

**B&W ADVIES**

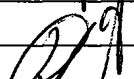
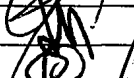
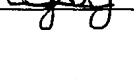
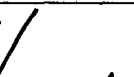
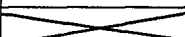
Kenmerk: 14bw000260

Nr.:

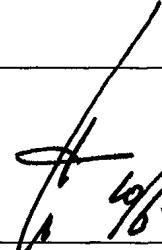
Datum ambtelijk voorstel: 2 juni 2014	Onderwerp: Realisatie fiets- en voetveer Heteren - Renkum
---	---

Te besluiten:

- 1) Instemmen met het aangaan van bijgevoegde samenwerkingsovereenkomst met de gemeente Renkum te behoeve van het realiseren van een fiets- en voetveer tussen Heteren en Renkum.
- 2) Wethouder Hol te laten machtigen door de burgemeester om de samenwerkingsovereenkomst te ondertekenen.
- 3) De financiële consequenties in overeenstemming met hoofdstuk 6 van dit voorstel achteraf te regelen in een administratieve wijziging.

Team/ behandelend ambtenaar: TOW / S.J.H. Colen		Status advies: openbaar	
Portefeuillehouder: W.H. Hol		gezien: ja 	Datum b&w-vergadering: 10 juni 2014
Ingewonnen advies andere teams: TPR/I. Sluiter/M. Hemme		In voorbereidende vergadering: N.v.t.	
Ingewonnen advies/informatie extern: N.v.t.		In raadsvergadering: N.v.t.	
Ingewonnen advies adviseurs:		Regelgeving, delegatie of mandaat: Kwaliteitstoets: N.v.t.	
	Akkoord	Bespreken	Opmerkingen
Burgemeester			
J.A.M. van Baal			
W.H. Hol			
R. van Hoeven			
B.A. Ross			
Gemeentesecretaris			
G.B. Gnodde (TM)			

Besluit b&w

Akkoord met advies.  19/6/2014.

Bijlagen:

- concept Samenwerkingsovereenkomst Veer Heteren - Renkum, juni 2014
- Begeleidingsformulier opdrachtverstrekking, juni 2014
- Haalbaarheidsscan veer Heteren - Renkum, mei 2014

Toelichting

1. Aanleiding / Probleemstelling

Een aantal jaren geleden is vanuit de gemeente Renkum het initiatief ontstaan om een toeristische fiets- en voetveerverbinding tussen Heteren en Renkum te realiseren. Ook vanuit de dorpsraad Heteren bestaat de wens om het veer tot stand te brengen. De ontwikkeling van het veer is vervolgens opgenomen in het plan Randwijkse Waarden.

Sindsdien werken de gemeenten Overbetuwe en Renkum samen om de veerverbinding tot stand te brengen. In juli 2013 heeft de Stadsregio Arnhem Nijmegen via de regiocontracten voor de realisatie van het fiets-/voetveer een subsidie van maximaal € 125.000,- verleend. In maart 2014 is met de gemeente Renkum een intentieovereenkomst gesloten. Deze had tot doel een haalbaarheidsonderzoek te laten uitvoeren en – bij een positieve uitkomst van het haalbaarheidsonderzoek – afspraken te maken over realisatie van het veer.

In dit collegevoorstel leggen wij u de resultaten van het haalbaarheidsonderzoek van bureau Stroming voor en doen we een voorstel voor vervolg.

2. Aansluiting bij collegeprogramma('s)

Landschap en recreëren

3. Doelstelling en beoogd effect

Het aangaan van een samenwerkingsovereenkomst met gemeente Renkum om de toeristische fiets- en voetveerverbinding tussen Heteren en Renkum te kunnen realiseren.

4. Ingewonnen adviezen/informatie

- A. Vakteams: TPR / I. Sluiter / M. Hemme
- B. Extern: N.v.t.
- C. Adviseurs: N.v.t.
- D. Kwaliteitstoets regelgeving: N.v.t.

5. Ambtelijk advies aan het college

Het haalbaarheidsonderzoek van de toeristische fiets- en voetveerverbinding tussen Heteren en Renkum geeft een positieve uitkomst. Het aantal overzettingen, de investeringen en de exploitatie zijn overeenkomstig zoals eerder is aangenomen.

Het haalbaarheidsonderzoek geeft de volgende conclusies:

- Op grond van de ligging in de omgeving en de daar aanwezige en nog in ontwikkeling zijnde recreatieve waarden mogen circa 10.000 overzettingen worden verwacht (vergelijkbaar met het veer Slijk-Ewijk – Beuningen).
- Om het veer te realiseren is een investering nodig in de ordegrootte van € 250.000,- (overeenkomstig subsidieaanvraag).
- Het jaarlijkse exploitatietekort af te dekken per gemeente is in ordegrootte € 12.500,- (In PNL 2014 is hiervoor een jaarlijks bedrag van € 15.000,- opgenomen).

Op basis van het haalbaarheidsonderzoek kan het veer dus gerealiseerd worden. Om hiertoe over te gaan is in goed overleg met de gemeente Renkum bijgevoegde samenwerkingsovereenkomst opgesteld.

6. Middelen

a. Communicatie

Is er een communicatieplan over dit onderwerp? Nee
Zo nee, waarom niet?
Niet nodig.
Heeft er al communicatie plaatsgevonden? Ja
Zo ja, welke communicatie heeft er al plaatsgevonden?
In het plan Randwijkse Waarden is het veer opgenomen en er is gesproken met aanwonenden.
Welke in- en externe doelgroepen worden er over het besluit geïnformeerd?
De direct-aanwonenden van de toekomstige veerstoepen worden geïnformeerd.
Hoe wordt het voorstel gecommuniceerd?
De betreffende bewoners worden in een persoonlijk gesprek geïnformeerd.

b. Juridisch

Wie is het bevoegde bestuursorgaan? College
Is er een beslistermijn van toepassing? Nee
Zo ja, voor welke datum moet het besluit bekend worden gemaakt? N.v.t.
Is bekendmaking van het besluit verplicht? Nee
Zo ja, hoe wordt het besluit (te zijner tijd) bekendgemaakt? Nee
Is mededeling van het besluit verplicht? Nee
Zo ja, hoe wordt het besluit (te zijner tijd) meegedeeld? N.v.t

c. Financieel

Investeringskosten

De investeringskosten om het veer te realiseren bedragen € 250.000,-. Er is hiervoor een projectsubsidie toegekend door de Stadsregio van maximaal € 125.000,-. Voor elk van de gemeenten betekent dit een investering van € 62.500,-.

In de realisatieovereenkomst Randwijkse Waarden is een financiële bijdrage opgenomen voor de realisering van de veerverbinding. In de overeenkomst is opgenomen dat deze financiële bijdrage beschikbaar is binnen vier weken na onherroepelijk worden van het bestemmingsplan Randwijkse Waarden. Tegen het bestemmingsplan Randwijkse Waarden zijn twee beroepsschriften ingediend. Op dit moment is nog niet bekend wanneer het beroep wordt behandeld bij de Raad van State. De verwachting is dat dit in het najaar van 2014 is. Om deze reden is een gemeentelijke voorfinanciering nodig van € 62.500,-.

Exploitatietekort

Het jaarlijkse exploitatietekort af te dekken per gemeente is geraamd op € 12.500,-. In PNL 2014 is hiervoor een jaarlijks bedrag van € 15.000,- opgenomen.

Financiële paragraaf (alles in €)

I. Structurele lasten

a. Investering: *(exclusief compensabele BTW)*

Soort investering:	Bedrag
Economisch nut	
Maatschappelijk nut	€ 250.000
Afschrijvingstermijn	n.v.t.

b. Uitsplitsing investering naar kostensoorten:

- Interne ordernummer: 3800555

Kostensoort	Omschrijving	Bedrag	BTW-code
4333070	Advieskosten	€ 5.000	BCF37
4330000	Realisering veerverbinding	€ 245.000	BCF37
8340000	Bijdrage gemeente Renkum	- € 62.500	
8423000	Bijdrage stadsregio	- € 125.000	
8332100	Bijdrage uit realisatieovereenkomst	- € 62.500	
	Totale investering	€ 0	

Opmerking: tijdelijke voorfinanciering

c. Structurele lasten en dekking:

- Kostenplaats: 22330000 (overzetveren), kostensoort: 4424000

De structurele lasten bedragen € 15.000. Dit bedrag is reeds via het PNL 2014 beschikbaar gesteld.

III. Toelichting BTW (in telegramstijl)

Overheidstaak (BCF 00)

IV. Besluitvormingsprocedure:

Aankruisen	
Collegebesluit:	
	- alleen collegebesluit voor budget grondexploitatie (voldoen aan 3 voorwaarden)
X	- collegebesluit/administratieve wijziging (vaststelling door raad achteraf)

Advies:

- de financiële consequenties in overeenstemming met hoofdstuk 6 van dit voorstel achteraf te regelen in een administratieve wijziging.

7. Uitvoering en evaluatie

Na positief besluit door uw college zal de samenwerkingsovereenkomst worden ondertekend, waarin de nadere afspraken worden vastgelegd om een veerverbinding tussen Heteren en Renkum te realiseren. Met de samenwerkingsovereenkomst beogen partijen om het veer in voorjaar 2015 in vaart te nemen.

Op basis van de samenwerkingsovereenkomst gaat een door de gemeente Overbetuwe geleverde projectleider de voorbereidende werkzaamheden uitvoeren. Het gaat o.a. over het aanbrengen van de noodzakelijke voorzieningen, voordragen exploitant (incl. vereiste veerpont) en het opzetten van een publiciteitsplan waarmee de introductie van het veer wordt ondersteund.

De uiteindelijke exploitatie en de daarmee verbonden risico's zal geregeld worden in een door beide gemeenten met een exploitant af te sluiten exploitatieovereenkomst. NB: deze overeenkomst zal t.z.t. aan het college worden voorgelegd.

SAMENWERKINGSOVEREENKOMST **Veer Heteren - Renkum**

DE ONDERGETEKENDEN:

1. Gemeente Overbetuwe, gevestigd aan de Dorpsstraat 67, 6661 EH te Elst (postadres: postbus 11, 6660 AA Elst), te dezen krachtens artikel 171 van de Gemeentewet rechtsgeldig vertegenwoordigd door drs. A.S.F. van Asseldonk, in zijn hoedanigheid van burgemeester van de gemeente Overbetuwe, handelend ter uitvoering van het besluit van het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Overbetuwe d.d. 10 juni 2014 (archiefnummer: 14bw000260, hierna te noemen "gemeente Overbetuwe",

en

2. Gemeente Renkum, gevestigd aan de Gen. Urquhartlaan 4, 6861 GG te Oosterbeek (postadres: postbus 9100, 6860 HA Oosterbeek), te dezen krachtens artikel 171 van de Gemeentewet rechtsgeldig vertegenwoordigd door drs. J.P. Gebben, in zijn hoedanigheid van burgemeester van de gemeente Renkum, handelend ter uitvoering van het besluit van het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Renkum d.d. 2014 (archiefnummer:), hierna te noemen "gemeente Renkum",

voornoemde contractanten individueel ook genoemd als "Partij" en gezamenlijk als "Partijen"

OVERWEGENDE DAT:

- Partijen wensen samen te werken op het gebied van de realisatie van een veerverbinding tussen Heteren en Renkum, en op dit gebied een gezamenlijk Project willen uitvoeren met de titel "project Veer Heteren - Renkum" zoals beschreven in de hieronder genoemde subsidieaanvraag;
- Gemeente Overbetuwe voor de financiering van het Project een subsidieaanvraag heeft ingediend in het kader van het Regiocontract 2012-2015 voor het project Rivieren als verbindende aders;
- Het College van Bestuur van de Stadsregio op 18 juli 2013 een beschikking heeft afgegeven voor het project Veer Heteren - Renkum (bijlage 1);
- Partijen zich akkoord verklaren met de uitvoering van het Project onder de voorwaarden gesteld in deze overeenkomst en zich zullen conformeren aan de voorwaarden die door de subsidiegever zijn gesteld;
- Partijen op 19 maart resp. 1 april 2014 een intentieovereenkomst hebben gesloten, waarin zij zich ten doel hebben gesteld om middels een haalbaarheidsonderzoek gezamenlijk te onderzoeken of de realisatie van een veerverbinding tussen Heteren en Renkum haalbaar is;

- Partijen in april 2014 een haalbaarheidsstudie hebben laten uitvoeren en hieruit blijkt dat een veerverbinding tussen Heteren – Renkum voor partijen haalbaar en wenselijk is (bijlage 2);

VERKLAREN TE ZIJN OVEREENGESKOMEN:

Artikel 1 Definities

De hierna opgenomen definities maken integraal onderdeel uit van deze overeenkomst:

Begeleidingsformulier opdrachtverstrekking

Document waarin doel, werkwijze, fasering en beoogde projectresultaten zijn omschreven (bijlage 3).

