Raadsvoorstel: Z/23/761819/D-923000
Onderwerp: **Uitbreiding van de Veerdienst met de lijn Kop van ’t Land**

Datum: 5 juni 2024
Portefeuillehouder: Fatih Polatli
I&O: 29 augustus 2024
B&A / Raadsvergadering: 26 september 2024
Opsteller: Beerlage, Peter
Geeft voorstel begrotingswijziging: Ja

Onderwerp:

Uitbreiding van de Veerdienst met de lijn Kop van ’t Land

Voorstel:

Wij stellen u voor:

1. In te stemmen met de uitbreiding van de Veerdienst met de lijn Kop van ’t Land;
2. De gevolgen van deze uitbreiding te betrekken bij de actualisatie van de exploitatieopzet Riveer;
3. De budgettair neutrale gevolgen te verwerken in een begrotingswijziging.

Aanleiding:

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 veerpont op deze 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’. De gemeenten hebben de mogelijkheid van zelf doen, samenwerken en uitbesteden laten onderzoeken.
Op basis van dit onderzoek is geconcludeerd dat samenwerking met Riveer van de gemeente Gorinchem een goede oplossing zou kunnen zijn. Bij brief hebben de gemeenten Altena en Dordrecht daarom Gorinchem verzocht met hen een verkenning uit te voeren naar deze mogelijke samenwerking voor de exploitatie van de veerlijn Kop van ’t Land. In de afgelopen maanden is de mogelijkheid hiervan verkend en uitgewerkt met het voorliggende voorstel.

Beoogd effect:

Via samenwerking beogen de betrokken gemeenten het volgende te bereiken:

- Verdere ontwikkeling van (o.a. het recreatief gebruik van) de veerverbinding;
- Een gewaarborgde, efficiënte en kwalitatief hoogstaande veerdienst verbinding;
- Voldoende kennis en continuïteit voor het verduurzamen van de veerverbinding;
- Een passende vorm van invloed en zeggenschap op de exploitatie van de veerverbinding

Voor Gorinchem geldt specifiek:

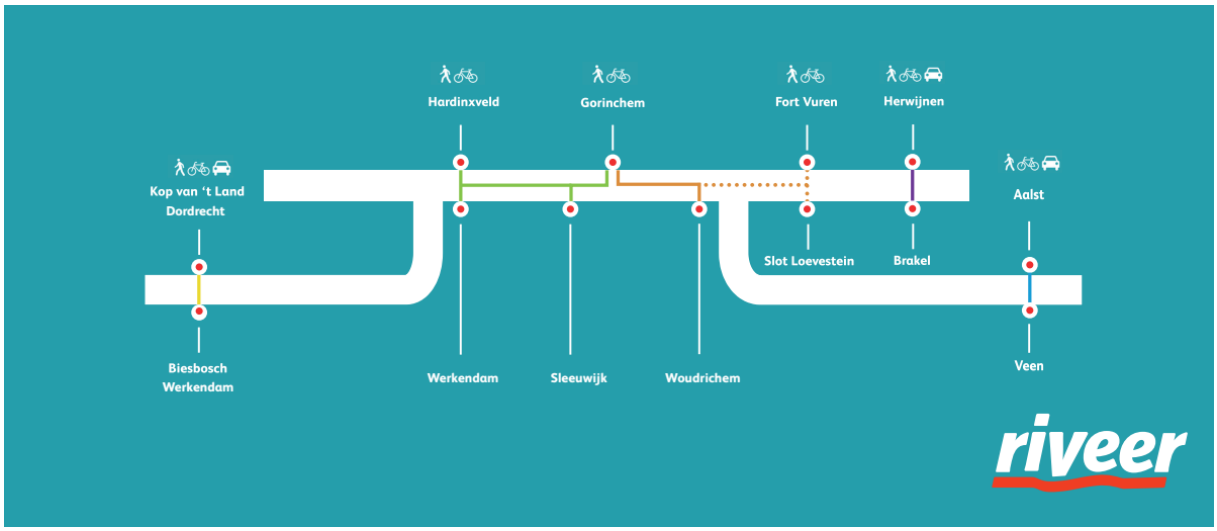
- Een verdere versterking van het netwerk van en draagvlak onder de Veerdienst Riveer
- Mogelijkheden voor verdere efficiencyslagen die leiden tot verlaging van kosten op de andere veerlijnen.

