseerde partijen is beperkt én de bereidheid tot inschrijven hangt af van de aanbestedingsvorm en -keuzen en daaruit af te leiden risico's.

Markomstandigheden
Op dit moment is de marktsituatie niet gunstig. In de afgelopen periode hebben veel exploitanten last gehad van de coronacrisis (minder reizigers) en de energiecrisis. Dit heeft bij veel partijen geleid tot een verslechterd exploitatieresultaat. Ook zijn er meerdere veerverbindingen, waarop de marktpartij niet of (naar het inzicht van de opdrachtgevende partij) onvoldoende de afgesproken dienstverlening levert.

Voor het succesvol aanbesteden is een goed inzicht in de exploitatie van belang; mede om de gemeentelijke exploitatiebijdrage goed te kunnen bepalen. Gezien het onzekere perspectief van de economische conjunctuur (en de energiekosten in het bijzonder) is de timing voor een aanbesteding lastig. Extra complicerende factor hierbij is de (al dan niet in één aanbesteding te combineren) opgave van verduurzaming.

2.4 Verduurzaming

De gemeenten Altena en Dordrecht hebben de ambitie een 'groen' veer te realiseren dat past bij het imago van het Nationaal Park de Biesbosch. De ambitie is op de 'Kop van 't Land' een elektrisch en duurzaam veerpont in de vaart te nemen.

Businesscase Elektrificatie veerpont Biesbosch
In 2015 is hiernaar oriënterend onderzoek verricht. In die periode was er nog weinig praktijkervaring met het verduurzamen van veerdiensten. Inmiddels is er meer ervaring opgedaan hiermee, waarbij met name elektrificatie in aanmerking komt. Op basis hiervan is het volgende mee te geven:

- *Meer know-how.* Er is sprake van een markt die in ontwikkeling blijft qua techniek en qua prijs. Er is meer inzicht in de technische aspecten (dan in 2015) en scheepsbouwers hebben meer kennis van het verduurzamen van vaartuigen. De businesscase van 2015 is daarmee verouderd.
- *Voorkeur voor nieuwbouw.* Bij de keuze tussen verbouwen of nieuwbouw gaat volgens meerdere partijen de voorkeur uit naar nieuwbouw. Daarmee is het schip duurzaam te ontwerpen én kan rekening worden gehouden met de meest moderne vereisten (o.a. breder wegdek). Het ombouwen van conventionele veren naar emissieloze veren is niet eenvoudig. Het is een kwestie van maatwerk omdat er nu eenmaal geen standaard veerponten zijn. En aanvullend moet bij verbouw rekening worden gehouden met een lange periode, waarin het vaartuig uit de vaart is (en de meerkosten van vervangend vervoer).
- *Investering en terugverdientijd*. De benodigde investering en terugverdientijd is afhankelijk van het samenspel tussen de variabelen laadsnelheid, grootte en capaciteit van het

accupakket en daarmee de kosten. Dit vergt maatwerk, waarbij moet worden ingespeeld op de specifieke gebruiksfunctie van de veerdienst.

- *Onzekere energieprijs*. Op dit moment is het financieel doorrekenen van een businesscase lastig. De prijsontwikkeling van energie (met name gasolie) op de wereldmarkt is erg onzeker. Verder speelt momenteel een discussie over de invoering van Brandstofaccijns in de binnenvaart. De accijnsheffing is onderdeel van het klimaatplan Fit for 55 van de Europese Commissie.

Op basis van input uit de gespreksronde en informatie uit externe bronnen is een indicatieve berekening gemaakt voor het verduurzamen van de veerpont Biesbosch. Rekening moet worden gehouden met een investering van ca € 7 miljoen (+/- € 0,5 mio) bij nieuwbouw.

Ten opzichte van een nieuwe traditionele veerpont (gasolie) is met de huidige energietarieven[2] de terugverdientijd circa 12 jaar. De terugverdientijd is onder andere gebaseerd op de inzichten van de Zero Emissie Veerponten coalitie (2019) en een recente analyse van de verduurzaming van een vergelijkbaar schip (2021).

In deze casus is echter één belangrijk verschil aan de orde. De businesscase is te vergelijken met de bestaande veerpont. Gezien de lage boekwaarde (en de beperkte kapitaalslasten hiervan) is rekening te houden met een toename in de exploitatielasten als gevolg van verduurzaming. Expertmatig houden wij rekening met een toename van € 200.000 tot € 300.000 in de komende jaren.

Financiering verduurzaming
Uit extern onderzoek blijkt dat de huidige beperkte exploitatiecijfers van vele veerverbindingen een probleem vormen om de stap naar volledig zero emissie in de voortstuwing te maken.

Omdat vele veerverbindingen een lage tot minimale winst maken, kunnen zij een nieuwe zero-emissie veerpont niet zelf financieren. De veerbedrijven maken te weinig winst om hogere rentelasten te kunnen betalen. Verschillende partijen benoemen daarom de mogelijkheid van een te verstrekken renteloze lening om verduurzaming naar een zero-emissie veerpont mogelijk te maken.

2.5 Samenvatting

Op basis van de informatie in dit hoofdstuk komen wij tot de volgende bevindingen:

- Het exploiteren van de veerverbinding Kop van ’t Land vergt meer inzicht in de huidige kosten en opbrengsten. Op dit moment is er onvoldoende inzicht om de toekomstig benodigde gemeentelijke exploitatiebijdrage te kunnen vaststellen. De gemeenten moeten ermee rekening houden dat de gemeentelijke bijdrage in ieder geval zal toenemen; mede

[2] Aanname: € 1 euro liter rode diesel en € 0,15 Kwh (groot verbruikers tarief)

als gevolg van de verslechterde marktomstandigheden en hogere energietarieven.

- Met de recente onderhoudswerkzaamheden kan het huidige vaartuig een langere periode doorvaren. Dit geeft in ieder geval voldoende technische zekerheid in het kunnen continueren van de dienstverlening.
- Met het verrichte onderhoud is ook de marktwaarde van het vaartuig fors verhoogd. De markt is echter beperkt en veerponten zijn op maat gemaakt. Mede hierom is de beperkte verkoopbaarheid van het vaartuig een risico. Het mogelijk financieel nadeel is beperkt tot de boekwaarde (€ 156.000 per eind 2022).
- Voor autoveerdiensten is de marktwerking beperkt. Het aantal grotere en potentieel geïnteresseerde partijen is beperkt. Naarmate de aanbesteding complexer en (voor de markt) risicovoller is, neemt de bereidheid tot inschrijving af.

  Vanuit het perspectief van de gemeenten (als aanbestedende dienst) is sprake van een informatieachterstand. De gemeenten beschikken momenteel over redelijk beperkte informatie om de markt te informeren en interesseren in een nieuwe aanbesteding. Het ontbreekt aan duidelijkheid over de benodigde exploitatiebijdrage; zeker in combinatie met een afspraak over verduurzaming van de veerpont.
- De ervaring van scheepsbouwers met verduurzamen is – sinds 2015 – fors toegenomen. Indicatief moet rekening worden gehouden met een investering van ca € 7 miljoen voor nieuwbouw. Dit leidt tot hogere kapitaalslasten t.o.v. de huidige situatie, waardoor verduurzaming zal leiden tot een stijging van de exploitatielasten. Het is wenselijk om de verduurzaming uit te voeren met een ervaren partij, die in staat is om op maat de verduurzamingskeuze verder uit te werken.

3 BESCHRIJVING VARIANTEN

3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk komen wij tot een beschrijving en verdere uitwerking van de verschillende varianten. Om de varianten onderling te kunnen vergelijken, is ook een beoordelingskader opgesteld. De hierin opgenomen beoordelingscriteria maken een inhoudelijk objectieve vergelijking mogelijk en bieden daarmee de basis voor een zorgvuldige besluitvorming.

Per variant geven wij een beschrijving op hoofdlijnen en een uitwerking per criterium. Waar nodig en mogelijk komen wij ook tot een concreet beeld van de haalbaarheid hiervan. Hiervoor is ook gebruik gemaakt van de gespreksronde, waarin onder andere is geconsulteerd over de mogelijkheid van aanbesteding en/of samenwerking.

In paragraaf 2 beschrijven wij het beoordelingskader. In paragraaf 3 gaan wij in op de variant van aanbesteden. In paragraaf 4 schetsen wij de mogelijkheid en werking van samenwerking. In paragraaf 5 sluiten wij af met de variant van 'zelf doen'.

3.2 Introductie beoordelingskader

Het onderzoek moet leiden tot een lange termijn keuze, waarbij de keuze bepalend is voor de positie en belangen van de gemeente(n) in de veerdienst. In het klassieke vraagstuk van zelf doen, samenwerken of aanbesteden is het daarom van belang om *voorafgaand aan uitwerking* een aantal beoordelingscriteria vast te stellen.

Op basis van de input vanuit de gesprekken, de brondocumentatie én op basis van onze expertise met dit type project is het beoordelingskader vastgesteld. De beoordelingscriteria verwoorden de strategische en operationele criteria en uitgangspunten die door de betrokkenen (impliciet en expliciet) worden gehanteerd.

De volgende criteria zijn gehanteerd:

Beoordelingscriteria	Toelichting
1 Duurzame dienstverlening	De mate waarin de variant bijdraagt aan duurzaamheid, kwaliteit en service van dienstverlening en de continuïteit waarborgt.
2 Bedrijfsmatigheid/ financiën	De bedrijfsmatigheid en financiële consequenties als gevolg van de variantkeuze én de financiële prikkels (incentives) van de gekozen variant.
3 Invloed en zeggenschap	De mate waarin de gemeente invloed en zeggenschap heeft én in hoeverre sprake is van voldoende grip op het functioneren van de uitvoeringsorganisatie.
4 Risico's	De mate waarin de variant te maken heeft met (o.a. fiscale, juridische, veranderkundige) beheersbare risico's.
5 Impact op organisatie en personeel	De consequenties van de variant voor de organisatie (gemeente en uitvoering) en de medewerkers (van de veerdienst

	en bij gemeente).

