



---

<b>Notitie</b>	datum	7 november 2012
	onderwerp	Onderzoek kosten Veerdienst Gorinchem i.h.k.v. Altmark-criterium 4
	aan	Gemeente Gorinchem
	van	SEO Economisch Onderzoek

---

## Conclusie

In opdracht van de gemeente Gorinchem heeft SEO onderzoek uitgevoerd dat antwoord dient te geven op de vraag hoe de kosten van de Veerdienst Gorinchem zich verhouden tot de kosten van de 'gemiddelde, goed beheerde onderneming' in de zin van het Europese staatssteunrecht.

De conclusie die volgt uit dit onderzoek is dat het algemene kostenniveau van de Veerdienst Gorinchem en de niveaus van de belangrijkste individuele kostenposten niet hoger zijn dan het niveau van de 'gemiddelde, goed beheerde onderneming'. Niveaus van individuele kostenposten van de Veerdienst Gorinchem komen overeen met hetgeen voortvloeit uit de minimale eisen ten aanzien van personenvervoer over water en uit de schepen waarmee de dienstregeling wordt uitgevoerd. Andere ondernemingen zouden in dezelfde omstandigheden en met dezelfde schepen de exploitatie tegen lagere kosten niet rendabel kunnen uitvoeren. Ook komt het totale kostenniveau en de niveaus van de individuele kostenposten overeen met het beeld dat SEO heeft van de kostenstructuur van andere veerdiensten. De kostenpost 'overige kosten' - die vaak het karakter van 'restpost' heeft - is relatief laag waaruit geconcludeerd kan worden dat hieraan geen kosten worden toegerekend die niet of niet volledig samenhangen met de DAEB activiteit.

Deze conclusie is gebaseerd op een onderzoek bestaande uit een inventarisatie in het publieke domein van kosten en kostengetallen van andere veerdiensten, het beeld dat SEO heeft over kosten en kostenstructuren van aanbestede veerdiensten en een *bottom-up* analyse van individuele kostenposten van de Veerdienst Gorinchem in relatie tot de eisen die aan de activiteiten worden gesteld en activa die worden ingezet.

## Inleiding en onderzoeksaanpak

De gemeente Gorinchem (hierna de gemeente) heeft de veerverbinding Boven Hardinxveld – Werkendam – Gorinchem – Sleenwijk (hierna de veerverbinding) aangemerkt als Dienst van Algemeen Economisch Belang (DAEB). Vervolgens heeft de gemeente de veerverbinding voor de periode van (ten minste) vijf jaar "inbesteed" aan de veerdienst van de gemeente Gorinchem (hierna de Veerdienst Gorinchem).

Op verzoek van de gemeente Gorinchem heeft SEO Economisch Onderzoek (SEO) eerder onderzocht of er voldoende basis is om de veerdienst aan te merken als DAEB, en of de exploitatiebijdrage die de gemeente ter beschikking stelt aan de Veerdienst Gorinchem (hierna de exploitatiebijdrage) procedureel en materieel conform het Europees staatssteunrecht is (zie SEO-rapport 2012-3). Daarbij is de exploitatiebijdrage getoetst aan de criteria van de Beschikking van

de Europese Commissie dd 28 november 2005 inzake compensatie van DAEB's (hierna de Beschikking) en is geconcludeerd dat de voor de gehele periode vastgestelde exploitatiebijdrage geen overcompensatie bevat.<sup>1</sup> Dit impliceert dat is voldaan aan het derde Altmark-criterium.

De gemeente Gorinchem heeft SEO gevraagd om ook een toetsing op het vierde Altmark-criterium uit te voeren. In deze notitie staat daarom de volgende vraag centraal:

*Hoe verhouden de kosten van de Veerdienst Gorinchem zich tot de kosten van de "gemiddelde, goed beheerde onderneming" in de zin van het vierde Altmark-criterium?*

Ter beantwoording van deze onderzoeksvraag heeft SEO een onderzoek uitgevoerd in de periode 31 oktober-7 november. De aanpak in dit onderzoek bestaat uit de volgende drie onderdelen:

1. Onderzoek naar in het publieke domein beschikbare kostengegevens en –kengetallen van (vergelijkbare) veerdiensten;
2. Analyse op basis van kennis van kosten van veerdiensten aanwezig binnen SEO
3. *Bottom-up* analyse van kostencomponenten van de Veerdienst Gorinchem