Argumenten:

1.1. Regionale samenwerking leidt tot concrete voordelen voor alle samenwerkende partijen

Via Riveer werken we al samen met de regiogemeenten Altena, Hardinxveld-Giessendam en Zaltbommel. Met het uitbreiden van de veerdienst-samenwerking ontstaat de volgende meerwaarde voor de samenwerking als geheel:

– Een eenduidig verennetwerk met één exploitant op dit deel van de Waal en Merwede in aanvulling op het openbaar vervoer in de regio.



– Vanuit het verennetwerk ontstaan er kansen om met name het toeristisch recreatief potentieel verder uit te bouwen in relatie tot de Biesbosch, Hollandse Waterlinie en combinatiebezoeken.
– Schaal- en efficiëntievoordelen als gevolg van de uitbreiding Riveer met een extra veerdienst. Het betreft onder meer inkoopvoordelen en de bredere inzetbaarheid van personeel.
– Een verbeterde dekking van overheadkosten en andere algemene kosten over meerdere lijnen, waardoor deze kosten dalen per lijn.
– Verdergaande professionalisering in combinatie met kennis- en expertise-ontwikkeling naar duurzaam varen met verschillende technieken.

Deze voordelen dragen bij aan de regionale samenwerking en komen ten goede aan alle betrokken samenwerkingspartners.

1.2. Exploitatie door een publieke, nautisch deskundige partner garandeert een goede dienstverlening

Specifiek voor de veerverbinding Kop van 't Land biedt samenwerking de volgende meerwaarde:

– Aansluiten op een eenduidig verennetwerk, wat de communicatie, samenwerking en coördinatie tussen verschillende partijen vergemakkelijkt.
– Exploitatie ondergebracht bij een betrouwbare overheidspartner met bewezen expertise op dit gebied tegen een inzichtelijke marktconforme bijdrage, wat zorgt voor stabiliteit en voorspelbaarheid in de dienstverlening.
– Ontzorgen van de gemeenten, zodat zij zich kunnen concentreren op hun kerntaken terwijl de exploitatie van het netwerk efficiënt en effectief wordt beheerd door de nautische partner.
– Bundeling van middelen en expertise, wat leidt tot efficiëntere processen en kostenbesparingen.
– Grotere flexibiliteit en schaalvoordelen, waardoor de gemeenten gemakkelijker kunnen inspelen op veranderingen in vraag en nieuwe technologische ontwikkelingen.
– Meer uniformiteit in dienstverlening (op het verennetwerk), wat de gebruikerservaring verbetert en zorgt voor een consistent niveau van service en kwaliteit.
– Duurzaamheid en innovatie: een samenwerkingsverband kan beter inspelen op duurzame oplossingen en innovatieve technologieën die bijdragen aan de lange termijn doelstellingen van de gemeenten.

Deze voordelen helpen de gemeenten Altena en Dordrecht bij het bevorderen van hun doelstellingen en zorgen ervoor dat zij kunnen profiteren van de expertise en middelen van een betrouwbare partner.

1.3. De samenwerkingsconstructie biedt transparantie, invloed en een evenwichtige rolverdeling

De drie gemeenten hebben gezamenlijk een concept-samenwerkingsovereenkomst (SOK) uitgewerkt (bijlage). De kern van de samenwerking is vergelijkbaar met de samenwerking met Zaltbommel voor de lijnen Aalst-Veen en Brakel-Herwijnen en is als volgt:

- De gemeente Gorinchem neemt de veerverbinding Kop van ’t Land in exploitatie.
  De gemeenten Altena en Dordrecht vergoeden de kosten van de exploitatie (het negatieve exploitatieresultaat).
- Gemeente Gorinchem ontvangt een exploitatievergoeding (of: management fee). De hoogte van de exploitatievergoeding is gelijk aan 8% van de opbrengsten uit de kaartverkoop van de Veerdienst Kop van ’t Land.
- De onderhoudskosten en het eigendom van het veerpont liggen bij gemeente Dordrecht. De gemeenten spreken de intentie uit om de veerdienst te verduurzamen. Gorinchem biedt haar deskundigheid aan in het maken van duurzaamheidskeuzen.
- De drie gemeenten zijn bestuurlijk vertegenwoordigd in een stuurgroep Kop van ’t Land. De stuurgroep neemt de belangrijke besluiten inzake deze veerverbinding. Denk daarbij aan: dienstregeling, tarieven, begroting en jaarrekening. Voorzitterschap rouleert tussen Altena en Dordrecht. Op deze wijze wordt ook de nautische kennis van Riveer ingebracht én wordt gewaarborgd dat er sprake is van samenhang; bijvoorbeeld t.a.v. de tariefstelling binnen de dienstverlening van Riveer.
- Partijen spreken een informatieplicht en informatierecht af. De informatievraag moet dan wel betrekking hebben op de Veerdienst Kop van ’t Land.
- Vijf jaar na start is een evaluatie van de samenwerking.
- De overeenkomst wordt aangegaan voor onbepaalde termijn. Opzegtermijn is twee jaar.
- Partijen maken afspraken over frictiekosten bij beëindiging van de overeenkomst. Uitgangspunt is dat partijen zich inspannen om eventuele frictiekosten zoveel mogelijk te beperken.

1.4. De samenwerking is juridisch houdbaar.

Op basis van de gewenste samenwerking is getoetst op aanbesteding en staatssteun. De Aanbestedingswet biedt een aantal mogelijkheden om een overheidsopdracht direct aan één partij te gunnen. Na vergelijking van verschillende opties (i.c. uitsluitend recht, quasi inbesteding en horizontale samenwerking) is geconstateerd dat het toekennen van een uitsluitend recht juridisch houdbaar is en voldoet aan de verschillende criteria. Hiervoor stellen Altena en Dordrecht een Verordening Uitsluitend Recht vast.

De veerverbinding Kop van ’t Land heeft al jaren een negatieve exploitatie. De gemeenten Dordrecht en Altena betalen daarom al jaren een exploitatiebijdrage aan een - via een aanbestedingsprocedure geselecteerde - marktpartij. Bij exploitatie van de veerverbinding Kop van ’t Land betalen gemeenten Dordrecht en Altena aan gemeente Gorinchem hiervoor een exploitatiebijdrage.
Gelet op de onrendabele exploitatie en het belang van de veerdienst voor de regio wijzen de gemeenten Dordrecht en Altena de veerdienst aan als Dienst van Algemeen Economische Belang. Geconstateerd is dat de steun niet kwalificeert als staatssteun op grond van de zogenaamde Altmark-criteria. Kort samengevat:

- Er is sprake van een duidelijk omschreven Dienst van Algemeen Economisch Belang. Deze is ook zo vastgelegd in de Verordening Uitsluitend Recht.
- De compensatiebijdrage is gebaseerd op een transparante opstelling van kosten en opbrengsten. De compensatiebijdrage wordt bepaald door het jaarresultaat (omzet -/- kosten). De compensatiebijdrage is op basis van realisatie (achteraf) jaarlijks te bepalen.
- De opzet en structuur van de begroting sluit aan op het model van het Verenfonds Gelderland. De calculatiewijze is transparant en navolgbaar. De opbrengsten zijn gebaseerd op de verkoop van de verschillende kaarttypes voor veerdienst Kop van ’t Land. De kosten zijn gebaseerd op de werkelijke kosten van personeel, brandstof en overige kosten. Gedurende het jaar worden kosten en opbrengsten verbijzonderd naar deze veerdienst.

- De compensatie is niet hoger dan nodig om de kosten van uitvoering en een redelijk rendement te dekken. Conform de samenwerkingsovereenkomst bestaat de compensatie aan Riveer uit een vergoeding die gelijk is gesteld aan de ondernemersvergoeding volgens het Verenfonds Gelderland en een vergoeding ter hoogte van het exploitatietekort.
- Voor het bepalen van het exploitatietekort wordt een exploitatiebegroting en eindafrekening opgesteld, welk door de stuurgroep unaniem moet worden goedgekeurd. Hiermee is gezekerd dat enkel het exploitatietekort wordt gecompenseerd en dus de compensatie niet hoger is dan de kosten om de uitvoering van de dienst gedeeltelijk te dekken.
- De compensatie is gebaseerd op de kosten die passen bij een gemiddelde, goed beheerde onderneming. Daarvoor is een vergelijk gemaakt met de exploitatie van de veerdienst in de afgelopen jaren (uitgevoerd door een via aanbesteding geselecteerde marktpartij) en een goed vergelijkbare veerdienst in de markt.