Het beoordelingskader vormt daarmee de leidraad voor het onderling vergelijkbaar maken van de verschillende varianten en levert een waardevolle bijdrage aan de (bestuurlijke) besluitvorming. Het beoordelingskader maakt (na vergelijking) de verschillen tussen de varianten transparant en vormt een handvat voor een gewogen oordeel.

3.3 Variant 1. Aanbesteden

In deze variant kiezen de gemeenten Altena en Dordrecht voor het openbaar aanbesteden van de veerdienstexploitatie, inclusief de opdracht om de veerdienst te verduurzamen (lees: geëlektrificeerd veerpont).

Geïntegreerde aanbesteding

Het combineren van de exploitatie en de verduurzaming is aan te bevelen, omdat:

- Het samenspel tussen exploitant én scheepsbouwer leidt tot het beste ontwerp van het vaartuig; met meer efficiëntie in uitvoering en onderhoud tot gevolg. Besparingen op de exploitatielast door hogere investeringen in een zuinige aandrijving komen direct ten goede van de exploitant waardoor een incentive ontstaat een zuiniger veer te ontwikkelen.
- Het ontwikkelen, beheren en onderhouden van de veerpont is een taak die de maritieme sector beter en goedkoper kan uitvoeren dan een gemeentelijke dienst. Het alternatief van apart aanbesteden en onderhouden van een duurzaam veerpont is onbekend (en daarmee onzeker) voor de gemeenten. De gemeenten moeten alsnog externe deskundigheid inschakelen voor het voorbereiden van deze aanbesteding.
- Met een geïntegreerd contract ligt de verantwoordelijkheid voor het functioneren van de veerdienst bij één partij. Het in gemeentelijk eigendom houden van de veerpont geeft aanleiding tot discussie over o.a. (de verdeling van) onderhoudskosten en de impact op de exploitatie.

In de gespreksronde is aangegeven dat het ongebruikelijk is om het vaartuig buiten de exploitatie te houden. Er is één geval bekend (Vlissingen-Breskens), waarbij deze keuze is gemaakt vanwege de complexiteit van het vaartuig.

Aanbestedingsstrategie en marktconsultatie

Voor de gemeenten is (in deze casus) een goede marktconsultatie én een nadere analyse van de exploitatiekosten van belang. Het is bovendien van belang om zoveel mogelijk risico's voor de markt weg te nemen. Bij het uitvoeren van deze variant moet rekening worden gehouden met een periode van circa 9 maanden voor het voorbereiden van de aanbesteding tot en met gunning.

De juiste aanbestedingsstrategie is bepalend voor het succes van deze variant. Minstens is rekening te houden met:

- Een passende aanbestedingsvorm;
- Voldoende exploitatiebijdrage van gemeenten (mede dekking van toegenomen risico);

- Duidelijke eisen t.a.v. verduurzaming met voldoende (innovatie-)ruimte voor de markt;
- Voldoende doorlooptijd voor het ontwerpen en bouwen van een duurzaam vaartuig;
- Een voldoende lange looptijd (minimaal 15 jaar).

Marktsituatie
Op basis van bronnenonderzoek en de gespreksronde constateren wij dat de marktsituatie niet gunstig is. Het aantal (grotere) marktpartijen is beperkt en de risico's voor marktpartijen zijn aanzienlijk. Zie ook paragraaf 2.3 voor meer informatie.

Alternatief: niet combineren van exploitatie en aanbesteding
Het alternatieve scenario is om alleen de exploitatie aan te besteden en de verduurzaming in eigen hand te nemen. Een aantal gesprekspartners wijst erop dat hiermee ook kleinere partijen meer kans hebben om hierop in te schrijven én de risico's van aanbesteding fors te verminderen is.

Daar tegenover staat weer een geluid uit de markt dat aanbesteding van veerdienstexploitatie *zonder* vaartuig te klein en niet voldoende interessant is voor de grotere marktspelers. Algemeen beeld is dat hiermee de kans op een inschrijving slechts beperkt toeneemt én niet opweegt tegen de voordelen van een gecombineerde aanbesteding. Vanuit gemeentelijk perspectief is het wenselijk (of zelfs noodzakelijk) dat een stabiele en professionele marktpartij de veerdienstexploitatie gegund krijgt. Dit zijn vooral de grotere marktpartijen.

3.3.1 *Uitwerking scenario*

De werking en impact van het scenario is aan de hand van de beoordelingscriteria verder toegelicht:

1. Duurzame dienstverlening
Bij het aanbesteden in de markt is de kwaliteit en service sterk afhankelijk van de aanbestedingswijze en de geselecteerde marktpartij. Het is van belang om in het bestek de vereisten goed op te nemen. Het is namelijk vooral in deze fase dat de gemeenten een bepalende invloed hebben. Gedurende de uitvoeringsfase is wijziging in (kwaliteit, service) dienstverlening beperkt mogelijk. Ook vergt dit (meer dan in de huidige situatie) sturing (opdrachtgeverschap) vanuit de gemeenten.

Een ander aspect betreft het innoveren en ontwikkelen van de dienstverlening, waarbij het gaat om het verbeteren van de exploitatie door betere aansluiting op regionale netwerken. Denk daarbij aan de recreatieve netwerken, OV en integratie met regionale veerdiensten. Op dit punt heeft de markt beperkte voordelen te bieden: de mogelijk te interesseren marktpartijen zijn te klein of bieden niet een directe aansluitmogelijkheid. Hoogstens kan Blue Amigo worden genoemd (aansluiting op Waterbus-trajecten), maar met die partij wordt juist de huidige concessieovereenkomst beëindigd.

De ambitie inzake verduurzaming is onderdeel van de aanbesteding. Ook hier is van belang dat dit in de gunningscriteria goed is meegenomen. Hier ligt wel een uitdaging om de verduurzamingsvraag goed functioneel te specificeren (in het bestek) zonder dat dit de

innovatieruimte van de inschrijvende partijen beperkt. Een concurrentiegerichte dialoog[3] biedt kansen, maar vergt een lange(-re) doorlooptijd.

2. Bedrijfsmatigheid/ financiën

In deze constructie zijn de gemeenten alleen opdrachtgever (concessieverlener). De financiele consequenties zijn (onder normale omstandigheden) beperkt tot de exploitatiebijdrage. De exploitatiebijdrage moet voldoende zijn om het exploitatietekort, een gebruikelijke winstmarge voor de marktpartij en een (te bepalen) risicopremie te dekken.

De exploitatierisico's zijn voor de marktpartij. Normaliter zijn deze beperkt en overzichtelijk: de opbrengsten zijn (redelijk) stabiel en de kosten zijn goed te ramen. In de huidige periode is echter sprake van een toegenomen onzekerheid: de brandstofkosten en de kosten van verduurzaming zijn niet vooraf vast te stellen.

Tot slot is ook de financiële stabiliteit van de marktpartij van belang. De kleinere marktspelers hebben een kleine marge en komen bij tegenvallers sneller in de problemen. Dit heeft in de afgelopen jaren bij meerdere veerdiensten tot extra bijdragen van gemeenten geleid (om de continuïteit van de dienstverlening te beschermen). Op dat moment is de financiële transparantie vaak beperkt ('wat kost het de marktpartij').

3. Invloed en zeggenschap

De gemeenten zitten in de rol van opdrachtverlener. Daarmee is de invloed van de opdrachtgever beperkt tot (het sturen op) de afspraken in de concessieovereenkomst. Gelet op de huidige concessieovereenkomst zijn er afspraken te maken over:

- Het uitvoeren en wijzigen van de dienstregeling;
- Te hanteren tarieven en goedkeuring door opdrachtgever;
- Uitval, onderhoud en reparatie van de veerpont;
- De exploitatiebijdrage en de periodieke indexering hiervan;
- Te verstrekken informatie over de dienstverlening en jaarlijks overleg;
- Duur en beëindiging van de overeenkomst.

Specifiek zijn in deze aanbesteding ook afspraken te maken over de bouw en ingebruikname van een duurzaam veerpont.

De invloed van de gemeente is op afstand en beperkt tot (het goedkeuren) van enkele kernpunten in de dienstverlening. Binnen de gemeentelijke organisatie heeft het aansturen van de concessiehouder weinig aandacht en prioriteit; mede gezien de beperkte betrokkenheid van de gemeente in de uitvoering.

4. Risico's

1 3 De concurrentiegerichte dialoog is een aanbestedingsprocedure die wordt toegepast wanneer vooraf nog niet precies bepaald kan worden hoe de (technische) oplossing eruit komt te zien. In een dialoog met de markt worden door meerdere partijen in een dialoog met de opdrachtgever verschillende oplossingen uitgewerkt. Uiteindelijk wordt via EMVI (Economisch Meest Voordelige Inschrijving) of Beste Prijs Kwaliteit Verhouding (BPKV)

aan één partij of consortium gegund.

Bij keuze voor deze variant wijzen wij vooral op de volgende risico's:

- *Mislukken van aanbestedingsprocedure (hoog)*
  De marktwerking is (zeer) beperkt. Door het beperkte aantal geschikte marktpartijen én de onzekerheden, die verbonden zijn aan de gevraagde dienstverlening in combinatie met verduurzaming is het risico aanzienlijk dat de aanbestedingsprocedure niet leidt tot een gunning.
- *Geen sluitende businesscase voor verduurzaming (hoog)*
  Op het moment van aanbesteding is er nog geen duidelijkheid over de businesscase voor een duurzame veerpont. Dit terwijl de marktpartij zich wel moet conformeren aan een verplichting tot verduurzaming. Het risico is dat – gaande het proces – alsnog de marktpartij concludeert dat verduurzaming financieel niet haalbaar is (met de vastgestelde exploitatiebijdrage).
- *Onvoldoende nakomen van afspraken tijdens contractfase (middel)*
  In een concessieovereenkomst wordt de verantwoordelijkheid voor het uitvoeren van de concessie bij de marktpartij gelegd. De sturing van de opdrachtgever is beperkt en op afstand. Het risico is dat de prikkels voor het ontwikkelen van de dienstverlening niet voldoende zijn en de marktpartij dit niet verder oppakt.