Project

Alle werkzaamheden die verband houden met de voorbereiding en realisatie van een veerverbinding tussen Heteren en Renkum, zoals beschreven in deze overeenkomst en het Begeleidingsformulier opdrachtverstrekking.

Subsidiebeschikking

Subsidiebeschikking van Stadsregio Arnhem Nijmegen d.d. 18 juli 2013 (bijlage 1).

Artikel 2 Samenwerking

1. Doel van de samenwerking tussen Partijen is het uitvoeren van het Project zoals omschreven in het Begeleidingsformulier opdrachtverstrekking met inachtneming van de daarin aangegeven globale tijdsplanning.
2. Partijen verplichten zich te goeder trouw te zullen samenwerken en al hetgeen naar letter en geest met deze overeenkomst in strijd is, te zullen nalaten.
3. Elke Partij neemt de inspanningsverplichting op zich om haar aandeel in het Project tijdig en met inachtneming van de overeengekomen technische specificaties uit te voeren.
4. Partijen komen overeen dat eventuele Algemene Voorwaarden van Partijen uitdrukkelijk worden uitgesloten.

Artikel 3 Penvoerderschap en subsidie

1. Partijen verklaren zich akkoord dat gemeente Overbetuwe als penvoerder en projectcoördinator van het Project optreedt en mede namens hen de correspondentie voert in het kader van de subsidie.
2. Gemeente Overbetuwe zal de kosten van de realisatie van het veer en haar kosten van projectcoördinatie op de in het Regiocontract en in de Subsidiebeschikking voorgescreven wijze verantwoorden en ten laste brengen van het projectbudget. Overige kosten van personeel inzet van partijen worden door de partijen zelf gedragen en niet ten laste van het projectbudget gebracht.
3. De totaalkosten van het Project zijn geraamd op € 250.000,- excl. BTW. Stadsregio Arnhem Nijmegen heeft een subsidie toegekend van maximaal 50% van de totale projectkosten, met een maximum van € 125.000,-. De gemeente Overbetuwe en de gemeente Renkum financieren evenredig de totale projectkosten minus het subsidiebedrag.,
4. Gemeente Renkum zal het bedrag van € 62.500,- excl. BTW uiterlijk vier weken na datum ondertekening onderhavige overeenkomst overmaken aan gemeente Overbetuwe o.v.v. 'Project Veer Heteren-Renkum'.

Artikel 4 Organisatie en werkprocedures

1. Partijen benoemen een projectleider van gemeente Overbetuwe welke verantwoordelijk is voor de uitvoering van het Project en de integratie met de activiteiten van beide partijen. Als contactpersoon van gemeente Renkum treedt op de beleidsmedewerker Recreatie.
2. Tot de taken van de projectleider behoort onder meer het beleggen van voortgangsbesprekingen.
3. Voortgangsbesprekingen vinden tenminste 2 maal per jaar plaats. Schriftelijke voortgangsrapportage door gemeente Overbetuwe vindt tenminste 1 maal per jaar (in april) plaats, conform de hiervoor geldende eisen van de subsidieregeling.

Artikel 5 Tussentijdse beëindiging Project

Indien de realisatie van het Project door partijen gezamenlijk niet haalbaar wordt geacht, zoeken partijen naar alternatieve mogelijkheden. Wanneer vervolgens partijen gezamenlijk concluderen dat het Project geen doorgang kan vinden, worden de kosten die tot dan toe in het kader van projectcoördinatie zijn gemaakt door beide partijen gezamenlijk gedragen.

Artikel 6 Duur en planning

1. Deze overeenkomst wordt aangegaan voor de duur van het Project en eindigt derhalve op 1 januari 2016, tenzij partijen gezamenlijk verlenging overeenkomen.
2. Partijen streven ernaar het veer in voorjaar 2015 in vaart te nemen. Op grond van de subsidie moet het Project uiterlijk 31 december 2015 zijn afgerond en vindt uiterlijk 1 april 2016 de financiële afwikkeling plaats.

Artikel 7 Exploitatie veer

1. Partijen spannen zich ervoor in dat conform het bepaalde in het Begeleidingsformulier opdrachtverstrekking voor de exploitatie van de veerverbinding tussen Heteren en Renkum een contract met een exploitant wordt afgesloten. In het geval niet uiterlijk op 31 december 2015 een exploitant voor de veerverbinding is gecontracteerd, dragen partijen gezamenlijk de schade die daardoor wordt geleden uitgezonderd ambtelijke kosten.
2. Voor de jaarlijkse exploitatie willen partijen gebruik maken van het Verenfonds van de provincie. De gemeenten verwachten dat er dan nog een jaarlijkse exploitatiebijdrage van € 10.000,- tot € 15.000,- per gemeente nodig zal zijn ter dekking van de totale exploitatiekosten. Gemeente Overbetuwe en gemeente Renkum dragen evenredig bij aan het gedeelte van de exploitatiekosten welke niet kan worden gedekt door de inkomsten en andere fondsbijdragen.

Artikel 8 Algemeen

1. De overeenkomst en de bijlagen kunnen slechts bij onderlinge schriftelijke overeenstemming van Partijen worden gewijzigd.
2. Het is Partijen niet toegestaan haar rechten en verplichtingen onder deze overeenkomst over te dragen aan een derde zonder de uitdrukkelijke toestemming van de andere Partijen.
3. Die bepalingen welke naar hun aard bedoeld zijn ook na de beëindiging van deze overeenkomst van kracht te blijven zullen alsdan onverminderd van kracht blijven.

Artikel 9 Recht en geschillen

1. Op deze overeenkomst is het Nederlands recht van toepassing.
2. Alle geschillen die uit of naar aanleiding van de uitvoering van deze overeenkomst voortvloeien, zullen partijen eerst op minnelijke wijze trachten op te lossen.

3. Alle geschillen die mochten ontstaan naar aanleiding van de onderhavige overeenkomst, dan wel van nadere overeenkomsten die daarvan het gevolg zijn, zullen worden beslecht door de bevoegde rechter te Arnhem.

Artikel 10 Slotbepaling

1. Waar in deze overeenkomst enige beslissing of handeling van de gemeente wordt verlangd, is het daartoe aangewezen orgaan het college van burgemeester en wethouders van die betreffende gemeente, tenzij in deze overeenkomst of bij wettelijk voorschrift uitdrukkelijk anders is bepaald.
2. De volgende bij deze overeenkomst gevoegde bijlagen maken onlosmakelijk deel uit van deze overeenkomst. Alle bijlagen zijn als zodanig door beide partijen gewaarmerkt.
Bijlage 1: Subsidiebeschikking Stadsregio Arnhem Nijmegen d.d. 18 juli 2013
Bijlage 2: Haalbaarheidsscan Veer Heteren-Renkum d.d. mei 2014
Bijlage 3: Begeleidingsformulier opdrachtverstrekking d.d. juni 2014

Aldus overeengekomen en in tweevoud ondertekend,

te Elst, d.d. 2014

Gemeente Overbetuwe,

te d.d. 2014

Gemeente Renkum,

.....
drs. A.S.F. van Asseldonk

burgemeester van de gemeente Overbetuwe

.....
drs. J.P. Gebben

burgemeester van de gemeente Renkum

BEGELEIDINGSFORMULIER OPDRACHTVERSTREKKING team projectrealisatie gemeente Overbetuwe
Status: definitief
Naam project: Veer Heteren - Renkum
Opdrachtgever: Gemeente Overbetuwe – beleidsmedewerker Ontwikkeling Bas Colen Gemeente Renkum – beleidsmedewerker Recreatie Michiel Lassche
Opdrachtnemer: Gemeente Overbetuwe, Team Projectrealisatie (TPR)
Contactpersonen: Procesregisseur Maartje Hemme Projectleider Ronnie Koster
Datum: juni 2014
Geplande datum aanvang: juni 2014
Globale planning: • Voorbereiden realisatie aanlandvoorziening, aankleding van de entree van de zuidoever, zonodig plaatsen een meerpaal en aankoop boot. • Vergunningaanvragen. • Afspraken maken met toekomstig exploitant, Jobstap, Uiterwaarde of derde over exploitatie op basis van een meerjarenovereenkomst (mogelijk 10 jaar). • Realisatie aanlandvoorzieningen, aankleding van de entree van de zuidoever, zonodig plaatsen meerpaal en verwerving ('aankoop') boot. • Communicatie; bewegwijzering, informatiepanelen, folder en opening. • In de vaart nemen veerpont voorjaar 2015. • Voortgangsgesprekken met de gemeente Renkum vinden 2 maal per jaar plaats. • Subsidie; jaarlijkse voortgangsrapportage in april en subsidieafwikkeling.
Opleverdatum: • Project dient gerealiseerd te zijn vóór <u>31 december 2015</u>, anders vervalt subsidie € 125.000,-.
Product: Een voet- en fietsveerverbinding tussen Heteren en Renkum met een vaarschema van (eind) april tot begin oktober. Dit inclusief aanlandvoorzieningen, aanlegplaats op de krib en aankleding van de entree aan Heterense zijde, en zonodig plaatsen een meerpaal. Het zorgen voor promotie (communicatie) van het veer. De kosten van het totale werk zijn geraamd op € 250.000,- excl. BTW.