Risico's:

De risicoverdeling in deze samenwerking is eenduidig: de gemeente Altena en Dordrecht zijn financieel verantwoordelijk voor de exploitatie en dragen de exploitatierisico's. Gemeente Gorinchem is verantwoordelijk voor het adequaat uitvoeren van de dienstverlening.
Ter illustratie volgen hieronder enkele voorbeelden van risico's:

- Aanvaring met ander schip: Gorinchem is verzekerd en wordt alleen aangesproken op het eigen risico. Het eigen risico wordt in rekening gebracht bij Altena en Dordrecht.
- Korte ziekte personeel: Gorinchem regelt vervanging. Indien dit tot hogere kosten leidt dan wordt dit in rekening gebracht bij Altena en Dordrecht.
- Stijging dieselkosten: In de afrekening betalen Altena en Dordrecht de gestegen dieselkosten. Gorinchem financiert in eerste instantie de meerkosten voor.
- Uitval management Riveer: Gorinchem regelt vervanging. Geen meerkosten bij Altena en Dordrecht.
- Groot onderhoud (in weekend): Gorinchem organiseert dit. Kosten komen voor rekening van Altena en Dordrecht.

Nota bene: gemeente Gorinchem is ook verzekerd voor de gebruikelijke (bedrijfsvoerings-) risico's en brengt de verzekeringskosten in rekening bij Altena en Dordrecht. Daarmee is het risico voor Gorinchem nihil.

Financiën:

Bij regionale samenwerking zijn de gemeenten Altena en Dordrecht gezamenlijk financieel verantwoordelijk voor het exploitatietekort op deze veerverbinding. De gemeente Gorinchem is verantwoordelijk voor het leveren van de dienstverlening op een marktconforme wijze. De begroting voor deze veerverbinding is gebaseerd op de onderliggende dienstverlening, activiteiten en benodigde middelen. Deze is uitgebreid besproken in het overleg tussen de drie gemeenten, en getoetst aan een andere, vergelijkbare veerverbinding.
Op basis van de begroting 2024 is sprake van een exploitatiebijdrage van Altena en Dordrecht, die vergelijkbaar is met de huidige exploitatiebijdrage: circa € 270.000 (inclusief kosten voor implementatie en marketing, exclusief de kosten van het veerpont).

Uiteindelijk zal conform de afspraken in de SOK worden afgerekend op basis van realisatie. De ervaring zal moeten leren of deze geraamde bijdrage de juiste zal zijn. Er is op voorhand altijd sprake van enige onzekerheid, omdat in de begroting noodzakelijke aannames zijn gedaan inzake kostenontwikkeling (i.c. brandstofprijs) en opbrengsten (omvang kaartverkoop).
Voor de komende jaren is rekening te houden met de volgende ontwikkelingen:

- De huidige dienstverlening wordt kwalitatief en qua imago beter. Dit heeft een positief effect op het aantal reizigers.
- De behoefte aan overzettingen neemt naar verwachting toe; mede als gevolg van werkzaamheden aan de A15 en A27.
- Streven is om de tariefstructuur van Kop van ’t Land aan te passen aan de gebruikelijke tariefstructuur van Riveer. Onderdeel hiervan is een (geleidelijke) tariefsverhoging, waardoor de tarieven (meer) in lijn liggen met vergelijkbare veerdiensten.

De gemeente Altena en Dordrecht houden meerjarig rekening met de gebruikelijke kostenontwikkeling (prijsindexatie) in deze sector.

Participatie:

In het onderzoek naar de toekomstige veerdienstorganisatie Kop van ’t Land is een uitgebreide consultatie gedaan, waarbij publieke en commerciële partijen zijn benaderd. In deze consultatieronde is onder andere gevraagd naar de kansen en consequenties van samenwerken of uitbesteden. De resultaten van deze consultatieronde zijn verwerkt in de advisering.
Bij verdere uitwerking van het advies is nader afgestemd tussen de gemeenten Altena, Dordrecht en Gorinchem, waarbij gezamenlijk de meerwaarde van samenwerking en een samenwerkingsconstructie is uitgewerkt en is getoetst.