5. Impact op organisatie en personeel

Bij aanbesteding ligt de verantwoordelijkheid en het risico voor de exploitatie bij de marktpartij. De marktpartij is werkgever en eigenaar van de veerpont. In de concessieovereenkomst zijn sluitende afspraken te maken over het overdragen van mensen en veerpont naar een volgende concessiehouder.

Binnen de gemeente volstaat de huidige samenwerkingsovereenkomst, waarbij de exploitatiebijdrage moet worden aangepast (verhoogd) naar de nieuwe marktomstandigheden. Het is wenselijk om het volgende aan te passen:

- Inrichten van opdrachtgeverschap richting de concessiehouder (met mandaat en voldoende ondersteuning);
- Periodiek overleg tussen concessiehouder en opdrachtgever: monitoren en bewaken van afspraken;
- Periodiek bestuurlijk overleg tussen gemeente Altena en Dordrecht om de voortgang en ontwikkeling van de concessie te bespreken.

3.4 Variant 2. Samenwerken

In deze variant besluiten gemeenten Altena en Dordrecht om te participeren in een bestaande (publieke) veerdienstorganisatie. De veerdienstorganisatie krijgt de opdracht tot exploitatie van de veerdienst én tot het verduurzamen van de veerdienst.

Inventarisatie mogelijke samenwerkingspartners

Gedurende het onderzoek is geïnventariseerd 'welke publieke veerdienstorganisaties beschikbaar zijn voor samenwerking'. In de omgeving is het aantal beschikbare

samenwerkingspartijen beperkt. Mogelijkheden zijn:

- *Riveer*. Dit is de veerdienstorganisatie van Gorinchem. De gemeente Gorinchem heeft een samenwerkingsovereenkomst met gemeenten Altena en Hardinxveld-Giessendam voor het exploiteren van twee veerverbindingen[4].
- *Veerdienst Schoonhoven***.** Dit is een overheidsvennootschap in eigendom van gemeente Krimpenerwaard. De veerdienst beheert en exploiteert de veerverbinding over de Lek.
- *Stichting De Bergsche Maasveren***.** De stichting is opgericht door de toenmalige vijf oevergemeenten (Waalwijk, Heusden, Zaltbommel, Werkendam en Aalburg). De stichting beheert en exploiteert drie veerverbindingen.

Na oriëntatie blijkt vooral Riveer geschikt en geïnteresseerd. Riveer is geïnteresseerd in het verbreden van de samenwerking en ziet synergie met haar huidige dienstverlening. Ook is Riveer een bekende partij voor gemeente Altena (zij participeert al in Riveer).

Er hebben zich geen andere geïnteresseerde partijen in de omgeving gemeld. De veerdienst Schoonhoven geeft aan niet geïnteresseerd te zijn en wil zich uitsluitend richten op de Krimpenerwaard. Voor de Stichting De Bergsche Maasveren is samenwerking niet aannemelijk; zij heeft momenteel een exploitatieprobleem. Voor andere partijen is (geografisch) de afstand te groot.

Samenwerkingsconstructie
Voor de beoordeling van dit scenario richten wij ons op het samenwerkingsmodel van Riveer. De huidige samenwerkingsconstructie (zoals ook bekend bij de gemeente Altena) is gebaseerd op een samenwerkingsovereenkomst tussen gemeente Gorinchem (als de uitvoeringsorganisatie) en de gemeenten die de dienstverlening in opdracht geven.

De kernpunten in de samenwerkingsconstructie zijn:

- Gezamenlijke exploitatie, waarbij de opdrachtgevende gemeenten gezamenlijk risicodrager zijn en Riveer verantwoordelijk is voor de dienstverlening;
- Gezamenlijke invloed en zeggenschap over begroting, tussenrapportages en eindverantwoording;
- Duidelijke samenwerkingsafspraken over financiering, informatierecht, frictiekosten, evaluatie en opzegtermijnen;
- Een samenwerkingsplatform, waarbij gemeenten (bestuurlijk en ambtelijk) betrokken zijn bij de dienstverlening, het functioneren van Riveer en de toekomstige ontwikkelingen.

Het is ook mogelijk om met Riveer tot nadere afspraken te komen inzake verduurzaming. Ook hier zijn – binnen de samenwerking Riveer - al afspraken over gemaakt. In de huidige constructie is sprake van een financieringsovereenkomst met de volgende kernpunten:

[4] Overigens heeft Riveer nog meer veren die worden ingezet op de lijnen Aalst – Veen, Brakel – Herwijnen en slot Loevestein – Fort Vuren.

- De opdrachtgevende gemeenten financieren het vaartuig;
- Riveer (gemeente Gorinchem) is verantwoordelijk voor exploitatie van het vaartuig en neemt de rentelasten en afschrijving hiervan voor haar rekening;
- Er zijn sluitende afspraken over het terugbetalen van de financiering.

Vervolgproces
Indien gemeenten kiezen voor samenwerking dan is een vervolgtraject noodzakelijk, waarbij de strategische keuze voor samenwerking verder moet worden uitgewerkt. Indien de huidige constructie als uitgangspunt wordt gehanteerd dan is verdere uitwerking in een korte termijn af te ronden.

Verder is rekening te houden met een formeel besluitvormingsproces. Aangezien het hier een privaatrechtelijke overeenkomst betreft, is formeel sprake van een collegebevoegdheid. Het is daarbij gebruikelijk om ook de gemeenteraad hierover te informeren. Indien er financiële consequenties aan verbonden zijn (toename in exploitatiebijdrage t.o.v. gemeentebegroting) dan is raadsbehandeling mogelijk noodzakelijk (indien het niet past in de reguliere kadernota/begrotingscyclus). Besluitvorming is nodig bij (in ieder geval) gemeenten Altena, Dordrecht én Gorinchem.

3.4.1 *Uitwerking scenario*

De werking en impact van het scenario is aan de hand van de beoordelingscriteria verder toegelicht:

1. Duurzame dienstverlening
Riveer is een grotere speler in het vervoer over water en heeft een uitgebreid netwerk. Met Riveer zijn duidelijke afspraken te maken over kwaliteit en service (zoals ook met de markt). In vergelijking met de grotere marktpartijen biedt Riveer een vergelijkbare service (zoals een Riveer-app).

Een verschil met aanbesteding is dat de opdrachtgevende gemeenten meer betrokken blijven bij de dienstverlening via het samenwerkingsplatform. De gemeenten hebben daarmee meer informatie en sturingsmogelijkheden gedurende de uitvoering. Als publieke uitvoeringsorganisatie biedt Riveer meer flexibiliteit (om dienstverleningsafspraken aan te passen).

Riveer biedt kansen voor het verder ontwikkelen van de dienstverlening. De veerverbinding sluit goed aan op de veerverbindingen van Riveer en Riveer is actief bezig met marketing, o.a. door aansluiting op het landelijke OV92 reizigersplatform en inzet van o.a. social media. Schaalgrootte biedt hier ook slagkracht: vanuit één handelsnaam en met een gezamenlijk marketingbudget kan Riveer zich profileren als 'gastheer van de Biesbosch' in samenwerking met toeristische partners.

Op duurzaamheidsgebied heeft Riveer al ervaring opgedaan. Inmiddels heeft Riveer twee geëlektrificeerde vaartuigen in aanbouw (oplevering medio 2023). Ook heeft Riveer onderzoek verricht naar het verduurzamen van o.a. de Brakel II (vergelijkbaar met het vaartuig

van Kop van 't Land). Met deze ervaring én als publieke partij zonder commercieel belang is Riveer een interessante, deskundige partner om de verduurzaming te helpen vormgeven.

2. Bedrijfsmatigheid/ financiën

De keuze voor samenwerking leidt naar verwachting niet tot relevante verschillen in de kostenstructuur. De belangrijkste kostenposten (arbeid, kapitaalslasten en brandstof/energie) blijven vrijwel gelijk[5]. Relevant voor de beoordeling van de bedrijfsmatigheid zijn verder:

- *Overhead*: Binnen gemeenten wordt gebruikelijk een (hogere) overhead gehanteerd dan in de markt. Uit onderzoek in 2021 is gebleken dat de toegerekende gemeentelijke overhead naar Riveer laag is (ca 4% van totale kosten).
- *Winstmarge*: Een belangrijk verschil met de markt is het ontbreken van een commerciële winstmarge. Riveer werkt op basis van een kostendekkende exploitatie; zonder winstdoelstelling.

Verder biedt Riveer (als grotere speler) ook mogelijke schaalvoordelen: bij inkoop van brandstof, onderhoud, betere dekking management en overhead. Deze voordelen zijn vergelijkbaar met de schaalvoordelen van grotere marktpartijen. Vooral kleinere marktpartijen bieden deze schaalvoordelen niet.

Riveer ziet zelf ook specifieke samenwerkingsvoordelen. Doordat de veerverbinding Kop van 't Land goed aansluit op het netwerk van Riveer zijn er mogelijkheden voor uitwisseling van personeel (vermindering personeelsrisico), (tijdelijke) inzet van vervangende vaartuigen en voordelen in het beheer van vergelijkbare schepen (zoals de Brakel II).

Binnen de samenwerking wordt gewerkt met een transparante begroting en duidelijke rapportage en sturing op de realisatie. De gemeenten behouden inzicht in kosten(-ontwikkeling) en Riveer heeft voldoende prikkels om binnen de begroting te blijven werken.

3. Invloed en zeggenschap

De gemeenten Altena en Dordrecht zijn opdrachtgever en behouden daarmee de gebruikelijke invloed op de dienstverlening.