Achtergrond/aanleiding:

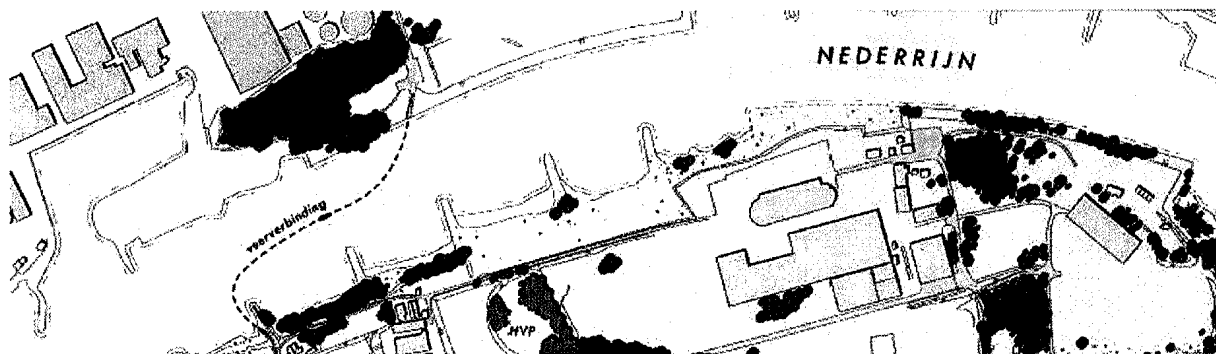
Het project

Het toeristisch/recreatief netwerk van de uiterwaarden en de achterliggende gebieden aan beide zijden van de rivier verdient verbetering. De gemeenten Overbetuwe en Renkum willen daartoe een voet- en fietsveerverbinding tussen Heteren en Renkum realiseren. Dit om de toeristische infrastructuur (fietsknooppunten-systeem) van Betuwe en Veluwe te verbinden en versterken. Dit vergroot de toeristische aantrekkelijkheid van de regio hetgeen de positie van beide projectgemeenten op dit punt ten goede zal komen.

In 2009 heeft een student van de NHTV te Breda de ontwikkelingsmogelijkheden van het veer onderzocht, stageopdracht "Heen en weer met het Renkumse veer". Sindsdien werken de gemeenten Overbetuwe en Renkum samen om de veerverbinding tot stand te brengen.

In juli 2013 heeft de stadregio een subsidie van 50% van de kosten tot een maximum van € 125.000,- ter beschikking gesteld, waarmee het project tot realisatie kan worden gebracht.

Als eerste stap van het project is een intentieovereenkomst aangegaan en is de haalbaarheid onderzocht (Haalbaarheidsscan Veer Heteren –Renkum mei 2014). Op basis van het onderzoek kunnen beide gemeenten een samenwerkingsovereenkomst sluiten en het project realiseren.



Locatie aanlandvoorzieningen

De mogelijke aanmeerplekken liggen in Heteren op de krib ten oosten van Renkumse Veerweg 7 (het oude veerhuis) en in Renkum ten oosten van Parenco.

Exploitanten

In de subsidieaanvraag is aangegeven dat Stichting Jobstap de beoogde exploitant is. Het veer Driel – Oosterbeek wordt ook door stichting Jobstap geëxploiteerd. Stichting Jobstap helpt mensen met een arbeidsbeperking aan een baan. Ook de begeleiding op de werkplek en het stimuleren en ontwikkelen naar nieuwe mogelijkheden staan hierbij centraal. Hierdoor krijgt het project -naast het bevorderen van de recreatie- ook een sociaal-maatschappelijke meerwaarde.

Een andere mogelijkheid is dat Uiterwaarde samen met stichting Jobstap het veer gaat exploiteren. Uiterwaarde (Alex Kwakernaak en Piet Smits) heeft aangegeven dat zij ook belangstelling heeft voor het veer. Zij hebben ook een boot beschikbaar.

Een combinatie van beide of een derde is ook denkbaar.

Aanbesteden van de exploitatie is nader onderzocht in een haalbaarheidsonderzoek.

Omschrijving:

Definiëring

Het doel van het project veer Heteren - Renkum is het:

- a. Realiseren van de benodigde infrastructuur aan beide oevers zoals aanlandvoorziening.
- b. Verwerven (aankopen of anderszins) veerpont
- c. In de vaart nemen van de veerpont voor het vaarseizoen 2015

De uitkomsten van het haalbaarheidsonderzoek dienen als basis voor uitwerking van de onderdelen a t/m c. In de samenwerkingsovereenkomst worden o.a. afspraken gemaakt over de projectcoördinatie.

De voorbereidende werkzaamheden

In de aanloop van het project zijn op bestuurlijk niveau als toekomstig exploitant(en) Jobstap en/of Uiterwaarde genoemd. De keuze van de exploitant(en) is bepalend voor verdere uitwerking. Zij dienen in te stemmen met de ontwerpen voor de aanlandvoorzieningen en met de keuze van de boot. De exploitant(en) hebben dus een stem in de functionele eisen, operationele eisen en ontwerpbeperkingen, al moet wel duidelijk zijn in welke mate dat doorwerkt in de toekomstige exploitatie.

Voor de aanschaf van de boot dient te worden uitgegaan van een kleine boot (maximaal 12 personen) waardoor de schipper geen groot vaarbewijs hoeft te bezitten. Hierdoor kan op personeelkosten worden bespaard. Vanwege het beleid op duurzaamheid is een boot op zonne-energie een pre.

Daarnaast is het raadzaam om RWS actief te betrekken en mee laten denken over de realisatie. Dit in verband met de watervergunning en het gebruik van de benodigde gronden waarop de aanlandvoorziening wordt gerealiseerd.

Vergunningaanvragen

Voor de realisatie van het veer zijn een aantal vergunningen noodzakelijk.

- Omgevingsvergunningen bij gemeente Overbetuwe en gemeente Renkum.
- Watervergunning bij RWS.
- De uiterwaarden van de Rijn vallen onder de Natura 2000. Daarom moet voor ruimtelijke ingrepen worden getoetst of er sprake is van strijdigheid met de Nederlandse natuurwetgeving. De aanlandvoorziening bij Heteren ligt net op de rand van Natura 2000 gebied. Nagegaan moet worden of toetsing noodzakelijk is.
- In het kader van de Beleidslijn Grote Rivieren is dit project een zogenaamd 'toelaatbare activiteit'. Buiten het vaarseizoen moeten eventuele steigers en loopbruggen wel verwijderd worden. Er mogen geen obstakels in het winterbed achterblijven.

* Er moet nog gecontroleerd worden of deze vergunningaanvragen compleet zijn.

Afspraken exploitant

In de afspraken met de exploitant moet een langjarige exploitatie c.q. instandhouding van de veerverbinding worden vastgelegd, zo mogelijk 10 jaar. Verder komen daarin administratieve aspecten en het eigendom en beheer van de boot aan bod.

De administratie betreft het beheer van de kaartjes, de boekhouding, fiscale aangelegenheden alsmede de communicatie naar de beide oevergemeenten in de vorm van een jaarverslag met financiële verantwoording alsmede het organiseren van het

noodzakelijk overleg. Ook het jaarlijkse subsidieverzoek aan het Gelders Verenfonds dient de exploitant te verzorgen. Daarnaast moeten afspraken worden gemaakt over het eigendom van de boot, de avond- en winterstalling van het vaartuig alsmede van aanmeerfaciliteiten die zijn aangebracht (n.b. de veerstoep aan de Renkumse zijde is ingericht voor een zogeheten koplader; daar zijn geen faciliteiten nodig die 's winters moeten worden opgeslagen).

In de afspraken met de exploitant moet ook worden vastgelegd hoe met het exploitatietekort wordt omgegaan: wie dekt dat af, hoe wordt betaald (eenmalig of in termijnen), is er een vast bedrag of maximumbedrag. Overwogen kan worden om een stimulans in te bouwen voor een zodanige exploitatie dat het tekort zo laag mogelijk wordt.

Realisatie

Naast een overeenkomst met de exploitant moet er een gebruiks- of huurovereenkomst met RWS worden gesloten over het gebruik van de krib. Vervolgens kunnen op basis van de subsidiebeschikking en de gemaakte afspraken met exploitant de realisatie van de aanlandvoorzieningen plaatsvinden en kan de boot worden aangekocht.

Communicatie

In het fietsroutenetwerk van de stadsregio Arnhem-Nijmegen zal de veerverbinding moeten worden opgenomen met nieuwe knooppunten en infopanelen. Aan beide oevers zullen informatieborden worden geplaatst met daarin mededelingen over onder andere de dienstregeling van het veer.

Om het veer te promoten kan een folder worden gemaakt. Daarnaast kan een feestelijke opening worden georganiseerd op het moment dat het veer in de vaart wordt genomen.

Subsidie

De werkzaamheden dienen conform de subsidieregels te worden uitgevoerd. Jaarlijks moet er een verslag uit worden gebracht aan het Algemeen Bestuur van de Stadsregio Arnhem Nijmegen over de inhoudelijke en financiële voortgang van het project.

Tevens dient hierbij een planning van activiteiten en uitgaven voor de periode van de eerstvolgende twaalf maanden overlegd te worden. Deze jaarlijkse voortgangsrapportages dienen uiterlijk 1 april volgens het rapportagemodel bij de Stadsregio te worden ingediend.

Uiterlijk 1 april 2016 of binnen 3 maanden na afronding van het project moet een aanvraag tot subsidievaststelling bij de Stadsregio Arnhem Nijmegen zijn ingediend. Dit verzoek dient vergezeld te gaan met een eindrapportage en goedkeurende accountantsverklaring conform het controleprotocol.

Overdracht

De beleidsmedewerkers van de gemeenten Overbetuwe en Renkum regelen na afronding van het project namens de gemeenten de coördinatie van de exploitatie van het veer. Aan hen dient aan het einde van het project een goede overdracht plaats te vinden.

Kaders/afbakening:

De werkzaamheden dienen uitgevoerd te worden binnen het beschikbare budget van € 250.000,- en conform de opdrachtverstrekking en de geldende subsidieregeling. Wanneer hiervan wordt afgeweken dient eerst overleg en goedkeuring met opdrachtgevers plaats te vinden.

Samenhang, samenloop met andere werken/projecten:

- Grondgebied gemeente Overbetuwe het project Randwijkse Waarden.
- Het project van de pendelboot.

Communicatie

Gemeente Renkum beleidsmedewerker Recreatie Michiel Lassche T (026) 33 48 378 is contactpersoon van de gemeente Renkum en ambtelijk opdrachtgever voor de realisatie van het veer.

Gemeente Overbetuwe beleidsmedewerker Ontwikkeling Bas Colen T 0481 362 180 is ambtelijk opdrachtgever voor de realisatie van het veer.

Gemeente Overbetuwe procesregisseur Randwijkse Waarden Maartje Hemme T 0481 362 162.

Gemeente Overbetuwe projectleider Ronnie Koster T 0481 362 131
Beoogd projectleider Veer Heteren–Renkum

Jobstap algemeen manager Ton van Trienen T 026 3397520
Utrechtseweg 263 6862 AK Oosterbeek

Uiterwaarde Piet Smits T 0344 6818 34
Regelt binnen Uiterwaarde de realisatie van veerverbindingen.

Rijkswaterstaat Niels de Roo niels.de.roo@rws.nl T 06 53 25 26 22
Betrokken bij project Randwijkse Waarden en bekend met initiatief veer.

Firma Dekker (aanleg recreatieplan) Projectleider Landschapsontwikkeling bij fa Dekker is Koen van Aanholt T 06 23 977 522

Contact met Dekker is noodzakelijk om de laatste informatie te hebben over de contacten die zij met de bewoners in de directe omgeving hebben.

De aanlegplaats in Heteren ligt tussen twee woningen in. De projectleider draagt ervoor zorg dat deze bewoners vroegtijdig geïnformeerd worden.

Familie van den Bergh Renkumse Veerweg 1 6666 LE HETEREN T 06 52 20 64 36
Familie Degen Renkumse Veerweg 2 6666 LE HETEREN

Financiën

De totaalkosten van het in de vaart brengen van het veer, inclusief de aanleg van de veerstoeppen, is geraamd op € 250.000,- excl. BTW.