#### *Ad. 1*

Ten aanzien van het eerste onderdeel wordt opgemerkt dat er in het verleden geen vergelijkbare Europese staatssteunzaken zijn gevoerd die de hierboven beschreven kengetallen bevatten.<sup>2</sup> SEO heeft daarom in het publieke domein gezocht naar financiële gegevens over de kosten van vergelijkbare veerdiensten, zowel naar veerdiensten in Nederland als veerdiensten in het buitenland. Zoals beschreven in het rapport 'Verdiensten van Veerdiensten' kunnen de veren worden ingedeeld naar motorisch vermogen. Langzame veren varen met een snelheid van hooguit 6 tot 12 kilometer per uur, terwijl snelle veren een snelheid van 50 tot 55 kilometer kunnen bereiken. Verder kan onderscheid worden gemaakt tussen personenveren (voor wandelaars), voetfietsveren (voor wandelaars en fietsers) en autoveren (ook geschikt voor auto's en vrachtverkeer). Een laatste onderscheid die in het kader van dit onderzoek van belang is, is het onderscheid tussen zoet- en zoutwaterveren.

In het publieke domein zijn geen gegevens over de kostenopbouw van veerdiensten in Nederland terug te vinden.<sup>3</sup> Vanwege het vertrouwelijke karakter van dergelijke gegevens, konden de verschillende veerdiensten die SEO heeft benaderd ook geen gegevens verstrekken. Ook zijn er geen

---

<sup>1</sup> Op 31 januari 2012 is de Beschikking vervangen door het Besluit van de Commissie van 20 december 2011 (hierna het Besluit). In een aanvullende notitie beschrijft SEO dat ook aan de voorwaarden van het Besluit is voldaan.

<sup>2</sup> In het recente verleden zijn er Europese staatssteunzaken gevoerd omtrent het loskoppelen van het Finse Tielikelaivos van de nationale overheid in 2007, de steun aan CalMac en Northlink voor het uitvoeren van maritieme vervoersdiensten in 2009 en steun van de Franse overheid bij de herstructurering van het inmiddels failliet verklaarde SeaFrance in 2011. Deze veerdiensten zijn allen veel groter dan de onderhavige veerverbinding. Daarnaast wordt in deze staatssteunzaken niet ingegaan op de kosten van een gemiddelde, goed beheerde onderneming.

<sup>3</sup> Jaarverslagen van de aanbieders van veerdiensten zijn ofwel niet beschikbaar (via de Kamer van Koophandel) ofwel alleen beschikbaar op concern-niveau.

bruikbare kostenkengetallen over veerdiensten beschikbaar.<sup>4</sup> Verschillende experts hebben aangegeven niet te weten van het bestaan van kostenkengetallen voor personenvervoer over water, zoals die voor busvervoer bijvoorbeeld wel bestaan, onder meer vanwege de beperkte onderlinge vergelijkbaarheid van veerdiensten en de afhankelijkheid van de kosten van de specifieke omstandigheden<sup>5</sup>. In dat licht acht SEO het wenselijk om complementair aan vergelijking van kosten van verschillende bedrijven, de kosten van de Veerdienst Gorinchem *bottom-up* te bekijken.

In het publieke domein zijn kostengegevens gevonden over een buitenlandse veerdienst. Het gaat hierbij om een kostenanalyse van drie opties voor een personenveerverbinding Seattle – Vashon Island – Southworth, een veerverbinding die jaarlijks tussen de 300.000-400.000 passagiers vervoert (Parametrix, 2006). In dit opzicht is de veerverbinding vergelijkbaar met de onderhavige veerverbinding.

#### *Ad. 2*

SEO voert regelmatig financieel-economische analyses uit van openbaarvervoersdiensten waaronder openbaar vervoer over water, vaak ten behoeve van aanbestedingsprocedures. Daarmee heeft SEO een beeld van de kosten en kostenstructuren van andere veerdiensten.

Omdat de gegevens van deze veerdiensten waarover SEO beschikt vertrouwelijk zijn en bedrijfsgevoelige informatie bevatten, wordt ten behoeve van deze notitie een beoordeling in kwalitatieve termen gegeven van de kosten en kostenstructuur van de Veerdienst Gorinchem ten opzichte van het beeld dat SEO op basis van die informatie heeft. SEO verklaart daarbij objectiviteit te betrachten en de conclusie te hebben gebaseerd op het feitelijk beeld dat SEO heeft.