Nieuw is dat de gemeenten ook 'mede-eigenaar' zijn van de samenwerking. Via de samenwerkingsovereenkomst hebben de gemeenten een grotere invloed op de koers en het functioneren van Riveer. Deze invloed en zeggenschap delen zij met de andere deelnemende gemeenten (Gorinchem, Hardinxveld-Giessendam). Zie ook de scenario-beschrijving.

Tegenover invloed en zeggenschap staan ook verplichtingen. De gemeenten worden gevraagd om zich voor een langere termijn te committeren aan de samenwerking. Het uitgangspunt is minstens 15 jaar. Binnen de samenwerking maken partijen duidelijke afspraken over beëindiging dienstverlening en verrekening van eventuele financiële consequenties. Dit is in het belang van alle partijen.

[5] Een eventuele impact van een andere cao is niet nader onderzocht. Hierover: a) het is nog onduidelijk of huidig personeel kan worden overgenomen (met behoud van rechten), b) ook Riveer kan gebruik maken van (marktconforme) inhuur van nautisch personeel. Naar verwachting is een eventuele impact beperkt.

Een minder tastbaar maar relevant verschil met de markt is ook de 'bestuurscultuur'. Als publiek bedrijf heeft Riveer ervaring en affiniteit met de gemeentelijke omgeving. Zeker in een periode van veel ontwikkeling en onzekerheden (denk aan de verduurzaming) biedt dit een betere basis voor afstemming en besluitvorming.

4. Risico's

Bij keuze voor deze variant wijzen wij vooral op de volgende risico's:

1. *Vertraging businesscase verduurzaming (hoog)*
   Bij start van de samenwerking is er nog geen harde afspraak te maken over het verduurzamen van de veerdienst Kop van 't Land. In samenwerking met Riveer is eerst de businesscase verder uit te werken, waarbij verschillende opties worden doorgerekend. Voor Riveer én gemeenten is het van belang om duidelijk zicht te krijgen op investering en impact op exploitatie. Daarna is sprake van een aanbesteding voor (ver- of nieuw-) bouw. Dit kan ertoe leiden dat het realiseren van de verduurzaming lang(-er) duurt. De huidige veerpont zal dan langer doorvaren.

2. *Afhankelijkheid van Gorinchem (middel)*
   Binnen de samenwerking is de gemeente Gorinchem de dominante partij. Riveer is onderdeel van de gemeentelijke organisatie én gemeente Gorinchem is de belangrijkste opdrachtgever van Riveer. Het risico is dat de koers en het functioneren van Riveer wordt bepaald door gemeente Gorinchem. Om dit te voorkomen, moeten duidelijke goedkeurende bevoegdheden worden belegd bij de andere gemeenten. In de praktijk is de afstemming binnen het samenwerkingsplatform bepalend, waarbij de partijen een gezamenlijk belang hebben bij het goed functioneren van Riveer.

3. *Problemen in de bedrijfsvoering (laag)*
   De gemeenten Altena en Dordrecht zijn risicodrager. Dit betekent dat de gemeenten te maken krijgen met jaarlijks fluctuerende bijdragen. De fluctuatie is – onder normale omstandigheden – beperkt. Het risico is dat Riveer haar bedrijfsvoering niet op orde heeft en daardoor een groot exploitatietekort ontstaat. Dit risico is beperkt, omdat de gemeente Gorinchem in haar P&C-cyclus de exploitatie goed monitort en waar nodig ingrijpt.

5. Impact op organisatie en personeel

Bij samenwerking moeten gemeenten Altena en Dordrecht rekening houden met voldoende capaciteit voor het samenwerkingsplatform (op ambtelijk en bestuurlijk niveau). Voor gemeente Altena is dit al geraamd (want zij is al participant in Riveer), voor gemeente Dordrecht is dit nieuw.

Voor Riveer is de impact groter. Zij zal bijtijds voldoende personeel moeten werven voor het overnemen van de dienstverlening. Mogelijkerwijs zijn hierover afspraken te maken met de huidige exploitant. In de organisatie van Riveer heeft de uitbreiding naar Kop van 't Land weinig impact; de staande organisatie is hier voldoende op voorbereid.

3.5 Variant 3. Zelf doen

In deze variant besluiten de gemeenten Altena en Dordrecht om de exploitatie in eigen hand te nemen. Voor deze variant gaan wij ervan uit dat de gemeente Dordrecht als eigenaar van het vaartuig de uitvoering organiseert en het exploitatieresultaat wordt gedeeld (in gelijke mate) door gemeente Altena en gemeente Dordrecht[6].

Expertise met veerdienstexploitatie

De gemeente heeft geen ervaring met nautische dienstverlening en regelgeving. Op dit moment heeft de gemeente Dordrecht ook geen vergelijkbare vaartuigen in exploitatie. Bij het starten van de exploitatie moet de gemeentelijke organisatie daarom de benodigde expertise binnenboord halen. Voor deze dienstverlening is rekening te houden met o.a.:

- *Veiligheid*. Het gaat om personenvervoer en daar heeft de gemeentelijke organisatie geen ervaring mee. De voertuigen van de gemeente worden enkel door eigen personeel gebruikt.
- *Technische expertise*. Het onderhouden van een (groter) vaartuig is niet vergelijkbaar met een voertuig. De kennis en kunde ontbreekt binnen de gemeentelijke organisatie en moet extern worden georganiseerd. Het gaat hierbij om inspectie, onderhoud en revisie.
- *Ondernemerschap*. Bij exploitatie is ook aandacht nodig voor de klant. Er moet rekening worden gehouden met marketing & verkoop, betaalmogelijkheden op het vaartuig en informatieverstrekking over vaartijden (etc.) via verschillende kanalen. Hiermee heeft de gemeente nog geen ervaring opgedaan.

De bovenstaande expertise moet voor één veerdienstverbinding worden georganiseerd. Gezien de beperkte schaal is het mogelijk dat de gemeente blijft kiezen voor externe ondersteuning (in plaats van het opbouwen van kennis en capaciteit binnen de gemeentelijke organisatie).

Bredere samenwerkingsovereenkomst

In deze samenwerking moeten de gemeenten tot een nieuwe en zwaardere samenwerkingsovereenkomst komen. In de nieuwe samenwerkingsovereenkomst worden ook afspraken gemaakt over het delen van risico's (exploitatieresultaat) en de financiering van een verduurzaamd veerpont. Vanuit het perspectief van de gemeente Dordrecht is hier een lange termijn commitment van de gemeente Altena wenselijk.

Alternatief: alleen dragen van exploitatierisico

Een alternatieve keuze is om de uitvoering, inclusief marketing, via aanbesteding volledig bij de markt te leggen. De markt levert kennis en capaciteit, maar is niet 'ondernemer'. Het exploitatierisico wordt dan gedragen door de gemeenten.

Bij keuze voor dit alternatief zijn er enkele verschillen in de beoordeling per criterium. Het grote verschil met de huidige variantbeschrijving is dat hiermee de marktpartij de kennis en uitvoering kan waarborgen (duurzame dienstverlening), de impact op de gemeentelijke

[6] Dit uitgangspunt is gebaseerd op de huidige rol van Dordrecht en de bestaande samenwerkingsafspraken.

organisatie sterk afneemt (impact organisatie) en de marktpartij geen prikkels heeft voor het optimaliseren van het kostenniveau (bedrijfsmatigheid) en de dienstverlening (duurzame dienstverlening). Voor de overige criteria blijft de beoordeling (vrijwel) gelijk.

3.5.1 *Uitwerking scenario*

De werking en impact van het scenario is aan de hand van de beoordelingscriteria verder toegelicht:

1. Duurzame dienstverlening

In deze variant kan een vergelijking worden gemaakt met een (beginnende) kleine ondernemer. Er is sprake van een (relatief) eenvoudige exploitatie. Het betreft één veerverbinding met een overzichtelijke dienstverlening. Het moet daarmee goed mogelijk zijn om de dienstverlening te continueren.

Echter, naast het 'overzetten van passagiers' gaat het ook over de service rondom de veerdienst: de bereikbaarheid en toegankelijkheid van de veerdienst, de informatievoorziening, de aansluiting op andere netwerken, et cetera. Gezien de benodigde inspanning voor slechts één veerverbinding zal dit op basaal niveau worden georganiseerd.

In vergelijking met de overige varianten is de verwachting dat de dienstverlening zich niet verder zal ontwikkelen. Daarvoor is de schaal van de veerdienstorganisatie te klein en de benodigde managementaandacht en inspanning te groot. De kosten en inspanning wegen niet op tegen de meeropbrengsten.

Voor het verduurzamen van de veerpont ontbreekt het de gemeente aan inhoudelijke expertise. Gelet op de specifieke bepalingen[7] bij verduurzaming (en het certificeren hiervan) is gemeente Dordrecht afhankelijk van een externe partij. Daarom zal moeten worden gekozen voor een aanbesteding, waarbij de aanbesteding wordt voorbereid en begeleid door een nautisch adviesbureau. In deze variant ontbreekt het aan de eerdergenoemde wisselwerking tussen een ervaren exploitant en de scheepsbouwer.

2. Bedrijfsmatigheid/ financiën

Zoals eerder aangegeven: het betreft een (naar omstandigheden) eenvoudige exploitatie:

- Voor de dienstverlening moet rekening worden gehouden met arbeid, brandstof, kapitaalslasten en onderhoud vaartuig, overige kosten en gemeentelijke overhead.
- Tegenover de kosten staan de opbrengsten uit kaartverkoop. Het aantal overzettingen fluctueert, maar ligt langjarig gebruikelijk tussen 340.000 en 380.000 overzettingen.