Subsidievraag vanuit het regioprogramma is € 125.000,- excl. BTW. In het geval de gemeenten Overbetuwe en Renkum een samenwerkingsovereenkomst afsluiten, zullen zij daarin opnemen dat zij tezamen de andere helft van de kosten financieren, te weten ieder € 62.500,- excl. BTW.

Voor de jaarlijkse exploitatie van het veer willen de gemeenten Overbetuwe en Renkum gebruik maken van het Verenfonds van de provincie. De gemeenten verwachten dat er dan nog een jaarlijkse exploitatiebijdrage van € 10.000,- tot € 15.000,- per gemeente nodig zal zijn, afhankelijk van de omzetcijfers c.q. bezoekersaantallen.

Voor de exploitatie van het veer is bij de gemeente Overbetuwe in PNL 2014 een jaarlijks bedrag opgenomen van € 15.000,-

** bovengenoemde financiële bedragen zijn gebaseerd op de exploitatie van het veer Driel – Oosterbeek en het veer Slijk-Ewijk - Beuningen.*

Overdracht budget

Van opdrachtgever	Naar opdrachtnemer
Totaal budget beschikbaar op interneorder nummer 3800555 (totaalbedrag € 250.000,-)	Budgethouder: R. Koster Budget op interne order 3800555 Overgedragen bedrag: € 250.000,-

* Na ondertekening wordt een kostenplaats voor het budget aangemaakt.

PRS:

De gemeente Overbetuwe houdt de urenadministratie van de projectleider bij. Deze kunnen voor € 100,- per uur ten laste worden gebracht van het project.

Deze administratie van de uren wordt bijgehouden in de urenregistratie PRS van de gemeente Overbetuwe.

Risico's

Voor de realisatie van de veerverbinding moeten vergunningen worden aangevraagd. Daarnaast moet RWS medewerking verlenen voor het gebruik van de aanlandvoorzieningen. Bij omwonenden moet voldoende draagvlak zijn.

Relevante Documenten:

- Intentieovereenkomst gemeente Overbetuwe en gemeente Renkum
- Samenwerkingsovereenkomst gemeente Overbetuwe en gemeente Renkum.
- Beschikking regiocontract
- Algemene subsidieverordening
- Controle protocol
- Rapportagemodel
- Haalbaarheidsscan Veer Heteren – Renkum door buro Stroming
- Stageverslag Jan Harms Heen en weer met het Renkumse veer

Opeenvolgende fases

Deze paraaf geeft het beslismoment aan: go-no go

1. Opdrachtverstrekking

Na aanlevering van bovengenoemde informatie aan Team Projectrealisatie vindt nadere uitwerking van het project plaats in overleg met procesregisseur en de beoogd projectleider. Nauwkeurige omschrijving van projectresultaat, randvoorwaarden en eisen aan het eindproduct. Mogelijkheden/onmogelijkheden, t.a.v. bijvoorbeeld resultaat, tijd, samenloop met andere werken, capaciteit ingenieursbureau, zijn er genoeg gegevens? Kan het ingenieursbureau deze opdracht uitvoeren? Zo niet, wat is er nog nodig aan voorbereiding? Bij positieve uitkomst wordt de opdracht definitief en kan hij verder worden uitgewerkt. Met de definitieve opdrachtverstrekking wordt het beschikbare budget voor de opdracht overgedragen aan het Team Projectrealisatie?

Datum definitieve opdrachtverlening/overdracht budget:

Akkoord opdrachtgever/
budgethouder:

akkoord opdrachtnemer:

2. Voorbereidingsfase (voorbereidende werkzaamheden, vergunningaanvragen en afspraken exploitant)

Aan de hand van randvoorwaarden, functionele eisen, operationele eisen en ontwerpbeperkingen, het type boot en vergunningsmogelijkheden maakt de projectleider een bestek of design en construct opdracht voor de aanlandvoorzieningen.

De benodigde vergunningen worden uitgezocht en de vergunbaarheid, er wordt een voorstel gedaan voor de aankoop van een boot en een conceptovereenkomst met exploitant opgesteld. Opdrachtgevers controleren dit. Eventuele wijzigingen worden verwerkt door de projectleider.

Projectleider maakt een realisatieplanning waarin het tijdspad en de benodigde stappen worden geschetst (aanvragen vergunningen, aanbesteding, communicatiemomenten, uitvoering en overdracht).

4. Uitvoeringsfase (realisatie, communicatie)

Wanneer tijdens de uitvoeringsfase afwijkingen ontstaan, bijvoorbeeld door het zich manifesteren van risico's, financiële afwijkingen, afwijkingen van de planning, worden deze teruggekoppeld aan de opdrachtgever, met daarbij de voorgestelde actie naar aanleiding van de afwijking.

5. Vooroplevering (realisatie, communicatie)

Na uitvoering vindt er een vooroplevering plaats tussen opdrachtgever en opdrachtnemer en toekomstig exploitant. De opdrachtnemer krijgt voor de oplevering nog tijd om gebreken te (laten) herstellen/ te voldoen aan de opleveringsvoorwaarden.

6. Oplevering (realisatie, communicatie)

Na de vooroplevering vindt inspectie plaats. Na opmaak van het proces-verbaal worden indien nodig verbeteringen aangebracht. Na goedkeuring van de oplevering door het ingenieursbureau begint de fase van overdracht.

7. Nazorgfase en Overdracht

In deze fase vindt geleidelijke overgang van zaken naar beheer plaats. De beleidsmedewerkers Recreatie van beide gemeenten, Paul Rooijackers (Overbetuwe TBR) en Michiel Lassche (Renkum) en de exploitant.

Eventuele nog te verhelpen gebreken worden binnen de garantietermijn afgehandeld.

Overdracht gebeurt met het verstrekken van een overdrachtdossier: de revisiegegevens en andere gegevens die noodzakelijk zijn voor het beheer van het opgeleverde. Aan de hand van een checklist wordt de volledigheid en tijdige aanlevering van het dossier gecontroleerd. Er vindt een evaluatie van het project plaats, de evaluatie wordt verwerkt in een eindrapport. Eindafrekening en subsidieafrekening vindt plaats.

Datum eindrapport en eindafrekening:

Akkoord opdrachtgever

akkoord opdrachtnemer:

Haalbaarheidsscan Veer Heteren-Renkum

Mei 2014

Stroming

in opdracht van Gemeente Overbetuwe en Gemeente Renkum



Inhoudsopgave

Samenvatting	3
1. Inleiding	4
2. Ligging in de omgeving	5
3. Beoogde route, voorzieningen en bereikbaarheid	7
4. Vergunbaarheid rivierbeheerder	9
5. Gebruikersaantallen en te verwachten inkomsten	10
6. Kostenraming	14
7. Dekking en exploitatieopzet	17
8. Aanbesteding	18
Bijlagen	19

Samenvatting

Voornemen. De gemeenten Overbetuwe en Renkum overwegen een voet/fietsveer te realiseren over de Neder-Rijn tussen Heteren en Renkum. Het betreft een toeristisch seizoensveer en streven is dit in april 2015 operationeel te hebben. Ten behoeve van de besluitvorming over het project heeft Stroming in opdracht van beide gemeenten een haalbaarheidsscan uitgevoerd.

Locatie. Op grond van de ligging in de omgeving en de daar aanwezige en nog in ontwikkeling zijnde recreatieve waarden mag verwacht worden dat een veerverbinding Heteren-Renkum een aantal overzettingen realiseert dat vergelijkbaar is met die van de andere 2 pontjes die in beide gemeenten varen. Deze realiseren 13.000 – 25.000 toeristische overzettingen in het zomerseizoen. Voor het veer Heteren-Renkum wordt de onderkant van deze bandbreedte als een verstandig uitgangspunt gezien – met een aanlooperperiode van circa 10.000 overzettingen.

Investerings. Een geschikte vaarroute ligt tussen de bestaande veerstoep direct ten oosten van Parenco (noordoever) en een krib aan de zuidoever, daar waar de Renkumse Veerweg eindigt. De eerste is zonder aanpassing te gebruiken. Voor de tweede is een fietspad nodig (dat reeds is voorzien in het plan voor de Randwijkse Waarden) en een dek op de krib zodat deze beter begaanbaar wordt voor fietsers/voetgangers. Voor het in de vaart nemen van de verbinding is verder uiteraard een pontje nodig en mogelijk een afmeervoorziening voor overnachting. Gevoegd bij de voorbereidingskosten (aanvraag van vergunningen, selectie van een exploitant, projectmanagement, communicatie) is een aanvangsinvestering nodig in de ordegrrootte van € 250.000.

Exploitatie. Er zijn twee potentiële exploitanten die belangstelling hebben. Beide hebben ervaring in de sector en de regio. Op grond van cijfers van vergelijkbare veerverbindingen (Driel, Beuningen-Slijk Ewijk) kan verwacht worden dat het jaarlijks exploitatietekort circa € 25.000 zal bedragen. In een worst case scenario (geen enkele overzetting) kan dit oplopen tot ca € 50.000 maar dat is geen realistische situatie.

Financiering. Er is een projectsubsidie toegezegd door de Stadsregio van maximaal € 125.000. Voorwaarde is dat het project voor 31 december 2015 gerealiseerd is en dat eenzelfde bedrag wordt besteed door de initiatiefnemende partijen: voor elk van de gemeenten betekent dit een eenmalige investering van max. € 62.500. Deze zal voor een groot deel bestaan uit ambtelijke voorbereiding en begeleiding door een projectleider die namens beide gemeenten optreedt. Daarnaast zal het exploitatietekort voor rekening komen van beide gemeenten. Er kan een bijdrage worden aangevraagd bij het Gelders Verenfonds. Dit gebeurt ook voor het Drielse Veer en het Veer Beuningen Slijk-Ewijk en bedraagt daar 35% van het exploitatietekort. Dit bedrag kan bijv. worden gestort in een reserveringsfonds voor onderhoud of vervanging van het pontje.

Het is reëel te verwachten dat het jaarlijks door de gemeenten af te dekken exploitatietekort in ordegrrootte € 12.500 per gemeente bedraagt.

Aanbesteding. De inrichtingskosten, voorbereidingskosten en de exploitatie liggen onder de drempelbedragen voor Europese aanbesteding. In lijn met de gemeentelijke richtlijnen kan meervoudig onderhands worden aanbesteed, met 2 offertes en publicatie in een huis aan huisblad.

1. Inleiding

De gemeenten Overbetuwe en Renkum hebben de wens een voet/fietsveer te realiseren over de Neder-Rijn tussen Heteren en Renkum. Veel voorbereidend werk is reeds verricht, hetgeen onder andere resulteerde in een concept intentieovereenkomst tussen beide gemeenten en een subsidie van de Stadsregio. Die laatste zal 50% van de investeringskosten afdekken met een maximum van € 125.000. Ook twee mogelijke exploitanten zijn in beeld en wellicht zijn er nog meer gekwalificeerde gegadigden.

In de concept intentieovereenkomst is afgesproken dat de gemeenten eerst de haalbaarheid van deze recreatieve vaarverbinding laten onderzoeken. Aan Stroming is gevraagd deze haalbaarheidsscan uit te voeren.