Dat beeld is gebaseerd op informatie van drie zoetwater veren, waarvan twee snelle voetfietsveren en een (langzame) autoveer. Deze veerdiensten zijn allen aanbesteed, waardoor de kosten van dergelijke veerverbindingen een indicatie geven van de kosten van een gemiddelde, goed beheerde onderneming.

---

<sup>4</sup> Van de Veolia Fast Ferry Vlissingen – Breskens zijn enkele kengetallen bekend van 2010. Er zijn met 16.271 afvaarten 653.000 reizigers vervoerd, die tezamen 4.081.000 reizigerskilometers aflegden. De reizigersopbrengsten bedroegen € 1.414.000 en de exploitatiebijdrage € 3.452.000. Er is echter niet bekend of deze opbrengsten genoeg zijn om de exploitatiekosten te dekken en hoe de kosten zijn opgebouwd. Het rapport 'Verdiensten van Veerdiensten' beschrijft kengetallen van de zeven veren die onder de Wet Personenvervoer 2000 vallen. Tezamen hadden zij in 2009 2.909.000 personen overgezet met in totaal 142.17 fte. De exploitatiekosten per persoon bedroeg € 4,70 voor provinciale veren, en € 2,77 voor particuliere veren. Helaas beschrijft dit rapport de verhouding tussen particuliere en provinciale veren niet, zodat deze cijfers voor het onderhavige onderzoek niet bruikbaar zijn.

<sup>5</sup> In een staatssteunzaak betreffende personenvervoer over spoor waarschuwt de Europese Commissie ook voor de geringe vergelijkbaarheid van verschillende ondernemingen in de sector: "De Commissie vestigt verder de aandacht op de geringe vergelijkbaarheid van de ondernemingen van de sector, die zowel door Deense autoriteiten als door DKT wordt erkend, waardoor het niet mogelijk is de prestatie-indicatoren van DSB naast die van andere ondernemingen te leggen." (Randnummer 290) Uit <sup>[1]</sup> BESLUIT VAN DE COMMISSIE van 24 februari 2010 betreffende de contracten voor openbaarvervoersdiensten tussen het Deense ministerie van Vervoer en Danske Statsbaner (Steu maatregel C 41/08 (ex NN 35/08))

*Ad. 3*

Vanwege de beperkte gegevens die beschikbaar zijn, en het vertrouwelijke karakter van de gegevens van de Nederlandse veerdiensten, zullen de drie grootste kostenposten van de Veerdienst nader bestudeerd worden. Dit betreffen de kostenposten 'personeel', 'brandstof' en 'kapitaallasten'. Naast het afzetten van deze posten tegenover deze kostenposten van andere veerdiensten (benchmark), zal aan de hand van het aantal dienstregelingen, bestaande wet- en regelgeving en gegevens over prijzen worden geanalyseerd of de kosten van de Veerdienst Gorinchem uit de pas lopen met wat er minimaal vereist is.

Ten aanzien van deze notitie geldt dat gegronde en gepaste conclusies alleen kunnen worden getrokken wanneer deze notitie als een geheel wordt gezien. Het zien van alleen delen van deze notitie kan tot daarvan afwijkende conclusies leiden. Op de voor de analyses gebruik gemaakte gegevens is door SEO geen onderzoek verricht dat het karakter draagt van een accountantscontrole of *due diligence*. SEO kan derhalve niet verantwoordelijk worden gehouden voor fouten of omissies in die gegevens.

### Het vierde Altmark-criterium

Het Hof van Justitie heeft in het Altmark-arrest vier cumulatieve voorwaarden geformuleerd waaronder een compensatie voor een openbare dienst geen staatssteun vormt. Het vierde criterium stelt dat:

“wanneer de met de uitvoering van openbardienstverplichtingen te belasten onderneming in een concreet geval niet is gekozen in het kader van een openbare aanbesteding, [...] moet de noodzakelijke compensatie worden vastgesteld op basis van de kosten die een gemiddelde, goed beheerde onderneming, die zodanig met vervoermiddelen is uitgerust dat zij aan de vereisten van de openbare dienst kan voldoen, zou hebben gemaakt om deze verplichtingen uit te voeren, rekening houdend met de opbrengsten en een redelijke winst uit de uitoefening van deze verplichtingen.”

