Van: 5.1.2.e
Aan: 5.1.2.e
Onderwerp: Accepted: bespreking rapport

==========3D==========3D==========
Op dit e-mailbericht en eventuele bijbehorende attachments is een disclaime= van toepassing, die is opgenomen op onze website: http://www.ey.com/NL/nl=Home/E-mail-disclaimer Indien u niet in staat bent deze disclaimer te raad=legen en/of op te slaan, kunt u een e-mail bericht zenden aan mailto:info@nl.ey.com, waarna wij u de discl=imer zullen toezenden.
==========3D==========3D==========
This e-mail and any attachments are subject to a disclaimer which is includ=d on our website: http://www.ey.com/NL/nl/Home/E-mail-disclaimer If you ar= unable to retrieve and/or save this disclaimer, please send an e-mail to =ailto:info@nl.ey.com and we will send you the disclaimer.
==========3D==========3D==========

Van: 5.1.2.e
Aan: 5.1.2.e ; 5.1.2.e
Cc: 5.1.2.e
Onderwerp: AIS download
Datum: dinsdag 13 augustus 2019 22:47:08

Dag 5.1.2.e en 5.1.2.e

EY voert een vergelijkend onderzoek uit aan dat van Eden McCallum. EY krijgt daarbij volledige inzage in de boekhouding van de reders, waarbij EY de vertrouwelijkheid waarborgt. Voor hun onderzoek ontvangen ze ook graag een AIS data dump gelijk aan de datadump die Eden McCallum heeft ontvangen. EY zou deze data dan graag over zowel 2018 als 2017 ontvangen.

Kunnen jullie dit zo snel mogelijk klaarzetten? (Desnoods eerst 2018 en daarna 2017).

Bij voorbaat dank!

Met vriendelijke groet,
5.1.2.e

Begin doorgestuurd bericht:

Van: 5.1.2.e <5.1.2.e @nl.ey.com>
Datum: 13 augustus 2019 om 19:09:28 GMT
Aan: "5.1.2.e <5.1.2.e @amsterdam.nl>
Kopie: 5.1.2.e 5.1.2.e @nl.ey.com>, 5.1.2.e 5.1.2.e @nl.ey.com>, 5.1.2.e <5.1.2.e @nl.ey.com>
Onderwerp: Antw.: FSI update PDI

Beste 5.1.2.e

Zoals ingesproken op je voicemail heb ik eea nagevraagd bij onze specialisten op dit gebied. Hieronder staat hun uitleg/reactie, zou je kunnen aangeven of deze uitleg voor jullie voldoende is? Het zou dus niet nodig zijn om de verwerkersovereenkomst te tekenen (we zijn verwerkingsverantwoordelijke). Indien gewenst kan ik een call inplannen samen met mijn collega, maar hopelijk is onderstaande tekst afdoende en kunnen we zo spoedig mogelijk over de dataset beschikken.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

EY neemt haar verantwoordelijkheid met betrekking tot de bescherming van persoonsgegevens erg serieus. Uw onderstaande e-mail met daarin uw vragen over de bescherming c.q. verwerking van persoonsgegevens op basis van de AVG doet vermoeden dat sprake zou zijn van een relatie waarbij u de verwerkingsverantwoordelijke bent en wij de verwerker. Als onderdeel van onze uitvoerige voorbereiding op de implementatie van de AVG, heeft EY zich gefocust op de vraag in welke gevallen EY – met het oog op haar meer algemene controle- en professionele advieswerkzaamheden – wordt aangemerkt als verwerker en in welke gevallen als verwerkingsverantwoordelijke. De uitleg van de begrippen “verwerkingsverantwoordelijke” en “verwerker” zijn erg belangrijk, omdat deze begrippen bepalen waar de primaire verantwoordelijkheid ligt voor de naleving van de wet. Wij hebben

vastgesteld dat EY in de overgrote meerderheid van de gevallen (inclusief deze) een verwerkingsverantwoordelijke is. In het onderstaande wordt dit uitgelegd.

In het algemeen geldt dat de verwerkingsverantwoordelijke volledig is onderworpen aan de wet en moet voldoen aan alle "beginselen van gegevensbescherming", inclusief (i) het verwerken van persoonsgegevens op een eerlijke en rechtmatige manier, (ii) het hebben/treffen van passende beveiligingsmaatregelen en (iii) het respecteren van de rechten van betrokkenen.

Met betrekking tot de meer algemene controle- en professionele advieswerkzaamheden, is EY een verwerkingsverantwoordelijke omdat (i) EY haar eigen onafhankelijke professionele oordeel uitoefent, (ii) beschikt over een hoge mate van deskundigheid en autonomie bij de uitvoering van haar werkzaamheden en (iii) gegevens gebruikt in overeenstemming met haar wettelijke, regelgevende en professionele verplichtingen, in plaats van op uw instructies. Opmerking verdient dat EY op grond van beroepsregels onafhankelijk en objectief dient te zijn. Voor zover EY zou worden aangemerkt als verwerker en namens u persoonsgegevens verwerkt (hetgeen uitdrukkelijk niet het geval is), zou dit betekenen dat EY niet voldoende onafhankelijk en objectief zou zijn.