2. Ligging in de omgeving

Of een recreatieve veerverbinding haalbaar is, is voor een belangrijk deel afhankelijk van de vraag of deze gelegen is in een aantrekkelijke omgeving en of recreanten gemotiveerd zijn om de oversteek met een voet/fietsveer te maken. Aan deze voorwaarden lijkt zeker te worden voldaan want zowel de gemeente Overbetuwe als de gemeente Renkum hebben een aantrekkelijke ligging aan de Rijn. Daarbij is hun landschappelijke karakteristiek totaal verschillend. Kenmerkend voor de gemeente Overbetuwe is het vlakke land van de Betuwe met z'n talrijke fruitboomgaarden, terwijl de gemeente Renkum tegen en op de stuwwal ligt, met z'n vele beekdalen en spectaculaire vergezichten. Een historisch verbindend element tussen beide gemeenten zijn de gebeurtenissen uit september 1944 die aan weerszijden van de Rijn hun weerslag hebben gehad.

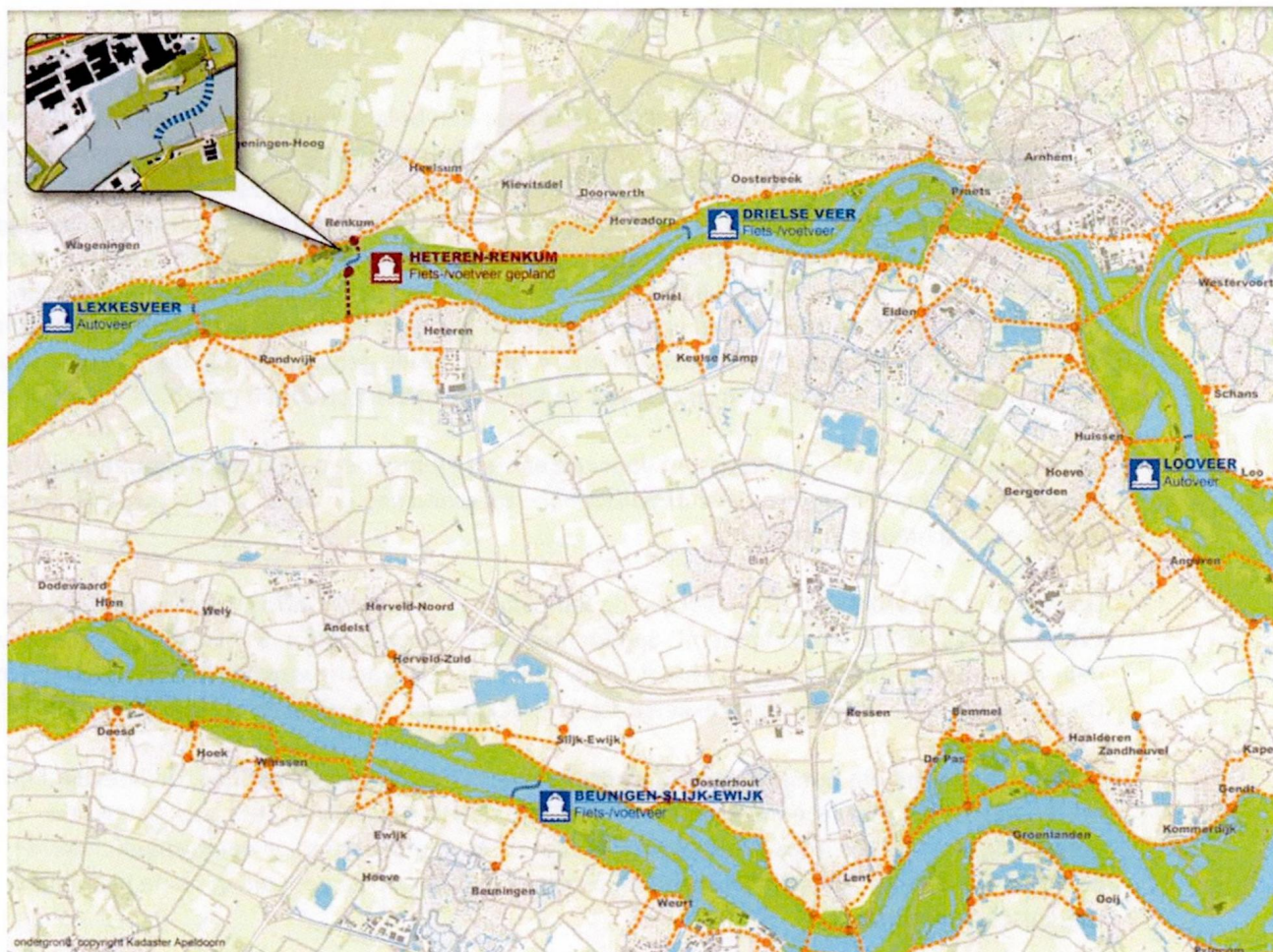
Deze ruimtelijke situatie is interessant voor recreanten en biedt een goed vertrekpunt voor de verdere toeristische en recreatieve ontwikkeling – op grond van de bestaande waarden maar ook aanhakend op nieuwe initiatieven.

De gemeente Overbetuwe beschikt over de Randwijkse Waarden waarin de (recreatie)Plas van Wijck een belangrijke plaats inneemt. Samen met Dekker Grondstoffen BV wordt hier toegewerkt naar een mooie eindinrichting van het gebied. Een andere attractie vormen de boomgaarden in Overbetuwe: in de bloesemtijd trekken deze veel bekijks van toeristen en recreanten.

Renkum is bekend om het gevarieerde landschap met grote hoogteverschillen, de beekdalen, veel bos en heide. Het Airborne museum en kasteel Doorwerth zijn belangrijke trekpleisters. De oplevering van het Renkums Beekdal in 2013 met de daarin kunstzinnige verwijzingen naar de papiernijverheid- en industrie vormen een recente, hoogwaardige aanvulling op de bestaande toeristische infrastructuur.

Bij het verhogen van de recreatieve aantrekkelijkheid hoort een goede recreatieve ontsluiting. Fietzers en wandelaars volgen nu vaak een doorgaande route over de dijk, maar kunnen slechts op enkele plaatsen de rivier oversteken om de andere oever te verkennen. Een veerverbinding tussen Heteren en Renkum zal de toegankelijkheid van de uiterwaarden en de achterliggende gebieden aan beiden zijden van de rivier te verbeteren. Dit zal de toeristische infrastructuur (fietsknooppuntensysteem) van Betuwe en Veluwe verbinden en versterken. Hierdoor wordt de toeristische aantrekkelijkheid van de regio vergroot hetgeen de positie van beide projectgemeenten op dit punt ten goede zal komen.

Veerverbindingen horen van oudsher bij de rivier. Vanaf 1862 tot begin jaren '70 bestond er een veerverbinding tussen Renkum en Heteren. Met de komst van de snelweg A50 en de bijbehorende brug over de Neder-Rijn in 1972 werd het veer overbodig en is het kort daarna uit de vaart genomen. Met het weer in gebruik nemen van een recreatief veer wordt een stukje cultuurhistorie van het rivierengebied in ere hersteld.



Het geplande voet/fietsveer over de Neder-Rijn tussen Heteren-Renkum en de veerverbindingen in de omgeving. Het gebied is met langeafstandswandelroutes en via fietsknooppunten (oranje lijnen en punten) goed ontsloten. Toevoeging van fietsknooppunten bij beide aanlegplaatsen van het nieuwe voet/fietsveer (rode punten) zal het gebruik hiervan extra stimuleren.

3. Beoogde route, voorzieningen en bereikbaarheid

Het veer gaat varen op de Neder-Rijn ter hoogte van rivierkilometer 897. Aan de noordoever is het vertrek/ aanlegpunt de bestaande veerstoep direct ten oosten van Parenco. Het vertrek/aanlegpunt aan de zuidelijke oever ligt iets verder stroomafwaarts en wordt gevormd door de krib direct ten oosten van het steenfabrieksterrein. Deze locatie is als meest geschikte naar voren gekomen in studie die in 2008 is verricht¹ en is tevens opgenomen in het ontwikkelingsplan voor de Randwijkse Waarden².



De situatie ter plekke en de beoogde route (donkerblauw): tussen de bestaande veerstoep aan de noordoever en de krib aan het einde van de Renkumse veerweg (zuidoever). De haven van Parenco is mogelijk geschikt om het pontje af te meren als het 's nachts niet wordt gebruikt. Toevoerende wegen zijn er maar aan de zuidelijk oever is het nodig daarlangs een fietspad aan te leggen. Dit is reeds voorzien (ook budgettair) in het project Randwijkse Waarden. In aanvulling daarop is het gewenst het laatste deel van het traject (groene lijn) uitnodigend en herkenbaar te maken, dmv van routeaanduidingen en bv. een landmark.

Voor een frontlader zijn beide aanlegplekken geschikt, waarbij de krib wel enige aanpassing behoeft: een oude betonnen aanlegconstructie bij de krib moet worden verwijderd en de bovenzijde van de krib moet begaanbaar gemaakt worden voor fietsers en voetgangers. Voor een zijlader zijn beide plekken ongeschikt en de noordoever is hiervoor ook niet geschikt te maken (zie hoofdstuk 4).

¹ Harm, J. 2008. Heen en weer met het Renkumse Veer?

² Gemeente Overbetuwe, 2011. Ontwikkelingsplan voor de Randwijkse Waarden.

Er is een voorziening nodig om het pontje af te meren op het moment dat het niet wordt gebruikt. Overnachten kan aan een aanmeerpontoon (zie figuur § 5.1) of een meerpaal die daartoe zou moeten worden aangebracht langs een van de rivieroeveren. Eleganter en goedkoper is het om de bestaande haven van Parenco te benutten als overnachtingshaven. Voor dit laatste is uiteraard overleg met en toestemming van Parenco nodig. Mogelijk is ook een ander overnachtingsplek te vinden in de nabije omgeving. Overwinteren gebeurt meestentijds aan de wal; de kosten daarvan drukken op de exploitatie van de exploitant.

Beide aanlegplekken zijn bereikbaar via bestaande wegen. De weg aan de noordzijde loopt tussen het bedrijfsterrein van Parenco en het natuurgebied Jufferswaard van Staatsbosbeheer. Deze weg is zonder verdere aanpassing geschikt, evenals de veerstoep. De weg aan de zuidzijde behoeft wel aanpassing: aanleg van een fietspad is nodig om fietsers en voetgangers hier te scheiden van het vrachtverkeer naar de steenfabriek. Deze aanpassing is al voorzien (ook budgettair) in het plan Randwijkse Waarden. Wel is het nodig om op het punt waar het nieuwe fietspad het tracé van de weg verlaat en in de richting van de krib loopt, zodanige aanpassingen te doen dat de route naar het pontje aantrekkelijk wordt en makkelijk te vinden is (zie figuur p 6).

De aanlegplekken blijven ook bij hogere waterstanden bereikbaar. De standen bedragen in de (zomer)maanden waarin het pontje gaat varen normaliter maximaal 7,30 + NAP (zie bijlage 2). De krib heeft een hoogte van ca 7,40+ NAP en de veerstoep loopt ook vrij snel op tot boven dit niveau. Lage waterstanden komen in de Neder-Rijn niet voor, omdat de rivier gestuwd is.

De veerstoep aan de noordzijde wordt nu nog door particulieren gebruikt om een bootje te water te laten. Dit particulier gebruik is niet mogelijk indien deze veerstoep als aanlegplek voor de pont wordt gebruikt.