De 'Mededeling van de Commissie betreffende de toepassing van de staatssteunregels van de Europese Unie op voor het verrichten van diensten van algemeen economisch belang verleende compensatie' (hierna de Mededeling) verduidelijkt de in het Altmark-arrest vastgelegde criteria. Voor wat betreft het begrip “goed beheerde onderneming” beschrijft de Mededeling het volgende:

“De lidstaten kunnen hun analyse onder meer baseren op kengetallen die representatief zijn voor de productiviteit (zoals omzet/geïnvesteerd kapitaal, totale kosten/omzet, omzet per werknemer, toegevoegde waarde per werknemer, personeelskosten/toegevoegde waarde). [...] De ondernemingen die op basis van deze kengetallen als representatief gelden voor wat een doeltreffend beheer is, kunnen worden beschouwd als representatieve, gemiddelde ondernemingen.”

Verder beschrijft de Mededeling dat de verwijzing naar een „gemiddelde” onderneming inhoudt dat er een voldoende aantal ondernemingen bestaat waarvan de kosten in aanmerking kunnen worden genomen, en:

“Indien de lidstaat kan aantonen dat de kostenstructuur van de met de dienst van algemeen economisch belang belaste onderneming beantwoordt aan de gemiddelde kostenstructuur van doelmatige en vergelijkbare ondernemingen uit de betrokken sector, wordt het compensatiebedrag waarmee de onderneming haar kosten kan dekken, daaronder begrepen een redelijke winst, geacht het vierde Altmark-criterium in acht te nemen.”

### Analyse kostenposten

SEO-rapport 2012-3 beschrijft de kostenopbouw van de exploitatie van de Veerdienst Gorinchem voor de onderhavige veerverbinding. Zoals in dit rapport beschreven is de veerverbinding in april 2012 in gebruik genomen, waardoor de cijfers voor 2012 betrekking hebben op driekwart jaar. Voor de vergelijkbaarheid met andere veerdiensten worden de cijfers in deze notitie voor 2012 voor een geheel jaar genomen (de cijfers worden dus gepresenteerd alsof de veerverbinding per 1 januari 2012 in gebruik werd genomen).

De meerjarenbegroting is sinds de verschijning van het SEO-rapport op een punt aangepast. De personeelskosten zijn aangepast naar aanleiding van artikel 5.6 van de Binnenvaartregeling. Dit artikel vereist namelijk een minimumbemanning voor snelle veerponten waar in de oorspronkelijke meerjarenbegroting geen rekening mee werd gehouden. Hoewel de oorspronkelijke meerjarenbegroting uitgaat van één schipper, vereist de Binnenvaartregeling echter dat er ook een matroos aan boord is.

Tabel 1 beschrijft de aangepaste meerjarenbegroting, waarbij onderscheid is gemaakt tussen de kostenposten ‘personeelskosten’, ‘brandstofkosten’, ‘kapitaallasten’ en overige kosten. Tezamen vormen de kostenposten ‘personeel’, ‘brandstof’ en ‘kapitaallasten’ 90 procent van de exploitatiekosten.

**Tabel 1** De personeels-, brandstof- en kapitaallasten vormen tezamen 90 procent van de exploitatiekosten van de Veerdienst Gorinchem

	2012	2013	2014	2015	2016
Personeelskosten	489.243	501.474	514.011	526.861	526.861
Kapitaallasten					
Rentelasten	41.498	41.498	41.498	41.498	41.373
Afschrijvingen	102.721	101.396	100.071	98.746	98.521
Brandstof	277.710	284.623	291.721	299.009	299.359
<i>Subtotaal</i>	<i>911.172</i>	<i>928.991</i>	<i>947.301</i>	<i>966.114</i>	<i>966.114</i>
Overig	93.260	105.017	102.332	117.184	117.184
<i>Totaal</i>	<i>1.004.432</i>	<i>1.034.008</i>	<i>1.049.633</i>	<i>1.083.298</i>	<i>1.083.298</i>

Bron: SEO-rapport 2012-3 en ‘Definitieve meerjarenbegroting HVM 2011 – 2015’

### Personeelskosten

De personeelskosten vormen gemiddeld 49 procent van de totale exploitatiekosten en bedragen ongeveer € 76 per dienstregeluur. Dit komt overeen met het beeld van deze kostenpost van de andere Nederlandse snelle voet-fietsveren en is lager dan de langzame autoveer. De personeelskosten van de Washington State Ferry hebben een aandeel van 40 procent van de totale kosten. Dit lagere aandeel kan verklaard worden door het lagere minimumloon in de Verenigde Staten.

Naast deze vergelijking met andere veerdiensten, kan ook worden geanalyseerd welke factoren de personeelskosten bepalen. De totale personeelskosten worden bepaald door het aantal dienstregelingen van de veerverbinding, het aantal bemanningsleden dat volgens wet- en regelgeving vereist is op de veerboten, de voorbereidings- en afsluitingstijd (inclusief administratieve handelingen) die de bemanning nodig heeft en de arbeidsvoorwaarden van het personeel.