Communicatie:

Continuïteit van dienstverlening staat centraal. De reiziger dient geen (of zo min mogelijk) last te ervaren als gevolg van de overgang van de huidige concessiehouder naar Riveer. Uiteindelijk doel is zelfs om de reiziger een betere kwaliteit van dienstverlening te leveren. Voorafgaand aan start samenwerking (per 1 januari 2025) wordt de (potentiële) reiziger actief geïnformeerd over deze samenwerking. Communicatie verloopt via Riveer, Altena en Dordrecht.

Duurzaamheid:

In de huidige concessieovereenkomst met de marktpartij zijn afspraken gemaakt over het verduurzamen van de veerverbinding. Uiteindelijk heeft de marktpartij aangegeven dat dit niet haalbaar is. Dit is één van de redenen voor het tussentijds beëindigen van de concessieovereenkomst.
De ambitie van de gemeenten Altena en Dordrecht blijft om de veerverbinding Kop van ’t Land te verduurzamen. Met Riveer treffen beide gemeenten een nautisch deskundige partner met ervaring in het verduurzamen van veerdiensten. Samen met Riveer wordt in de komende jaren invulling gegeven aan de verduurzamingsambitie. In de samenwerkingsovereenkomst zijn hiervoor afspraken opgenomen, waarbij in samenwerking met Riveer de best passende verduurzamingsopties worden onderzocht en – vervolgens – kunnen worden geïmplementeerd.

Vervolgproces:

Zoals is aangegeven hebben de 3 gemeenten een Samenwerkingsovereenkomst uitgewerkt. Na positieve besluitvorming komen de drie gemeenten tot ondertekening van de Samenwerkingsovereenkomst (SOK) en maken de drie gemeenten nadere werkafspraken over de implementatie. In verband met de korte termijn is de gemeente Gorinchem na de collegebesluiten van Altena en Dordrecht gevraagd om (op kosten en risico van gemeenten Altena en Dordrecht) te starten met de benodigde voorbereidingen voor het exploiteren van de veerverbinding per 1 januari 2025.

Het voorbereidingstraject bestaat in grote lijnen uit de volgende onderdelen/stappen:

- Opstellen/uitwerken en vastleggen aanvullende (gebruiks-)overeenkomsten vanwege de inzet van het schip door Dordrecht voor de exploitatie door Riveer/Gorinchem in verband met de verzekering van het schip;
- Afspraken inzake het beheer en onderhoud van de aanmeerlocaties en veerpont vastleggen in een meerjarenraming met Altena en Dordrecht: artikel 5.5 SOK;
- Werving en selectie starten van benodigd personeel, waarbij ook het bestaand personeel in aanmerking komt[1];
- Opnemen en integreren tariefstructuur Kop van ’t Land in de (betaal)app Riveer;
- Opstellen communicatieplan over de overname per 1 januari 2025;
- Operationele voorbereidingen voor varen per 1 januari 2025.

In aanloop naar 1 januari 2025 organiseren de drie gemeenten publiciteit (gezamenlijk marketingplan maken) om de overgang ook voor de reiziger goed te markeren om reizigersvertrouwen te kweken voor de komende jaren.

Bijlagen:

1. Rapport IPR Normag: Onderzoek veerdienstorganisatie Kop van ’t Land
2. Verzoek gemeenten Altena en Dordrecht om verkenning van de samenwerking met Riveer

Burgemeester en wethouders van Gorinchem,
de secretaris, de burgemeester,

[1] Uiterlijk 1 november 2024 moet de personeelsinzet compleet zijn, zodat bestaand personeel duidelijkheid geboden kan worden.

Raadsbesluit

De gemeenteraad van Gorinchem,

Gelet op het raadsvoorstel van het college d.d. 16 juli 2024
Gelet op de wettelijke bepalingen

Besluit:

1. In te stemmen met de uitbreiding van de Veerdienst met de lijn Kop van ’t Land;
2. De gevolgen van deze uitbreiding te betrekken bij de actualisatie van de exploitatieopzet Riveer;
3. De budgettair neutrale gevolgen te verwerken in een begrotingswijziging.

Aldus besloten in de raadsvergadering van 26 september 2024

Griffier, Voorzitter,