De hoogte van de kosten en opbrengsten zijn slechts beperkt beïnvloedbaar door de organisatie. Er is een directe relatie met het leveren van de diensten én de prijsontwikkeling in de markt. Wel is sprake van een schaalnadeel in deze variant. Dit betreft allereerst de kosten

[7] Bijvoorbeeld de Europese Standaard ES-TRIN. Deze bevat bepalingen voor de bouw, inrichting en uitrusting van binnenschepen, specifieke bepalingen voor bepaalde categorieën schepen, zoals passagiersschepen en containerschepen, bepalingen betreffende het model van het binnenschipcertificaat, en instructies voor de toepassing van de technische standaard.

voor communicatie, promotie en onderhoud vaartuig. Verder is het de vraag in hoeverre de gemeente ook vergelijkbare schaalvoordelen biedt (vanuit het gemeentelijke contract) voor brandstof (rode diesel en op termijn elektriciteit).

Er zijn ook enkele aandachtspunten te benoemen bij het organiseren van een eigen veerdienst.

- In de markt is de omvang van de overhead beperkt (zeker bij kleinere marktspelers). Binnen gemeenten wordt de overhead apart verantwoord (volgens BBV[8]). Een vraag is 'hoe hoog de toe te rekenen gemeentelijke overhead' zal zijn. Des te hoger de overhead, des te groter het exploitatietekort.
- Bij veerdienstexploitatie is sprake van een andere (en momenteel onzekere) prijsontwikkeling in vergelijking met de gemeentelijke index. Het is daarmee lastig om 'mee te gaan' in een algemene indexatie van budgetten. Jaarlijks is een apart af te wegen indexatie van de begroting gewenst.

Tot slot: de prikkels om de dienstverlening continue te blijven verbeteren, zijn beperkt. De gemeente heeft niet de nautische kennis om verbeteringen door te voeren. Binnen de gemeentelijke organisatie is exploitatie van één veerdienst slechts een kleine activiteit.

3. Invloed en zeggenschap

In deze variant heeft de gemeente Dordrecht een (in theorie) maximale invloed. De uitvoering valt binnen de gemeentelijke organisatie en is in de lijn aan te sturen. De 'maximale invloed' van de gemeente Dordrecht wordt overigens sterk gehinderd doordat de organisatie maar beperkte mogelijkheden heeft om de uitvoering bij te sturen. Dit wordt veroorzaakt door de kleine schaal van deze activiteit én daarmee een beperkte uitvoeringsorganisatie.

Voor de gemeente Altena is de mate van invloed en zeggenschap afhankelijk van de samenwerkingsafspraken. In de praktijk zal de invloed van de gemeente Altena op de uitvoering beperkt zijn. Ook hier geldt dat de activiteit beperkt van omvang is en daardoor de structurele aandacht van gemeente Altena voor deze veerdienst beperkt blijft.

4. Risico's

Bij keuze voor deze variant wijzen wij vooral op de volgende risico's:

1. *Ontbreken van sectorkennis (hoog)*

   Het op deze beperkte schaal verder ontwikkelen van de veerdienst is lastig. Tegelijkertijd kent deze markt ook een eigen dynamiek. Denk aan: toenemend belang van aansluiting op regionale (vervoers-) netwerken, vernieuwing in communicatie en marketing en veranderende wet- en regelgeving. Op langere termijn kan de veerdienst daardoor niet (snel genoeg) meegaan met de markt.

   Om dit deels te ondervangen, kan de gemeente participeren in brancheorganisaties (o.a. VEEON) en andere netwerken. Daar kan de gemeente goed geïnformeerd blijven over

[8] Besluit Begroting en Verantwoording

relevante ontwikkelingen. Dit vergt (in verhouding tot de activiteit veel) aandacht en capaciteit.

2. *Gebrek aan ondernemerschap (middel)*
   In de huidige schaal is de veerdienst niet als apart organisatieonderdeel te organiseren. Het organiseren van een veerdienst vraagt om ondernemerschap en sturing. Kennis van de markt en een direct belang bij de exploitatie zijn hiervoor wenselijk. De bijzondere aard van dienstverlening vraagt echter om voldoende (inhoudelijke) sturing. In de lijn is deze sturing lastig te waarborgen.

   Een risico is dat de gemeente weliswaar de uitvoering ('het varen') verzorgt, maar onvoldoende aandacht geeft aan de exploitatie ('zoveel mogelijk klanten vervoeren'). Dit kan leiden tot een hoger dan benodigd exploitatietekort. Het gebrek aan sturing kan leiden tot minder inzicht (ook richting gemeente Altena) en onverwachtse problemen in de exploitatie.

3. *Onvoldoende kennis voor businesscase (middel)*
   De ambitie is om de veerdienst te verduurzamen. Hiervoor is voldoende deskundigheid nodig. In deze variant wordt de deskundigheid ingeschakeld via marktpartijen, die de specifieke veerdienst niet kennen.

   De gemeente heeft niet de expertise om – als opdrachtgever – sturing te geven aan de markt. Ook mist de gemeente de wisselwerking met een (ervaren) exploitant. Dit kan ertoe leiden dat het verduurzamen *op enig moment* (in de voorbereiding of bij aanbesteding) tot vertraging of andere verrassingen leidt.

5. Impact op organisatie en personeel

In deze variant is de organisatorische impact het grootst. Naar verwachting zijn circa 9 medewerkers nodig (3 schippers en 6 matrozen). De gemeente heeft geen nautisch opgeleid personeel in dienst.

Voor het bemensen van de veerdienst zijn er verschillende opties:

- Inhuur van nautisch personeel;
- Aantrekken van nautisch personeel (of overnemen personeel van de huidige exploitant);
- Intern herplaatsen (en eventueel opleiden).

Op korte termijn zal vooral sprake zijn van inhuur of overname. Op langere termijn zijn er mogelijkheden om medewerkers om te scholen en in te zetten als (bijvoorbeeld) kaartverkoper. Voor schippers, stuurman en matroos is sprake van meer specifieke opleiding en ervaring.

De positionering van deze dienstverlening binnen de gemeentelijke organisatie moet nog worden bepaald. Het ligt voor de hand om de taak te beleggen bij Team Wegen, Verlichting en Schone Stad. Het betreft 'een weg over het water' én binnen dit team is het wagenparkbeheer belegd. Deze afdeling heeft daarmee meer affiniteit met de dienstverlening. Bij voorkeur is de 'marketing' ook dichtbij te organiseren (één exploitatie). De ondersteuning (o.a.

ICT) moet worden geleverd door andere gemeentelijke onderdelen.

Tot slot moet de veerdienst exploitatie goed worden opgenomen in de gemeentelijke P&C-cyclus. Daarbij moet in ieder geval ook voldaan worden aan de rapportageverplichtingen richting gemeente Altena. Ten opzichte van de variant 'aanbesteden' zal hier meer aandacht voor nodig zijn.

4 AFWEGING EN ADVIES

4.1 Inleiding

Na een toelichting op de huidige situatie en een beschrijving van de varianten komen wij tot een vergelijking, afweging en advies. Het advies sluit aan op de oorspronkelijke vraagstelling, waarbij we uitsluitend kijken naar de relevante verschillen tussen varianten. Het advies vormt de basis voor besluitvorming. Afhankelijk van dit besluit is het vervolgtraject verder vorm te geven. Uitgaande van ons advies geven wij hier ook een voorstel voor.

In paragraaf 2 geven wij een samenvattende vergelijking van de drie varianten. In paragraaf 3 komen wij tot een expert oordeel per variant. In paragraaf 4 geven wij een afweging en advies. Tot slot komen wij in paragraaf 5 tot een voorstel voor het vervolg.

4.2 Vergelijking varianten

Gezien de strategische vraagstelling zijn de varianten nog op hoofdlijnen uitgewerkt. Een variant geeft vooral inzicht in de werking en eventuele consequenties hiervan. Dit biedt de gemeenten voldoende inzicht om te komen tot een strategische afweging. In onderstaande tabel geven wij een (beknopte) vergelijking per criterium én een score.

Beoordelingskader	Variant 1. Uitbesteden	Variant 2. Samenwerken	Variant 3. Zelf doen
1. Duurzame dienstverlening	**OO**	**OOO**	**O**
kwaliteit/service	gekoppeld aan bestek	gekoppeld aan samenwerking	gemeentelijke uitvoering
ontwikkeling dienstverlening	geen regionale aansluiting	regionale aansluiting	basaal niveau
duurzaamheid	complexiteit marktvraag	samen met ervaren partner	afhankelijk van derden
2. Bedrijfsmatigheid/ financiën	**OO**	**OO(O)**	**OO**
kostenniveau	vaste bijdrage	risicodrager in samenwerking	risicodrager 2 gemeenten
prikkels/transparantie	exploitatiebijdrage	transparante begroting	transparante kosten
3. Invloed en zeggenschap	**O**	**OOO**	**OO**
opdrachtgever/eigenaarschap	alleen opdrachtgever	participant samenwerking	uitvoering D'drecht en SOK
impact	weinig sturing	sturing uitgewerkt	sturing beperkt uitgewerkt
4. Risico's	**O**	**OOO**	**OO**
risico 1	mislukken aanbesteding (H)	vertraging verduurzaming (H)	ontbreken sectorkennis (H)
risico 2	verduurzaming (H)	afhankelijkheid G'chem (M)	onvoldoende ondernemerschap (M)
risico 3	uitvoeren contract (M)	problemen bedrijfsvoering (L)	onvoldoende kennis verduurzaming (M)
5. Impact organisatie/personeel	**OOO**	**OO**	**O**
personeel en organisatie	capaciteit voor opdrachtgeverschap	capaciteit voor samenwerkingsplatform	inbedden in gemeentelijke organisatie

Let op: de bovenstaande score geeft een onderlinge rangschikking per criterium, waarbij geldt: meer 'O' is beter. De weging per criterium ('hoe belangrijk is dit aspect in de besluitvorming') is hiermee niet gegeven.

4.3 Beoordeling per variant

Zoals bij elke strategische keuze tussen zelf doen, samenwerken en aanbesteden heeft elke variant haar voordelen en nadelen. Gezien de bijzondere omstandigheden van deze casus geven wij eerst onze zienswijze per variant.