4. Vergunbaarheid rivierbeheerder

De in paragraaf 3 voorgestelde route is oriënterend voorgelegd aan de rivierbeheerder RWS. Uit dit contact is naar voren gekomen dat voor de (eventuele) aanpassingen aan de krib een Waterwetvergunning nodig is. Gepolst is of zo'n kribaanpassing in beginsel vergunbaar is. Dit is het geval. Dat geldt ook voor een eventueel aanmeerpontoon (of meerpaal) maar voorwaarde is wel dat deze niet te dicht op de vaargeul komt. Dit houdt in dat zo'n voorziening aan de noordoever bij de veerstoep niet mogelijk is. Gebruik van een zijlader is daardoor niet aan de orde en ook afmeren op het moment dat het pontje niet wordt gebruikt (overnachting) is aan de noordoever niet mogelijk. Indien ervoor wordt gekozen om een overnachtingspontoon te gebruiken, eventueel met loopbrug, zal een eis zijn dit bij hoogwater weg te halen. Voor eventuele kleine voorzieningen (bijv. toilet voor de bemanning als dit op het pontje zelf niet aanwezig is) is ook toestemming van de rivierbeheerder nodig. Het is verstandig Rijkswaterstaat bij de verdere uitwerking van het project te betrekken.

Er is tevens een nautische toestemming nodig voor het in de vaart nemen van een veerverbinding. Voordat deze kan worden aangevraagd moeten de details van het pontje bekend zijn (afmetingen, type etc.). Afhankelijk van de grootte van het pontje (vanaf een capaciteit van 12 personen incl. schipper) is nodig dat het schip gecertificeerd is. De aanschaf van het pontje moet op deze eisen worden afgestemd; vooraf moet door een deskundige worden geverifieerd dat het aan de gestelde eisen voldoet. Indien gekozen wordt voor een exploitant die reeds over een pontje beschikt is zo'n controle ook nodig om te voorkomen dat onvoorziene en kostbare aanpassingen naderhand nodig zijn..

5. Gebruikersaantallen en te verwachten inkomsten

Het ligt in de bedoeling om het nieuwe veer Heteren-Renkum in exploitatie te geven bij een derde partij. De vraag “is deze veerverbinding financieel haalbaar” is dus eigenlijk de vraag “kunnen we een partij vinden die de veerdienst wil gaan exploiteren”?

Bekend is dat recreatieve veerverbindingen niet met een sluitende exploitatie kunnen worden gerund. Het vooruitzicht dat het exploitatietekort zal worden gedekt door de betreffende oevergemeenten en/of het Gelders Verenfonds is daarom noodzakelijk om een exploitant te interesseren.

Om een beeld van de benodigde bijdrage te krijgen, is gebruik gemaakt van de gegevens van twee andere pontjes die in de betreffende gemeentes varen: het Drielse Veer in gemeente Renkum en het veer Beuningen-Slijk Ewijk in gemeente Overbetuwe. Beide referenties worden hier kort behandeld.

5.1 Drielse Veer

Het Drielse Veer (Jobstap i.s.m. Stichting Drielse Veer) vaart jaarrond omdat het door forenzen en scholieren veel wordt gebruikt. Het is dus niet uitsluitend toeristisch/recreatief in gebruik. In het zomerhalfjaar (mei – september) vaart het alle dagen, in de winterhalfjaar alleen doordeweeks en dan slechts in de ochtend- en avondspits.



Het Drielse veer, een zijlader, hier afgemeerd aan een ponton dat met stangen aan de oever is verbonden.

De belangstelling voor het veer is de afgelopen jaren gegroeid en zou in 2013 op 51.700 overzettingen zijn gekomen indien het veer niet 3 weken in het hoogseizoen had stilgelegen. Door technische storingen kwam het totaal in 2013 dus iets lager uit.

Jaar	Voetgangers	Fietzers	Brommers	Forensen	Totaal
2011 *	1260	10128	516	10670	22574
2012	3680	21291	817	20910	46648
2013 **	3085	23163	449	22690	49387

*Tabel 1. Overzettingen van het Drielse Veer. *) betreft juli tot en met december 2011. ** geschat op basis van aantallen in oktober en niet gecorrigeerd voor het feit dat het veer in het hoogseizoen door technische storingen 3 weken niet in de vaart was. Bron: Stichting Drielse Veer, 2013. Voortgangsonderzoek exploitatie Drielse Veer.*

In de begroting 2013 is te zien hoe de (verwachte) verdeling is tussen de verkoop van losse kaartjes en 10-rittenkaarten. Aangenomen kan worden dat scholieren en forenzen vooral gebruik maken van 10-rittenkaarten en recreanten van losse kaartjes. Dit wordt bevestigd door de situatie bij het Veer Beuningen Slijk-Ewijk (zie 5.2), dat vrijwel uitsluitend recreatief wordt benut en waar het totaal aan overzettingen voor bijna 90% plaatsvond op basis van losse kaartjes. Op grond daarvan kan het volgende worden afgeleid voor het Drielse veer:

- gerekend over een heel jaar komt circa 40% van de overzettingen op rekening van forenzen en scholieren
- in de periode mei t/m september vonden ca 28.500 recreatief/toeristische overzettingen plaats

De prijzen per overzetting (2013) waren:

Voetganger	Fietser	Brommer	10 ritten fietser (per overzetting)	10 ritten brommer (per overzetting)
€ 0,75	€ 1,00	€ 1,00	€ 0,60	€ 0,90

De gemiddelde gerealiseerde prijs van een recreatieve overzetting (losse kaartjes, rekening houdend met de mix van fietsers, brommers en voetgangers) was in 2013 in de zomermaanden circa € 0,95. De inkomsten uit veergelden in de periode mei t/m september bedroegen dus circa € 27.000, het overige deel van de omzet, circa € 22.000, werd gegenereerd in de rest van het jaar.

De inkomsten beperken zich niet tot het innen van veergelden, ook via sponsoring worden gelden gegenereerd. Daarnaast wordt een vergoeding ontvangen voor het uitvoeren van re-integratietrajecten: Jobstap werkt deels met mensen die een achterstand hebben op de arbeidsmarkt. Het begrote exploitatietekort in 2013 bedroeg € 35.500. Dit tekort wordt gedekt door de beide oevergemeenten en een bijdrage (35% van het exploitatietekort) uit het Gelders Verenfonds³

Een groot deel van de kosten bestaat uit de lonen van de schippers en aspirant matrozen, nl. ca € 70.000 van de totale jaarkosten van circa € 100.000. Ruwweg de helft van deze uren (ca 55%) wordt gedraaid in de periode mei t/m september. Dit betekent dat de jaarlijkse loonkosten, indien het veer uitsluitend in deze periode zou worden ingezet (zoals de bedoeling is bij de verbinding Heteren-Renkum) met ca. € 35.000 zouden dalen. De inkomsten zouden dan uiteraard ook dalen, nl. met ca € 22.000 (zie hierboven). Dit betekent dat het tekort van het Drielse veer, indien het uitsluitend toeristisch/recreatief zou worden ingezet in de periode mei t/m september, zou afnemen met € 13.000 en zou uitkomen op € 22.500. Zoals in 5.2 zal blijken is dit ook de ordegrrootte van het tekort bij het Veer Beuningen Slijk-Ewijk. Bij inzet van het Drielse Veer in uitsluitend de zomermaanden zou de totale omzet dus circa € 44.500 bedragen, nl. € 22.000 aan veergelden + 22.500 aan bijdragen van oevergemeenten en Verenfonds.

³ Afgeleid uit J. Hakkenes, 2011. Projectplan Drielse Veer.

5.2 Veer Beuningen Slijk-Ewijk

Het veer Beuningen Slijk-Ewijk wordt geëxploiteerd door Uite®waarde. Het vaart in het zomerseizoen, periode mei t/m september. Het is in gebruik genomen in 2011. De belangstelling was in het tweede jaar gegroeid ten opzichte van het eerste. Op grond van de resultaten 2011 en 2012 en de begroting 2013 ontstaat het volgende beeld.

Jaar	Voetgangers	Fietsers	Brommers	Forensen	Totaal
2011	1926	8247			10173
2012	2194	10952			13146
2013					10770*

Tabel 2. Overzettings van het Veer Beuningen Slijk-Ewijk. *) dit betreft een schatting op basis van de (conservatieve) begroting.

De prijzen per overzetting (2013)

Voetganger	Fietser	Brommer	10 ritten fietser (per overzetting)	10 ritten voet- ganger (per overzetting)
€ 1,00	€ 1,50	€ 1,00	€ 1,20	€ 0,80

In Slijk-Ewijk was de gemiddelde prijs van een overzetting in 2013 (losse kaartjes, rekening houdend met de gerealiseerde mix van fietsers en voetgangers) ca € 1,35. In vergelijking met het Drielse veer wordt een lager aantal overzettings dus gecombineerd met een wat hogere opbrengst per overzetting. De opbrengsten uit veergelden bedroegen in 2012 € 17.500. De inkomsten uit veergelden worden aangevuld met de inzet van het schip bij speciale evenementen en sponsorgelden.



Het voet/fietsveer Beuningen - Slijk-Ewijk.

Het begrote exploitatietekort 2013 bedroeg € 25.000. In 2011 en 2012 lag het gerealiseerde tekort ook op dit niveau. Het exploitatietekort wordt afgedekt door gemeente Beuningen en gemeente Overbetuwe (elk € 12.500). Er wordt ook gebruik gemaakt van een bijdrage vanuit het provinciale Gelderse Verenfonds.⁴ De omzet van het veer in de afgelopen 2 jaren was ca € 38.000 - € 42.500.

5.3 Prognose Veer Heteren – Renkum.

Het valt niet te verwachten dat het veer Heteren-Renkum veel door scholieren en forenzen zal worden gebruikt. Vandaar ook de beoogde vaarperiode: de zomermaanden. Op grond van de resultaten van de beide referenties hierboven kan als ruwe verwachting voor het Veer Heteren-Renkum het volgende worden gezegd:

- het Drielse veer realiseert ca 28.500 overzettingen per jaar, het Veer Beuningen-Slijk-Ewijk ca 13.000. Het is verstandig van de laagste aantal overzettingen uit te gaan, waarbij dat in de aanlooperperiode nog wat lager zal liggen, ca 10.000 overzettingen. Een berekening uit 2008⁵ kwam uit op 8.000 – 20.000 overzettingen per jaar.
- de inkomsten uit veergelden zullen afhankelijk van de prijsstelling ordegrootte en uitgaande van 10.000 overzettingen ordegrootte € 10.000 bedragen als wordt aangesloten op de tarieven van Drielse Veer. € 8000 als wordt aangesloten bij Lexkesveer en € 13.000 als wordt aangesloten bij de tarieven van het pontje Beuningen-Slijk-Ewijk.⁶ Bij het kiezen van de prijsstelling kan in overweging worden genomen dat het pontje dicht bij Driel en Lexkesveer ligt waardoor aansluiting bij deze tarieven redelijk lijkt. Daar staat tegenover dat Driel en Lexkesveer jaarrond varen en niet uitsluitend toeristisch varen: forenzen en scholieren zijn ervan afhankelijk. Dat betekent dat een wat hogere prijs deze groepen zwaarder raakt dan de een recreant die een eenmalige oversteek maakt. De aard van het nieuwe pontje sluit dus meer aan bij het veer Beuningen-Slijk-Ewijk en dat kan een reden zijn om de daar gehanteerde prijsstelling als uitgangspunt te hanteren.
- het is reëel om uit te gaan van een resterend exploitatietekort, af te dekken door beide gemeenten, van ca € 25.000 in totaal.

Er is de mogelijkheid om bij het Gelders Verenfonds een subsidieaanvraag in te dienen. Bij het Drielse Veer en het Veer Beuningen-Slijk-Ewijk bedraagt deze 35% van het exploitatietekort.