Het aantal DRU's is een gangbare maatstaf in het openbaar vervoer dat aangeeft hoeveel uren dienstregeling er wordt verzorgd. Tabel 2 beschrijft het aantal dienstregelingen (DRU's) van de huidige dienstregeling; in totaal worden er jaarlijks 6.407 DRU's aangeboden.

**Tabel 2 De dienstregeling van de veerverbinding bestaat uit 6.407 DRU's**

Traject	Tijd (min)	Aantal vaarten per dag					zondag zomer	totaal/ jaar	totaal DRU's
		ma/vr	do avond	zaterdag	zondag				
Hardingsveld -Werkendam	6	38	5	30	16	8	12.810	1.281	
Werkendam - Gorinchem	16	37	7	31	16	9	12.736	3.396	
Gorinchem - Sleeuwijk	8	38	7	31	15	10	12.975	1.730	
<b>Totaal</b>							<b>38.521</b>	<b>6.407</b>	

\* De zomermaanden betreffen april t/ oktober. Bron: [www.veerdienstgorinchem.nl](http://www.veerdienstgorinchem.nl)

Het aantal bemanningsleden dat per DRU vereist is, vloeit voort uit de regelgeving. Hoewel de oorspronkelijke "Meerjarenbegroting HVM 2011-2015" uitging van één schipper per veerboot, vereist het Ministerie van Infrastructuur en Milieu dat er naast een schipper ook een matroos op de (snelle) veerboten aanwezig is. De meerjarenbegroting is hier onlangs op aangepast.

In totaal dient vanaf 1 januari 2013 dus voor 12.814 uren personeel beschikbaar te zijn te zijn om de dienstregeling uit te voeren. Om te berekenen hoeveel fte personeel hiervoor vereist is, zijn gegevens nodig over de voorbereidings- en afsluitingstijd (inclusief administratieve handelingen) en het CAO van de Veerdienst Gorinchem. Het CAO bevat gegevens over het netto aantal uren dat een werknemer per jaar maakt; ondanks dat de werknemers van Veerdienst Gorinchem een contract hebben voor 36 uur per week, zullen zij vanwege vakantie en dergelijke niet 1.877 per jaar ( $365/7 * 36$ ) ingezet kunnen worden. De veerdienst Gorinchem sluit aan bij de Nautische CAO van SwetsODV, waarin 9 feestdagen, 29 vakantiedagen en 1 dag buitengewoon verlof per jaar bij een werkweek van 40 uur zijn opgenomen. Indien wordt uitgegaan van het gemiddelde



verzuimpercentage van 4,2 procent<sup>6</sup>, dan bedraagt het aantal beschikbare uren van een fte 1.510 uur per jaar. De voorbereidings- en afsluitingstijd ligt gemiddeld tussen de 10 en 20 procent.

Dit resulteert erin dat de dienstregeling minimaal 9 tot 10 fte personeel (over het gehele jaar vereist) vereist. De Veerdienst Gorinchem heeft personeelskosten van 6 fte schippers en 4 matrozen in de meerjarenbegroting opgenomen. Het coördinerende en administratieve personeel van de Veerdienst Gorinchem wordt via een verdeelsleutel aan de DAEB-activiteit toegekend. De personeelskosten komen daarmee uit op het niveau dat minimaal vereist is.

### Kapitaallasten

Voor de onderhavige veerverbinding worden twee schepen ingezet: de Gorinchem X en de Gorinchem XI. De Gorinchem XI heeft de grootste capaciteit en wordt op de reguliere dienstregeling ingezet. De Gorinchem X is kleiner en beschikt tevens over voorzieningen zodat de boot kan worden ingezet bij calamiteiten. Deze boot wordt ingezet tijdens de spits.

Het aandeel van de kapitaallasten in de totale exploitatiekosten van de Veerdienst Gorinchem wijkt niet af van het beeld dat andere veerdiensten laten zien ten aanzien van deze kostenpost, zowel aan de Nederlandse veerdiensten als aan de Washington State Ferry. De gemiddelde kapitaallasten per DRU zijn aan de lage kant.