Variant 1. Aanbesteden.
Het grote voordeel van een aanbesteding is dat hiermee het risico voor de gemeente(-n) te beperken is tot de exploitatiebijdrage. De rol van de gemeente(-n) kan zich beperken tot een (bescheiden vorm van) opdrachtgeverschap. Dit is een passende constructie voor een stabiele dienstverlening, waar de gemeente weinig bemoeienis mee wenst.

Een keuze voor aanbesteden staat of valt echter met de mate van marktwerking. Wij constateren dat de markt voor (auto)veerdiensten beperkt is. Ook constateren wij dat de marktsituatie niet gunstig is. Deze situatie weegt extra zwaar, omdat de gemeenten méér willen dan het (op simpele wijze) laten exploiteren van de veerdienst. In de komende concessieperiode moet ook de veerdienst worden verduurzaamd. Dit versterkt de onzekerheden voor de markt.

Indien de gemeente kiest voor deze variant dan is sprake van een aanzienlijk aanbestedingsrisico. En de keuze voor verduurzaming is vooralsnog een lastige keuze om (op korte termijn) in de markt te beleggen.

Variant 2. Samenwerken
In de regio van Altena en Dordrecht is Riveer de aangewezen samenwerkingskeuze. Samenwerking biedt het voordeel van een groter collectief, waarbinnen de gemeentelijke belangen centraal staan en de uitvoeringsorganisatie met voldoende schaal kan werken.

Samenwerken gaat ook gepaard met meer gedeelde verantwoordelijkheid en gezamenlijk te dragen exploitatierisico's. Dit leidt ertoe dat de gemeenten – meer dan in het verleden – rekening moeten houden met fluctuatie in de gevraagde exploitatiebijdrage. In de constructie van Riveer is daarbij wel sprake van een potentieel samenwerkingsvoordeel in het verder ontwikkelen van de dienstverlening. Dit komt uiteindelijk ten gunste van de reiziger (service) en gemeente (lagere kosten).

Verder is ook relevant dat een ervaren en niet-commerciële partij meer geschikt is om te ondersteunen bij het verduurzamen van de veerdienst. Aangezien de gemeenten Altena en Dordrecht geen goede businesscase hebben kan Riveer helpen om de verduurzamingskeuze verder uit te werken en (na besluitvorming hierover) te implementeren. Gedurende deze periode kan worden gevaren met de huidige veerpont.

Variant 3. Zelf doen
De keuze voor zelf doen lijkt praktisch haalbaar, want de exploitatie is overzichtelijk en de exploitatierisico's zijn op korte termijn beperkt. In deze variant is de gemeente wel sterk afhankelijk van de markt voor het leveren van capaciteit en kennis. De vraag is echter in hoeverre de gemeente voldoende aandacht heeft voor het exploiteren en ontwikkelen van de veerdienst.

Bij het zelf organiseren haalt de gemeente een stuk 'nautisch ondernemerschap' naar binnen met een te kleine schaal om dit voldoende professioneel te kunnen uitvoeren. Ook zien de gemeenten zich alsnog genoodzaakt om marktpartijen in te schakelen voor het verduurzamen van de veerdienst. Daarmee ontstaat een afhankelijkheid van derden, waar de

gemeente maar beperkt grip op heeft.

Deze variant is vooral te vergelijken met 'samenwerken'. Ons inziens biedt samenwerking dan meer voordelen voor beide gemeenten.

4.4 Afweging en advies

Afwegingen

Wij komen tot de volgende afwegingen:

- De huidige lopende concessieovereenkomst wordt naar verwachting per december 2023 beëindigd. Dit betekent dat het tijdspad om de dienstverlening te continueren krap is. Het huidige tijdspad biedt geen ruimte voor het opvangen van het risico van een mislukte aanbesteding.
- Voor het verduurzamen van de veerdienst is een 'nieuwe businesscase' nodig. Op basis van de huidige informatie en inzichten is het niet mogelijk om financiële kaders vast te stellen en/of de markt voldoende zekerheden mee te geven. Het is ook niet nodig om op korte termijn te verduurzamen: het huidige vaartuig kan nog jaren mee. Het is verstandig om voldoende tijd te nemen voor de voorbereiding.
- Het 'rommelt' in de markt. Niet alleen de gemeenten Altena en Dordrecht ervaren last in het aanbesteden (en doen uitvoeren) van de veerdienstconcessie. Ook andere partijen (waaronder de Provincie Zuid-Holland) ervaren dit. De vraag is dan ook of (en op welke termijn) de markt voldoende rustig is voor een aanbesteding.
- De veerdienst kent een negatieve exploitatie. Daarmee is er altijd een (hogere) betrokkenheid van de gemeenten bij de veerdienst. Met het verduurzamen is – naar verwachting – sprake van een toenemend exploitatietekort. De omvang hiervan is nog onduidelijk. Het is wenselijk dat er meer transparantie komt in de kosten(-ontwikkeling).

Advies

Gelet op de eerdere beoordeling van varianten en bovenstaande afweging adviseren wij het volgende: *Werk de variant 'samenwerking' samen met Riveer verder uit.*

Daarbij geven wij nog de volgende adviespunten mee:

- Hanteer de huidige samenwerkingsconstructie van Riveer als basis.
- Stel het verduurzamen van de veerdienst uit (bij voorkeur met 6 maanden), maar maak hierover wel duidelijke procesafspraken met Riveer.
- Houdt rekening met een hogere exploitatiebijdrage voor de veerdienst, waarbij de exacte hoogte nog nader te bepalen is in overleg met Riveer.
- Overweeg om de beëindiging van de huidige concessie met Blue Amigo een korte periode uit te stellen.
- Hanteer een deadline voor het samenwerkingstraject, waarbij er nog voldoende ruimte is voor het tijdelijk zelf organiseren van de veerdienst (back-up optie). Deze back-up optie is uitsluitend bedoeld voor een overbruggingsperiode.

4.5 Vervolg

Gedurende dit onderzoek hebben wij contact gelegd met de ambtelijke organisatie van Riveer. Op basis hiervan hebben zij ook uitgesproken bereid te zijn tot samenwerking.

Uitgaande van een keuze voor samenwerking met Riveer is het volgende traject indicatief te doorlopen:

- Bestuurlijke afstemming met gemeente Gorinchem: maart/april 2023
- Besluitvorming colleges en informeren raden: april 2023
- Partnerselectie-traject: uitwerken samenwerkingsafspraken tot juni 2023
- Vaststellen samenwerkingsovereenkomst juni-juli 2023
- Voorbereiden uitvoeringsperiode tot december 2023

Indien gedurende de partnerselectie geconcludeerd wordt dat de samenwerking niet haalbaar is (om welke reden dan ook), dan kan alsnog bijtijds worden besloten tot een tijdelijke keuze van 'zelf doen'. Dit moet uiterlijk voor juli 2023 duidelijk zijn(of later indien Blue Amigo later beëindigt).

Let op: de back-up optie is niet de voorkeursvariant. Deze keuze is uitsluitend bedoeld voor het overbruggen tot een nieuwe strategische keuze (of wellicht voor meer tijd om tot overeenstemming te komen met Riveer).

-0-0-0-

BIJLAGE: GERAADPLEEGDE BRONNEN

De volgende bronnen zijn geraadpleegd:

Periode: eerste aanbesteding

- Haalbaarheidsonderzoek en Marktbenaderingsstrategie (januari 2015)
- Aanbestedingsleidraad Concessie Biesbosch veer (november 2016, v 0.9)
- APPM-inspiratiedocument Duurzaam Biesbosch veer (januari 2017)

Periode: tweede aanbesteding

- Aanbestedingsleidraad Concessie Biesbosch veer (mei 2018, v. 1.0)
- Raadsinformatiebrief: inzake openbare aanbesteding Concessie Biesbosch (Dordrecht, mei 2018)
- Taxatierapport Veerpont 'De Biesbosch' (december 2018)
- Samenwerkingsovereenkomst veerverbinding Kop van 't Land (concept)

Periode: koop veerpont en samenwerkingsovereenkomst

- Collegebesluit: inzake koop motorveerpont 'De Biesbosch' (Dordrecht, januari 2019)
- Raadsvoorstel: inzake aanvraag krediet aankoop motorveerpont 'De Biesbosch' (Dordrecht, januari 2019)
- Overeenkomst van verkoop en levering 'De Biesbosch' (januari 2019)
- Beantwoording technische vragen: inzake aankoop veerpont 'De Biesbosch' (na januari 2019)
- Raadsbesluit krediet aankoop motorveerpont 'De Biesbosch' (Dordrecht, februari 2019)

Periode: uitvoering concessie

- Concessieovereenkomst (november 2019, v. 0.6)
- Taxatierapport Veerpont 'De Biesbosch' (juli 2020)

Externe bronnen

- Van transitie opgave naar uitvoering in de praktijk, Coalitie Zero Emissie Veerponten (december 2019)
- Advies toekomstbestendigheid en exploitatie Westerschelde Ferry, Deel 1 Korte termijn (mei 2018)
- Adviesrapport Verduurzaming veerponten Brakel II en Aalst II (oktober 2021)
- Actualiteit veerdiensten en personenvervoer over water (GS-brief aan Provinciale Staten, februari 2019)
- Businesscase Veer Gouderak-Moordrecht (december 2016)
- Onderzoek naar veren in Gelderland (Provincie Gelderland, mei 2020)
- Weloverwogen over water. Organisatie van personenvervoer over water: theorie en praktijk (april 2015)
- www.veerdiensten.nl

BIJLAGE: LIJST GESPREKSPARTNERS

De volgende personen zijn geïnterviewd:

- Hans Tanis (gemeente Altena)
- Rik van der Linden (gemeente Dordrecht)
- Leendert Hoogendoorn (Holland Shipyards Group)
- Tim van den Heuvel (Holland Shipyards Group)
- Jolanda Lansdaal (Provincie Zuid-Holland)
- Johan Tuk (Doeksen)
- Marcel Scheerders (Provincie Zuid-Holland)
- Johan Hania (Riveer)
- Andrea Haubrich (Riveer)
- Cees Doeser (Arriva)
- Gerbrand Schutten (Blue Amigo)
- Mark de Leeuw ('t Leeuweveerke)
- Erik van Toor (Veerdienst Schoonhoven)

BIJLAGE: BESCHRIJVING MARKTPARTIJEN

In deze bijlage worden de regionale marktpartijen kort toegelicht. De beschrijving is gebaseerd op openbare bronnen (waaronder de specifieke bedrijfs-website).