Afgaand op de cijfers van de referentieveren kan het exploitatietekort oplopen tot maximaal ordegrootte € 45.000 per jaar (nl. de totale omzet die gerealiseerd wordt op grond van toeristisch/recreatieve overzettingen). De kans dat dit maximumtekort werkelijk wordt bereikt is verwaarloosbaar, niet alleen om dat dan ook de variabele kosten zouden dalen (en dus de omzet en het tekort) maar vooral omdat er geen reden is aan te nemen dat het aantal overzettingen (bijna) nihil zal zijn. Omdat het gebruik bij zo weinig belangstelling zal worden gestaakt. Het ligt eerder in de verwachting dat het exploitatietekort wat lager uit zal vallen dan € 25.000 omdat het fietstoerisme toeneemt. Die wordt mede veroorzaakt door de opkomst van de e-bike, waardoor de fiets-actieradius van onder andere 50-plussers sterk is toegenomen. Op beide referentieveren is ook sprake van een licht opgaande trend in het gebruik.

Het gebruik kan nog worden gestimuleerd door de veerverbinding op te nemen in arrangementen.

⁴ Alle cijfers uit Uite®waarde, z.j. Voetveer Beuningen-Slijk-Ewijk. Jaarverslag 2012, exploitatie 2012, begroting 2013.

⁵ Harm, J. 2008. Heen en weer met het Renkumse Veer?

⁶ Als zou worden aangesloten op de tarieven van het Lexkesveer (€ 0,80 voor voetgangers/fietsers) zijn de inkomsten ordegrootte € 8.000.

6. Kostenraming

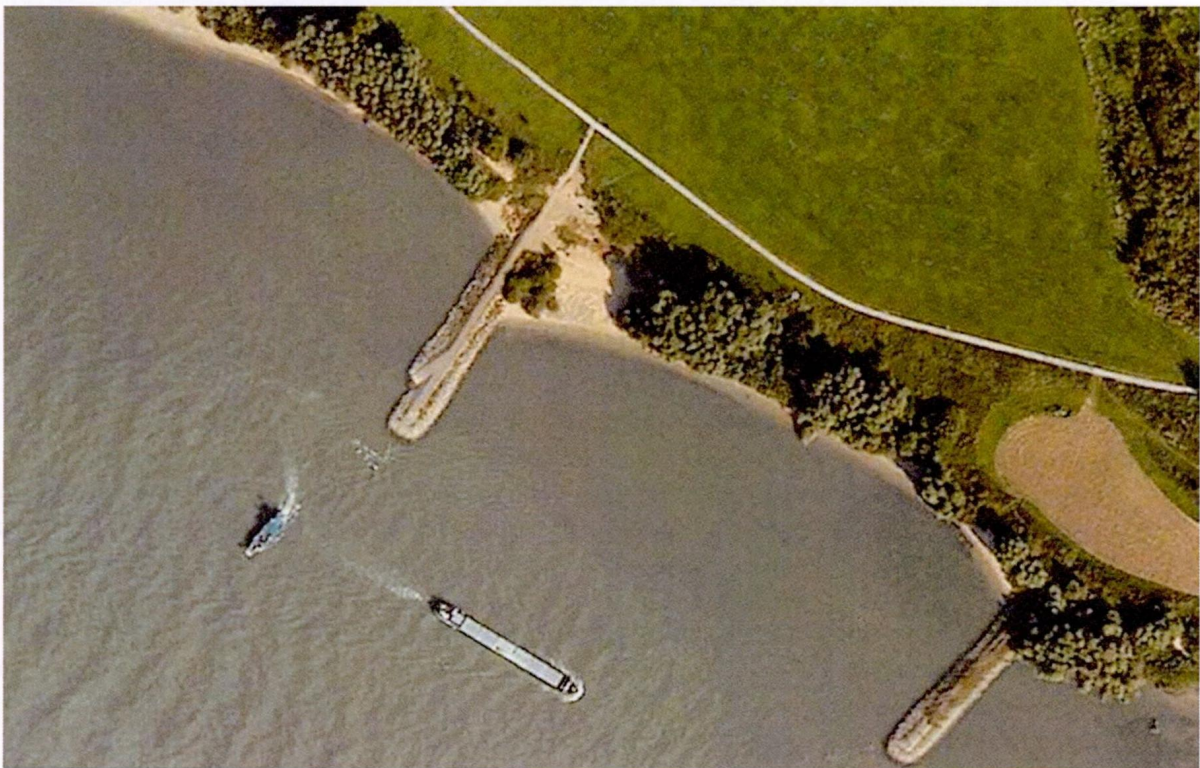
6.1 Eenmalige kosten

Voor het realiseren van de veerverbinding zijn voorzieningen en vergunningen nodig. Deze worden hieronder beschreven en waar keuzes aan de orde zijn wordt dit vermeld. De kosten zijn samengevat in de opstelling in hoofdstuk 7.

6.1.1 Aanlegplaatsen.

Voor het aanmeren op de noordoever kan de bestaande veerstoep direct ten oosten van Parenco worden benut. Consequentie van deze keuze is dat er geen zijlader kan worden gebruikt want voor het dan benodigde ponton ontbreekt de ruimte. De klep van een front- of koplader kan op de bestaande veerstoep worden neergelaten. De stroomsnelheden ter plaatse zijn aanzienlijk lager dan in de Waal waar vele pontjes in gebruik zijn. Een professionele schipper zal hier geen moeilijkheden ondervinden op de pont op zijn plek te houden.

Aan de zuidoever kan worden aangelegd op een krib. Bij het pontje bij Millingen aan de Rijn gebeurt dit aan de noordoever ook en de krib is daarvoor aan de bovenzijde aangepast. Als uitgangspunt wordt hier genomen dat een vergelijkbare aanpassing van de krib nodig is: een vlakke deklaag van ca 50 m lang en 1,5 m breed. Ook moet een ter plaatse aanwezige betonnen constructie worden verwijderd. Geschat wordt dat dit ca. € 20.000 kost.



De krib die door het pontje bij Millingen (het is op de foto net vertrokken) wordt gebruikt. Vanaf het fietspad is een deklaag op de krib aangebracht die op twee niveaus bij de rivier komt. Vanwege de geringe waterstandsfluctuaties in de Nederrijn is dit laatste bij Heteren waarschijnlijk niet nodig.

Aan de zuidoever is mogelijk een ponton (of meerpaal) nodig om het pontje af te meren indien het niet wordt gebruikt. Raming: € 10.000. Indien de haven van Parenco kan worden gebruikt (sponsoring in natura) of een andere overnachtingsplek in de omgeving, vervalt dit.

6.1.2. Toevoerwegen.

De aanlegplaatsen van de pont moeten goed bereikbaar zijn. Aan de noordoever is de bestaande weg die naar de veerstoep leidt geschikt. Aan de zuidoever loopt ook een weg maar deze wordt door vrachtverkeer gebruikt. Aanleg van een fietspad langs deze weg is nodig en vindt plaats binnen het kader (en binnen het budget) van de herinrichting van de Randwijkse Waarden. In aanvulling daarop is het wel gewenst het laatste deel van het traject dat naar het pontje voert wat aan te kleden, zodat het uitnodigend en herkenbaar wordt. Kosten ca € 5.000.

6.1.3. Pont

Aanschaf van een pontje is sterk afhankelijk van het type en de afmetingen. Uitgegaan wordt van een bedrag van ca. € 120.000.⁷ Het pontje moet minimaal - zoals alle schepen - aan de wettelijke eisen van de Scheepvaartverkeerswet voldoen. Indien er meer dan 12 personen (incl. schipper) op kunnen worden vervoerd is een groot vaarbewijs nodig en moet het schip aan zwaardere eisen voldoen (gecertificeerd zijn). Daarmee moet bij de aanschaf rekening worden gehouden. Sommige exploitanten beschikken zelf over een schip en dat is praktisch want voorkomt een lange zoektocht. In dat geval is een goede constructie dat de gemeente(n) dit schip kopen en dat de exploitant het vervolgens in bruikleen of huur krijgt van de gemeente(n). Met deze constructie (sale and lease back) kan 50% van de investering gedekt worden vanuit de regiosubsidie.

6.1.4 Theehuis

Een trekpleister dichtbij de aanlegplaatsen van een veer kan de aantrekkingskracht van de verbinding vergroten. Aan de zuidelijke oever is reeds een trekpleister in ontwikkeling in de vorm van het recreatie/natuurgebied Randwijkse Waarden. Er is daar dus geen noodzaak om nog een voorziening in de vorm van een theehuis o.i.d. aan te leggen. Bovendien is dat minder gewenst omdat dit ten koste kan gaan van de rust van de bewoners ter plekke.

Aan de noordoever zou een uitspanning - waarbij rekening moet worden gehouden met het feit dat in het winterbed permanente bebouwing niet is toegestaan - goed passen. Binnen de gemeente Renkum is hiervoor vanuit ondernemers belangstelling.

6.1.5 Communicatie & promotie

Om de pont bekendheid te geven is communicatie nodig, vooral in het startjaar. Daarna is onderhoudsmarketing nodig waarbij aangesloten kan worden bij bestaande of nieuw op te zetten arrangementen, huis aan huisbladen, VVV's etcetera. Vooralsnog wordt uitgegaan van wat intensievere intensieve communicatie gedurende het startjaar voor een totaal van circa € 10.000⁸. Uitgangspunt is dat de communicatie/marketing in de jaren daarna beperkter kan zijn en onderdeel kan uitmaken van de reguliere communicatie van gemeenten en binnen de lopende overeenkomst met het RBT KAN. Ook de exploitant van het pontje kan op dit punt actief zijn, onder andere met de ontwikkeling en het aanbieden van arrangementen. In aanvulling hierop is nog bebording nodig op zowel de dijk als nabij het veer. Dit kan eventueel worden aangevuld met een landmark om mensen te geleiden.

⁷ Het Pontje van het Drielse Veer werd destijds aangeboden voor € 70.000. Nadien bleek nog een forse aanpassing nodig, van ruim € 20.000. (bron: Stichting Drielse Veer). Het veer voor Beuningen-Slijk-Ewijk werd voor ca € 115.000 aangeschaft, inclusief revisie en er wordt gereserveerd (vervanging) op basis van een waarde van € 120.000 (bron: gemeente Overbetuwe).

⁸ Afhankelijk van de te maken keuzes kunnen kosten variëren tussen € 5000 en € 20.000. Mond med. RBT/KAN.

6.1.6 Kosten ambtelijke begeleiding

Veel voorbereidend werk is reeds verricht en beide gemeenten hebben ervaring met het in de vaart brengen en houden van voet/fietsveren. Indien (mede op grond van deze haalbaarheidsscan) besloten wordt het pontje daadwerkelijk te realiseren zijn nog de volgende (voorbereidende) werkzaamheden nodig:

- vergunningaanvragen
- opstellen bestek
- aanbesteding werkzaamheden oevers
- aanbesteding exploitatie veerdienst
- begeleiding communicatie (er van uit gaand dat de communicatieve uitingen extern worden geproduceerd)
- opstellen overeenkomsten tussen exploitant en gemeente(n)

Geschat wordt dat hiervoor in totaal circa 600 uren nodig zijn. Rekenend met een uurtarief van € 100,= betekent dit een investering van ca € 60.000

6.2. Jaarlijkse kosten en opbrengsten.

De jaarlijkse kosten betreffen kosten die binnen de exploitatie van de externe partij vallen en kosten die ten laste van de gemeenten komen. In het contract tussen gemeenten en exploitant moet exact worden vastgelegd hoe de verantwoordelijkheden gescheiden zijn. Omdat het businessmodel per exploitant verschilt, zullen deze afspraken ook sterk afhankelijk zijn van de partij waarvoor gekozen wordt. Vooruitlopend daarop worden hier de volgende uitgangspunten gehanteerd.