Voor wat betreft de opbouw van de kapitaallasten kan worden opgemerkt dat voor de aanschaf van het nieuwe schip Gorinchem XI een aanbestedingsprocedure is doorlopen. Gegeven de gewenste specificaties van het schip, zou het schip daarom gebouwd moeten zijn voor de laagste prijs. Zoals SEO in een eerdere notitie heeft opgemerkt, zijn de verkregen aanschafsubsidies voor beide schepen ook op een correcte manier in de meerjarenbegroting verwerkt.<sup>7</sup>

### Brandstof

De brandstofkosten vormen gemiddeld 28 procent van de exploitatiekosten en zijn ongeveer € 41 per DRU. De brandstofkosten zijn hoger dan de brandstofkosten die volgen uit het beeld van de andere veerdiensten. Ten opzichte van de Washington State Ferry is het aandeel van de brandstofkosten hoger, maar dit kan waarschijnlijk worden verklaard door de lagere brandstofprijzen in de Verenigde Staten. Daarbij wordt opgemerkt dat brandstofkosten van verschillende veerdiensten uiterst gering vergelijkbaar zijn, omdat deze sterk afhangen van het type schip, de motoren en de capaciteit. Gegeven het schip waarmee gevaren wordt, zijn de brandstofkosten niet of nauwelijks beïnvloedbaar en als zodanig van gelijke omvang ongeacht de onderneming die de dienstregeling met dat schip uitvoert.

<sup>6</sup> Dit betreft het gemiddelde ziekteverzuim van 2011 van alle sectoren ([www.cbs.nl](http://www.cbs.nl)).

<sup>7</sup> SEO heeft van de gemeente Gorinchem begrepen dat de schepen deels gefinancierd zijn met een lening van de Bank voor Nederlandse Gemeente (BNG) en deels met een subsidie. In de Activiteitenofferte is de netto-investering, dat wil zeggen de aanschafwaarde minus de subsidie, als basis genomen voor de berekening van de kapitaallasten die gemocid zijn met de investering. Door met dit netto bedrag te rekenen worden op correcte wijze de kapitaallasten aan de DAEB toegerekend en vindt er geen dubbelstelling plaats.

De brandstofkosten worden bepaald door het aantal dienstregeluren, het brandstofverbruik van de schepen, de verdeling van de inzet van beide schepen en de brandstofprijzen. Zoals reeds beschreven bedraagt het aantal dienstregeluren van de onderhavige veerverbinding is 6.407.

De Gorinchem X en Gorinchem XI varen op gasolie (zwavelvrije 10 ppm). Uit interne documenten van de Veerdienst Gorinchem blijkt dat de Gorinchem X gemiddeld 28,1 liter per draaiuur verbruikt, en de Gorinchem XI 59,6 liter per draaiuur. Het verbruik van Gorinchem XI is hoger omdat dit vaartuig groter is en meer capaciteit heeft.

Periodiek verspreidt het Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart (CBRB) een zogenaamde gasoliecirculaire die de prijswijzigingen van gasolie weergeeft.<sup>8</sup> In de periode 1 januari tot en met 26 oktober 2012 bedroeg de gemiddelde prijs van € 0,795 per liter.<sup>9</sup>

Bij 6.407 dienstregeluren, de hierboven beschreven inzet van de schepen, en een extra brandstofverbruik van 10 procent in verband met opstarten, onderhoudswerkzaamheden en dergelijke, zouden de brandstofkosten daarom in het eerste jaar rond € 275.000 uitkomen. Het bedrag in de meerjarenbegroting loopt dus niet uit de pas. Gegeven de specificaties van de schepen zijn de brandstofkosten dus niet hoger dan noodzakelijk.

### Overige kosten

De overige kosten van Veerdienst Gorinchem zijn laag in vergelijking met het beeld dat volgt uit de Nederlandse veerdiensten en in vergelijking met de Amerikaanse veerdienst. Dit duidt erop dat aan deze post 'overige kosten' - die vaak het karakter van 'restpost' heeft - geen kosten worden toegerekend die niet of niet volledig samenhangen met de DAEB activiteit.

---

<sup>8</sup> Het CBRB verspreidt deze informatie in het kader van de brandstofclausules die binnenvaartschippers opnemen in de vervoerovereenkomsten, waarin staat beschreven contractpartijen met de risico's van schommelingen in de brandstofprijzen omgaan.

<sup>9</sup> Gebaseerd op leveringen van meer dan 4000 liter. Dit bedrag is exclusief BTW en accijns, die de Veerdienst Gorinchem niet hoeft te betalen over brandstof. De gemeente draagt overigens wel BTW af over haar inkomsten.