Blue Amigo

In het kort

Blue Amigo is één van de grote nautische dienstverleners van Nederland. Als familiebedrijf maakt zij al meer dan 50 jaar alle verbindingen over water mogelijk, met en voor mensen, met vaartuigen en expertise. De afgelopen jaren heeft Blue Amigo een sterke groei doorgemaakt.

Blue Amigo richt zich op:

- Personenvervoer over water: exploitatie van veerdiensten en waterbussen.
- Nautical Services: leveren capaciteit op diverse nautische disciplines: o.a. brug- en sluisbediening, veerpontbemanning en binnenvaartpersoneel.
- Scheepvaartbegeleiding: ondersteuning bij het bedenken van passende oplossingen voor scheepvaartverkeersmanagement tijdens de tender voorbereidingsfase tot de invulling van nautische maatregelen en het uitvoeren van scheepvaartbegeleiding vanaf het water.
- Consultancy Services: advisering op diverse nautische gebieden.

Toelichting

Blue Amigo neemt de volledige exploitatie van de veerverbinding in beheer. Dit betreft o.a. het uitvoeren van de dienstregeling, het (klein en groot) onderhoud en de communicatie richting reizigers. De organisatie heeft een eigen technische dienst en communicatieafdeling.

Blue Amigo heeft 14 veerdiensten in Nederland, waarvan 2 autoveerdiensten. In de directe omgeving van de Biesbosch exploiteert zij ook het Driehoeksveer (Kinderdijk-Krimpen aan de Lek-Ridderkerk). De andere autoveerdienst betreft de verbinding Rozenburg-Maassluis.

In het regionale netwerk is Blue Amigo ook aanwezig via de Waterbus tussen de Drechtsteden en Rotterdam. Vanaf 1 januari 2022 verzorgt Blue Amigo (Aqualiner – Swets) ook het vervoer van de Waterbus met een nagenoeg nieuwe vloot, ter vervanging van de huidige generatie waterbussen. Samen met Damen Shipyards uit Gorinchem is hiervoor een moderne hybride snelle Waterbus ferry ontwikkeld.

Ton Paulus Veerbedrijf

In het kort

Ton Paulus Veerbedrijf is een familiebedrijf (besloten vennootschap), die 10 veerverbindingen exploiteert. In de regio betreft het twee autoveerdiensten (Wijk bij Duurstede-Rijswijk en Beusichem-Wijk bij Duurstede).

Toelichting

In 1914 startte Gilles Paulus het huidige veerbedrijf met een veerverbinding op de Maas tussen Velden en Grubbenvorst. In 2016, als Ton en zijn vrouw Adrie al ruim 40 jaar aan het roer staan, treedt dochter Petra als vierde generatie toe tot het bedrijf. Op 23 augustus 2018 is dochter Petra (als vierde generatie) benoemd tot nieuwe directeur.

In de afgelopen 40 jaar zijn de volgende 10 veerverbindingen toegevoegd:

- Lottum - Lomm (1977)
- Baarlo - Steyl (1979)
- Cuijk - Middelaar (1987)
  Berg aan de Maas - Meeswijk (1997)
- Broekhuizen - Arcen (2001)
- Beusichem - Wijk bij Duurstede (2007)
- Kessel - Beesel (2013)
- Wijk bij Duurstede - Rijswijk (2014)
- Huissen - Loo (2018)

Veerbedrijf Mason Culemborg

In het kort

Het veerbedrijf Mason is een vennootschap onder firma, die zich richt op veerdiensten en passagiersvaart. In de regio exploiteert Veerbedrijf Mason de veerverbinding Culemborg.

Toelichting

Veerbedrijf Mason verzorgt al vanaf 1750 de overtocht over rivier de Lek tussen Culemborg en Schalkwijk/ Houten. Het betreft één veerpont: de 'Culemborg II'. De Culemborgse veerpont is een gierpont, dat wil zeggen dat de veerpont door een kabel over de rivier wordt getrokken, ook wel gieren genoemd. Deze kabel is bevestigd in het midden van de rivier met een groot anker op de bodem van de Lek. Door het schip schuin op de stroming te draaien, bereikt de pont de overkant door de kracht van de stroming. Alle gierponten in Nederland hebben tegenwoordig ondersteuning van een dieselmotor om sneller aan de overkant te komen. De verbindingskabel tussen het ankerpunt en de pont wordt met een viertal bootjes boven water gehouden.

Stichting Bergsche Maasveren

In het kort

De Stichting Bergsche Maasveren heeft als doel het in stand houden van de veren (inclusief de reserve veerpont), zonder einddatum. De veerstoepen zijn in eigendom van Rijkswaterstaat, maar het beheer en onderhoud ervan zijn overgedragen aan de stichting.

De stichting exploiteert drie autoveren:

- Drongelse Veer (Drongelen – Waalwijk);
- Capelse Veer (Dussen – Sprang Capelle);
- Bernse Veer (Herpt – Bern).

Tot 2009 werden de veerponten door Rijkswaterstaat in de vaart gehouden. In 2009 droeg Rijkswaterstaat de verantwoordelijkheid over aan de vijf oevergemeenten (Waalwijk, Heusden, Zaltbommel, Werkendam en Wijk en Aalburg). Deze hebben een stichting opgericht voor het in stand houden van de veren. De vijf gemeenten zijn (vanaf 2009) opdrachtnemer en de stichting is de exploitant.

Rijkswaterstaat betaalde hiervoor een afkoopsom die door de stichting is belegd. Van de revenuen worden de veren bekostigd zodat het gebruik van de veren (in ieder geval dertig jaar) gratis blijft.

Toelichting
De drie veren worden geëxploiteerd met kabelponten, plus een vrijvarend reserve veerpont. De capaciteit varieert van tien tot achttien personenauto's. Er is maar één bemanningslid aan boord: de schipper. De 28 schippers zijn in dienst van ODV Maritiem (Blue Amigo).

De maatschappelijke baten liggen bij de inwoners van de gebieden ten noorden en zuiden. De aanleg van de Bergsche Maas scheidde de gebieden, hetgeen voor met name landbouwers grote gevolgen had. Het beperken van het aantal autokilometers door het bieden van een kortere alternatieve verbinding voor een groot aantal relaties is een grote bijdrage aan milieu- en mobiliteitsdoelstellingen. Veel fietsers gebruiken de verbindingen op hun weg naar school. Ook het toeristisch en recreatief fietsen profiteert van de aanwezigheid van deze veren. De kosten liggen niet bij de gemeenten of provincie. De uitvoering wordt indirect gefinancierd vanuit het Rijk.

De exploitatie van de vier veren (inclusief reserve veerpont) kost jaarlijks 1,15 miljoen euro. Er worden jaarlijks ongeveer 550.000 personenauto's/motoren, 200.000 (brom)fietsers/ voetgangers, 65.000 vrachtauto's en 17.000 landbouwvoertuigen overgezet. In totaal 1,5 miljoen personen. De belangrijkste reismotieven zijn: school, landbouw, toerisme en winkelen. De veerstoepen zijn in eigendom van Rijkswaterstaat, maar het beheer en onderhoud ervan zijn overgedragen aan de stichting.

Stichting de Maasveren

In het kort
Stichting de Maasveren, opgericht op 1 juli 1983, is sinds 19 december van dat jaar eigenaresse van de vijf pontveren. Stichting de Maasveren exploiteert de volgende veerponten in de Maas: Megen-Appeltern; Megen-Maasbommel; Oijen-Alphen; Lith-Alphen; Maren Kessel-Alem.

Toelichting
Al vele honderden jaren bestaan er veerverbindingen tussen de provincies Gelderland en Noord-Brabant. Gedurende een groot deel van de 20e eeuw waren de veren in handen van het rijk en werden ze verpacht. De exploitanten van de veren en hun veerlieden zorgden ervoor dat mens en dier naar de overkant werden gebracht. Hoewel er steeds meer bruggen als verbinding ontstonden, waren die voor inwoners van gemeenten als Lith, Maasdriel,

Megen en West Maas en Waal vaak ver weg.

Toen het Rijk begin jaren '80 de veren dreigde op te heffen, hebben de bovengenoemde gemeenten dan ook medewerking verleend aan de totstandkoming van Stichting de Maasveren en bleven de veerverbindingen bestaan. Stichting de Maasveren, opgericht op 1 juli 1983, is sedert 19 december van dat jaar eigenaresse van de vijf pontveren: Alphen-Lith, Alem-Maren, Alphen-Oijen, Maasbommel-Megen en Appeltern-Megen. Nu, inmiddels 25 jaar later, wordt nog dagelijks bewezen dat de veren onmisbaar zijn voor deze regio.

Stichting Het Veer Nederhemert

In het kort

De stichting Het Veer Nederhemert opereert zelfstandig. Daarmee is er ook geen einddatum voor de exploitatie. De stichting heeft geen vergunningen nodig om het veer te exploiteren. De maatschappelijk baten van dit veer liggen voor bijna honderd procent in de toeristische sector.

Toelichting

Het veer Nederhemert Noord – Nederhemert Zuid (Kasteel Nederhemert) is met een capaciteit van de veerpont van twee à drie auto's het kleinste autoveer. Het veer bestaat sinds 1480 en het oorspronkelijke veerrecht was in eigendom van de familie Wassenaar (de bewoners van het kasteel). In 1971 is het veer – na een jaar te zijn gestopt – weer opgestart door de (toen door particulieren opgerichte) Stichting Het Veer Nederhemert, die het veer sindsdien exploiteert.