Tot de exploitatie van de externe partij worden gerekend al die kosten die samenhangen met het uitvoeren van de veerdienst. Daaronder het onderhoud van het schip, afschrijving/reservering voor een nieuw schip en de aanlegvoorzieningen, loonkosten, verzekeringen, drukken van foldermateriaal en kaartjes. Bij beide referentieveren wordt gewerkt met vrijwilligers. Dit drukt de kosten maar dit kostenbesparende effect is dus reeds verdisconteerd in de exploitatie en het exploitatietekort.

Ten laste van de gemeente komen al die kosten die samenhangen met het faciliteren van de veerdienst: het onderhoud van de toevoerwegen, de bebording, de kosten van ambtelijke voorbereiding en begeleiding, kosten van publiciteit via reguliere kanalen zoals de gemeente die gebruikt en dekken van het exploitatietekort.

De jaarlijkse opbrengsten uit de veerdienst komen ten goede aan de exploitant.

6.3 Subsidies

Voor het opzetten van de veerdienst is een subsidie beschikbaar van het Regiofonds. Deze bedraagt maximaal € 125.000 en is toegezegd op voorwaarde dat

- het project voor 31 december 2015 is gerealiseerd
- de beide gemeenten elk ook € 62.500 investeren.

Wordt het project goedkoper uitgevoerd dan daalt naar rato de subsidie.

Voor het afdekken van de exploitatietekorten van de veerdienst kan door de gemeenten een beroep worden gedaan op Stichting Verenfonds Gelderland. De dekking bedraagt 35% van het exploitatietekort (zowel bij het Veer Beuningen-Slijk-Ewijk als bij het Drielse veer). Dit kan ook worden aangewend om een reservering voor vervanging of onderhoud op te bouwen.

7. Dekking en exploitatieopzet

Omdat gezocht zal worden naar een derde partij die de veerbinding zal exploiteren, is het voor de initiatief nemende gemeenten niet van wezenlijk belang hoe de exacte exploitatie er uit ziet. Het is ook niet goed mogelijk om daar inzicht in te geven omdat de onderscheiden exploitanten elk een eigen strategie volgen (al dan niet jaarrond varen, al dan niet werken met re-integratietrajecten etc.). Voor de besluitvorming op gemeentelijk niveau is wel van belang welke kosten er voor de gemeente zijn gemoeid met het faciliteren van de veerverbinding, welke subsidies daarvoor extern zijn aan te trekken en wat dus naar verwachting de bijdrage zal zijn die daadwerkelijk ten laste van de gemeentelijke begroting komt. De volgende opstelling geeft daarvan een beeld.

Investeringsen		
6.1.1	Geschikt maken aanlegplaatsen	€30.000
6.1.2	Aankleding entree zuidoever(bebording, inrichting)	€5.000
6.1.3	Aanschaf Veerpont	€120.000
6.1.5	Communicatie (bewegwijzering, publiciteit, promotie, arrangementen)	€10.000
6.1.6	Ambtelijke begeleiding/projectmanagement (incl. regelen vergunningen)	€60.000
	Onvoorzien ca 10%	€25.000
	Totaal investering	€250.000
	Subsidie Regiofonds 50%	€125.000
	Totaal investering incl. subsidie	<u>€125.000</u> te dekken door gemeenten
Periodieke opbrengsten/kosten zodra pontje vaart		
Communicatie	p.m.	loopt mee in regulier programma gemeente en exploitant
Ambtelijke begeleiding, onderhoud wegen	p.m.	loopt mee in regulier programma gemeente
Onderhoud schip, verzekering, evt. loonkosten etc.	p.m.	ten laste van exploitant
Reservering vervanging	p.m.	ten laste van exploitant
Inkomsten (veergelden, sponsorgelden etc)	p.m.	ten gunste van exploitant
Subsidie Stichting Gelders Verenfonds (35% van tekort)	p.m.	*)
Dekken exploitatietekort	€ 25.000	te dekken door gemeenten

*) Hier als p.m. post opgenomen omdat dit bedrag ook aangewend kan worden voor reservering voor onderhoud/vervanging

Raming van inkomsten en uitgaven voor het voet/fietsveer Heteren-Renkum. De nummers verwijzen naar de paragrafen in de tekst.

8. Aanbesteding

Er zijn twee typen werkzaamheden waarbij de inzet van externen nodig is: de inrichtingswerkzaamheden en de exploitatie van de veerdienst. Voor beide geldt dat de financiële omvang lager ligt dan de drempelwaarden voor Europese aanbesteding (zie bijlage 1):

- de totale investering bedraagt maximaal € 125.000. Het ligt in de rede dit bedrag te splitsen omdat het aanpassen van een krib naar zijn aard echt ander werk is dan het verzorgen van communicatie of het leveren van een pont. Echter, zelfs indien niet gesplitst zou worden ligt het totaal bedrag onder de drempelwaarde ("werken": ruim € 5 miljoen, "diensten" ruim € 200.000)
- de exploitatie is niet sluitend te krijgen, zo leert de ervaring met andere pontjes. Juist daarom is bijv. een Gelders Verenfonds ingesteld: om exploitatietekorten af te dekken. De totale omzet van de exploitatie, inclusief het door gemeenten en Verenfonds af te dekken tekort, zal naar verwachting maximaal € 45.000 per jaar zijn (zie 5.1 en 5.2). Als wordt uitgegaan van een contract van onbepaalde tijd moet de waarde van de opdracht gesteld worden op 4 jaar maal dit bedrag. Dit komt dan op € 180.000.

Beide kunnen derhalve worden uitgezet op de wijze waarop de gemeente(n) dat gebruikelijk doen, conform de gemeentelijke aanbestedingsregels en EU richtlijnen. De belangrijkste uitgangspunten daarvan zijn non discriminatie, objectiviteit en transparantie.

Voor de inrichtingswerkzaamheden geldt dat veel partijen de expertise en middelen zullen hebben om ze uit te voeren. Openbare, meervoudig onderhandse aanbesteding ligt daarom voor de hand.

Voor de exploitatie van de veerdienst hebben 2 exploitanten reeds belangstelling getoond en beide exploiteren reeds een veerdienst in de gemeenten. Het ligt daarom voor de hand om met deze twee partijen het gesprek aan te gaan. Echter: mogelijk zijn er andere gegadigden. Het verdient daarom aanbeveling om in de lokale media aan te kondigen dat naar een exploitant voor de veerdienst wordt gezocht, zodat ook andere dan deze 2 reeds bekende partijen de gelegenheid krijgen in te schrijven.

Bijlage 1

Drempelwaarden Europees Aanbesteden (bron: Pianoo, expertisecentrum aanbesteden)

In de Europese aanbestedingsrichtlijnen zijn drempelwaarden (drempelbedragen) vastgesteld. Een overheidsopdracht die evenveel of meer bedraagt dan het drempelbedrag moet verplicht Europees worden aanbesteed. Deze Europese drempelwaarden voor overheidsopdrachten zijn vastgelegd in artikel 7 van de richtlijn 2004/18/EG. Drempelwaarden voor speciale sectoren zijn vastgelegd in richtlijn 2004/17/EG.

De Europese Commissie stelt elke twee jaar nieuwe drempelwaarden vast.

Hieronder een overzicht van de drempelwaarden in euro's (excl. btw) voor de periode 2014-2015:

Drempelwaarden overheidsopdrachten 2014-2015

Richtlijn 2004/18/EG

Werken	5.186.000
Leveringen	207.000*
Diensten	207.000*
Overheidsopdrachten op het gebied van onderzoeks- en ontwikkelingsopdrachten en telecommunicatiediensten, en diensten vallend onder bijlage 2B	207.000
Prijsvragen algemeen (artikel 67)	207.000*
Voor meer dan 50% door aanbestedende diensten gesubsidieerde werken (artikel 8a)	5.186.000
Voor meer dan 50% door aanbestedende diensten gesubsidieerde diensten die verband houden met werken (artikel 8b)	207.000
Concessie voor openbare werken (artikel 56)	5.186.000

** Voor de centrale overheid is dit bedrag 134.000*

Richtlijn 2004/17/EG

Opdrachten voor leveringen en diensten in de sectoren water- en energievoorziening, vervoer en postdiensten	414.000
Opdrachten voor werken in de sectoren water- en energievoorziening, vervoer en postdiensten	5.186.000

Richtlijn 2009/81/EG

Opdrachten voor leveringen en diensten op defensie- en veiligheidsgebied	414.000
Opdrachten voor werken op defensie- en veiligheidsgebied	5.186.000

Hoe bepaal ik de waarde van de opdracht? (bron: Pianoo, expertisecentrum aanbesteden)

Voor het berekenen van de waarde van de opdracht gaat men uit van de totale waarde van de opdracht exclusief BTW. Om de totale waarde te berekenen moeten ook eventuele opties of verlengingen bij de overeenkomst worden meegenomen. Voor de berekening moeten bovendien alle percelen van de opdracht worden opgeteld. Het toetsingsmoment voor bepalen van deze waarde is door de wetgeving gesteld op het moment van het versturen van de aankondiging naar het publicatieorgaan in Luxemburg. Eventuele fluctuaties daarna kunnen wel voorkomen, maar beïnvloeden de beslissing over toepassing dus in beginsel niet. Er moet een betrouwbare en

objectieve onderbouwing zijn voor de berekening van de waarde in gevallen dat deze fluctuaties leiden tot discussie over de toepasselijkheid van de aanbestedingsregels. Voor opdrachten met een periodieke prijs (bijvoorbeeld bedrag per maand) is het uitgangsbeginsel dat het maximaal aantal periodieken moet worden genomen vermenigvuldigd met de prijs per periodiek voor de berekening van het totaal.

Bij opdrachten met een looptijd

- die niet kan worden bepaald
- van onbepaalde duur
- of een langere looptijd dan 48 maanden

geldt als berekeningsgrondslag het maandelijks bedrag vermenigvuldigd met 48.

Voor deze en meer specifieke berekeningen (bijvoorbeeld bepaalde looptijd, regelmatig voorkomende diensten, homogene goederen, verzekeringsdiensten, etc.) verwijzen we graag naar de nader uitgewerkte regels in de aanbestedingsrichtlijnen en de Aanbestedingswet 2012 (artikelen 2.14 tot en met 2.22).

Bijlage 2

Waterstanden en stroming op de Nederrijn

	afvoer Lobith	afvoer Nederrijn	stand Renkum	frequentie
Gestuwd, geen stroming	<1600 m ³ /s	< 30 m ³ /s	6,0 m NAP	115 d
Tussenfase, stroming neemt toe	1600 - 2000	30 - 300	6,0 – 6,5	75 d
Ongestuwd, stromend	2000 - 3000	300 - 540	6,5 – 7,3	115 d
Ongestuwd, sterker stromend	>3000	> 540	> 7,3	60 d

	april	mei	juni	juli	aug	sep
Gestuwd, geen stroming	6 dgn	5	4	6	13	15
Tussenfase, stroming neemt toe	4	6	6	8	9	8
Ongestuwd, stromend	10	14	13	14	8	7
Ongestuwd, sterker stromend	10	6	7	3	1	0
	30	31	30	31	31	30