De huidige pont is gebouwd in 1991 als leerlingenproject bij de Verolme Scheepswerf Heusden. De kosten beperkten zich hierdoor tot alleen het materiaal. De pont wordt elektrisch aangedreven door een buitenboordmotor. Het opladen gebeurt 's nachts vanaf de wal.

De naam van het schip is Drs. P, vernoemd naar diens lied/gedicht 'Veerpont' ('Heen en weer'). De capaciteit van de Drs. P is 65 personen. De veerpont vaart acht maanden van het jaar van maart tot en met oktober. Tussentijds kan er op afspraak ook gevaren worden. De pont vaart van 08:00 tot 18:00 uur en niet op zondag. Het personeel is in dienst van de stichting.

De kostendekking vanuit de inkomsten van de kaartverkoop is ongeveer veertig procent. Het exploitatietekort wordt door de gemeente Zaltbommel en het Gelders Verenfonds afgedekt. Daarnaast is er een aantal kleine sponsoren die bijdragen in de kosten. De veerpont zet jaarlijks 18.000 personen (met of zonder fiets) en 1.500 auto's over. Het belangrijkste reismotief is recreatie. De meeste passagiers komen dan ook maar eenmalig. Het veer kent een eigen tarief. Voor het gebruik van beide veerstoepen betaalt de stichting een bedrag aan het Rijksvastgoedbedrijf (voorheen Domeinen).

Riveer

In het kort

Riveer is de handelsnaam van de gemeentelijke veerdienst Gorinchem. Riveer exploiteert meerdere veerverbindingen in de regio. Gemeente Gorinchem heeft hiervoor een samenwerkingsovereenkomst met o.a. de gemeenten Altena en Hardinxveld-Giessendam.

Toelichting
Riveer beschikt over zeven moderne schepen om je naar de overkant te brengen. De autoveren bij Brakel en Aalst en de voet- en fietsveren rondom Gorinchem. De veerponten worden zo breed mogelijk ingezet: in de reguliere dienstregeling, als watertaxi, bij calamiteitenbestrijding op het water of bij speciale gelegenheden en feestelijkheden. Riveer heeft twee nieuwe elektrische veren in aanbouw, waarbij deze per 1 juli in de vaart gaan.

De samenwerking gaat over de verbindingen tussen Boven-Hardinxveld – Werkendam – Gorinchem – Sleeuwijk en Gorinchem – Woudrichem – Loevestein – Fort Vuren. Naast het tekenen van de samenwerking tussen de drie gemeenten, ondertekenden Altena en Gorinchem ook financiële afspraken rondom de aankoop van de twee elektrische veren.

Als samenwerkingsverband kiest Riveer ervoor om niet mee te doen in aanbestedingstrajecten.

Veerdienst Schoonhoven

In het kort
De Veerdienst Schoonhoven is een besloten vennootschap in eigendom van de gemeente Krimpenerwaard. De veerdienst zorgt voor de instandhouding, beheer en exploitatie van de veerdienst over de Lek tussen Schoonhoven en Gelkenes en de veerdienst tussen Gouderak en Moordrecht. Per 1 januari 2018 exploiteert de veerdienst ook het veer Lekkerkerk-Nieuw Lekkerland.

Toelichting
De veerverbinding heeft een lange historie. De gemeente Schoonhoven is opdrachtgever voor het veer en bezit tevens de oude veerrechten. Er is een contract zonder einddatum tussen gemeente en Veerdienst Schoonhoven BV met een opzegtermijn van tien jaar (inroepbaar door beide partijen). Voor het exploiteren van het veer Schoonhoven – Gelkenes beschikt de Veerdienst Schoonhoven BV niet over speciale vergunningen.

Er wordt gevaren met twee (vrijvarende) veerponten. De Stad Schoonhoven en Zilverstad. Het personeel is in dienst van de vennootschap. Voor de exploitant kostte het in 2006 in gebruik genomen schip toen 3,3 miljoen euro. De jaarlijkse exploitatie kost twee miljoen euro. De exploitatie is kostendekkend en er wordt winst gemaakt. De gemeente Schoonhoven heeft – evenals de Provincie Zuid-Holland – geen kosten.

Opheusdense Veer

In het kort
De veerverbinding wordt geëxploiteerd door G.M.H. Mason. Dit is een besloten vennootschap, die zich richt op veerdiensten en passagiersdiensten (met 2 tot 5 medewerkers). In de

Kamer van Koophandel is dit een andere vennootschap dan het veerbedrijf Mason voor de veerverbinding Culemborg.

Toelichting
De Opheusdense Veer is één van de oudste Nederlandse veerponten. Het veer werd al omstreeks 1300 benoemd in documenten, maar schijnt in de 9de eeuw al gevaren te hebben. De veer is een gierpont met motor en vaart alleen tussen Opheusden en Wageningen.

Veerdienst Bergstoep

In het kort
Veerdienst Bergstoep is een besloten vennootschap, die de aansluiting van wegen vanaf Bergambacht (N210/N478) en vanaf de Alblasserwaard (N479/N480) verzorgt. Het betreft één veerverbinding.

Toelichting
De veerverbinding over de rivier de Lek ligt tussen de Brienenoordbrug en de brug bij Vianen en is geschikt voor auto, motoren, fietsen en vrachtvervoer (tot een gewicht van 55.000 kg).

In november 1974 is de veerdienst gaan varen met de 'ESMERALDA'; een gebruikte vrij-varende veerpont aangeschaft van de gemeente Tiel, die bezig was haar veerponten te verkopen omdat hier een brug gebouwd was. De veerpont heeft een capaciteit van 32 personenauto's, waardoor de verwerking van het groeiend verkeersaanbod voor de komende jaren werd gewaarborgd. Gedurende de jaren is het vaartuig aangepast aan veranderende Europese normen.

Veerbedrijf Eck en Wiel

In het kort
Veerbedrijf Eck en Wiel is een besloten vennootschap, die zich richt op één veerverbinding.

Toelichting
De BV exploiteert één veerverbinding tussen de Betuwe en de Utrechtse heuvelrug. Hiervoor is één veerpont en 10 medewerkers beschikbaar. Sinds 2009 is de Regina Fluminum II in de vaart. Deze geheel nieuwgebouwde pont vaart tussen de dorpen Eck en Wiel en Amerongen.

Veerbedrijf Hekelingen

In het kort
Veerbedrijf Hoorweg is een besloten vennootschap, die zich richt op één veerverbinding.

Toelichting
Het veerbedrijf verzorgt de route over het Spui tussen Hekelingen en Nieuw-Beijerland als particuliere veerpont sinds 1924. Het veerbedrijf exploiteert één vaartuig: de veerpont 'The Queen Jacqueline'.

In het jaar 1923, toen ondertussen al enkele eeuwen verbindingen over het Spui van Putten naar de Hoeksche Waard werden verzorgd, wilde de toen nog zelfstandige gemeente Hekelingen af van het veer tussen Hekelingen en Nieuw-Beijerland en het veerrecht. Via vrije inschrijving met onder andere inwoners uit Hekelingen en Nieuw-Beijerland werd alleen het veerrecht toegewezen aan de hoogste van de twaalf inschrijvers, Jacques Jean Klok. Sindsdien is het familiebedrijf verantwoordelijk voor de exploitatie van de veerverbinding.

Veerdienst Ingen-Elst

In het kort

Veerbedrijf Ingen-Elst is een besloten vennootschap, die zich richt op één veerverbinding.

Toelichting

Het Ingensche Veer is de veerverbinding tussen Ingen en Elst (Utrecht) over de Nederrijn. Het betreft één vaartuig en circa 5 medewerkers.

Veerdienst Kinderdijk

In het kort

Veerbedrijf de Visser is een besloten vennootschap, die zich richt op één veerverbinding. Veerbedrijf de Visser heeft de beschikking over 2 goed onderhouden vrij varende veerponten. Veerbedrijf de Visser B.V. verzorgt de veerdienst tussen Krimpen aan de Lek en Kinderdijk. Tevens verhuurt de firma zijn reserve ponten aan andere veerbedrijven.

Toelichting

Het veerbedrijf bestaat vanaf 1988. De heer H. de Visser was al sinds 1969 in dienst bij de firma Vos (vorige exploitant) en was in de loop de jaren opgeklommen tot walkapitein en hij wist dus wat erbij komt kijken om een veerbedrijf te runnen. Sinds 1 september 1988 is hij directeur van 'Veerbedrijf H. de Visser'. In het najaar van 2008 heeft Herbert de Visser samen met zijn vrouw Petra het veerbedrijf van zijn vader overgenomen. H. de Visser jr. is al sinds 1997 in dienst bij het veerbedrijf.

In het najaar van 2009 is de 'Christina' opnieuw gemoderniseerd Er zijn nieuwe en sterkere motoren geplaatst die op biodiesel draaien. Ook zijn de besturing en bediening aangepast naar de stand van de huidige techniek.

In 2016 besloot Veerdienst Schoonhoven een nieuwe veerpont te laten bouwen en hiermee kwam de Schoonhoven III in de verkoop. De Schoonhoven III heeft 4 rijbanen die 50 cm breder zijn, de kleppen zijn ruim een meter langer en een aparte strook voor wandelaars en (brom)fietsen. Na onderzoek is besloten om deze goed onderhouden pont over te nemen. Na wat aanpassingen, de gebruikelijke keuringen en het aanbrengen van een nieuw verflaag in mooie frisse kleuren, was het 22 september 2017 een drukte van belang op de veerstoep te Kinderdijk. Die middag werd de nieuwe naam onthuld van de nieuwe veerpont en die is verrassend 'KINDERDIJK' geworden.

-0-0-0-