Om het werk waarvoor EY is ingeschakeld goed uit te voeren, bepaalt EY (i) of persoonlijke gegevens moeten worden verwerkt, (ii) welke persoonlijke gegevens nodig zijn (dat wil zeggen de inhoud van de gegevens), (iii) de manier waarop het wordt verwerkt (dat wil zeggen hoe het ingeschakelde team de gegevens in de praktijk gebruikt) en (iv) hoe lang deze gegevens moeten worden bewaard. In het algemeen zullen de gegevens worden bewaard voor de wettelijke of statutaire (bewaar)termijn, in overeenstemming met de beroepsregels die van toepassing zijn op EY. EY is ook verantwoordelijk voor de inhoud van het werk en uiteraard zal EY alleen persoonsgegevens gebruiken die verkregen zijn in verband met de aan EY verstrekte opdracht op basis van de overeenkomst die met u is gesloten.

Natuurlijk bent u ook een verwerkingsverantwoordelijke voor wat betreft uw eigen gegevens, maar het is niet zo dat iedere partij aan wie de verwerkingsverantwoordelijke gegevens verstrekt ook een verwerker (namens de verwerkingsverantwoordelijke) is. Zowel EY als u zullen verwerkingsverantwoordelijke zijn met betrekking tot de gegevens die aan EY zijn verstrekt in verband met de meer algemene controle- en professionele advieswerkzaamheden.

Als u meer zekerheid c.q. informatie wilt over hoe EY omgaat met de AVG kunt u deze links raadplegen: https://sites.ey.com/sites/Article30Netherlands/Shared%20Documents/ey-eu-general-data-protection-regulation-gdpr.pdf en https://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/ey-protecting-your-data/$FILE/ey-protecting-your-data.pdf.

From: 5.1.2.e <5.1.2.e@amsterdam.nl>
Sent: Tuesday, August 13, 2019 12:32 AM
To: 5.1.2.e <5.1.2.e@nl.ey.com>
Cc: 5.1.2.e 5.1.2.e@nl.ey.com>; 5.1.2.e <5.1.2.e@nl.ey.com>; 10.2.e <10.2.e nl.ey.com>
Subject: Re: update

Dag 5.1.2.e

Hierbij de verwerkersovereenkomst zoals ook getekend door Eden McCallum. Als jullie deze aanpassen en getekend terugsturen dan kunnen we de AIS data aan jullie sturen.

Met vriendelijke groet,
5.1.2.e

De gemeente Amsterdam streeft naar optimale dienstverlening en zorgvuldige afhandeling van e-mailverkeer. Als een e-mail niet voor u is bestemd, verzoekt de gemeente u vriendelijk ons van de juiste adressering op de hoogte te stellen en de e-mail te verwijderen zonder de informatie te gebruiken en te delen met anderen. Voor verdere informatie over de rechten op informatie, zie https://www.amsterdam.nl/proclaimer.

==========

Op dit e-mailbericht en eventuele bijbehorende attachments is een disclaimer van toepassing, die is opgenomen op onze website: http://www.ey.com/NL/nl/Home/E-mail-disclaimer Indien u niet in staat bent deze disclaimer te raadplegen en/of op te slaan, kunt u een e-mail bericht zenden aan mailto:info@nl.ey.com, waarna wij u de disclaimer zullen toezenden.

==========

This e-mail and any attachments are subject to a disclaimer which is included on our website: http://www.ey.com/NL/nl/Home/E-mail-disclaimer If you are unable to retrieve and/or save this disclaimer, please send an e-mail to mailto:info@nl.ey.com and we will send you the disclaimer.

==========

Van: 5.1.2.e
Aan: 5.1.2.e
Onderwerp: Automatic reply: Project Canal - Informatie Verzoeklijst
Datum: maandag 5 augustus 2019 13:03:03

Thank you for your message. I will be out of the office starting the 5th of August and returning the 17th of August 2019 with limited email access. For urgent matters during my absence, please contact me through my mobile number +31 (0) 6 5.1.2.e or my colleague 5.1.2.e : +31 (0) 5.1.2.e | 5.1.2.e @nl.ey.com
Best regards,
5.1.2.e

==========3D==========3D==========
Op dit e-mailbericht en eventuele bijbehorende attachments is een disclaimer van toepassing, die is opgenomen op onze website: http://www.ey.com/NL/nl=Home/E-mail-disclaimer Indien u niet in staat bent deze disclaimer te raadplegen en/of op te slaan, kunt u een e-mail bericht zenden aan mailto:info@nl.ey.com, waarna wij u de disclaimer zullen toezenden.
==========3D==========3D==========
This e-mail and any attachments are subject to a disclaimer which is included on our website: http://www.ey.com/NL/nl/Home/E-mail-disclaimer If you are unable to retrieve and/or save this disclaimer, please send an e-mail to mailto:info@nl.ey.com and we will send you the disclaimer.
==========3D==========3D==========

Van: 10.2.e 10.2.e
Aan: 5.1.2.e
Onderwerp: Fwd: update
Datum: dinsdag 13 augustus 2019 22:19:36

Dag 5.1.2.e

De vraag staat uit bij onze privacy officer. Zij is vaak snel en meedenkend, dus ik verwacht snel een antwoord of en hoe we de gegevens aan jullie kunnen verstrekken zonder getekend verwerkersovereenkomst.

Gr. 5.1.2.e

Begin doorgestuurd bericht:

> **Van:** '5.1.2.e 5.1.2.e @amsterdam.nl>
> **Datum:** 13 augustus 2019 om 20:16:55 GMT
> **Aan:** '5.1.2.e <5.1.2.e @amsterdam.nl>
> **Onderwerp: Doorst.:** FSI **update** PDI
>
> Dag 5.1.2.e
>
> EY voert een vergelijkend onderzoek uit aan dat van Eden McCallum en wil ook graag de AIS data inzien. De verwerkersovereenkomst zal door de juridische afdeling van EY goedgekeurd moeten worden - daar kunnen en willen we niet op wachten.
>
> Als we in de AIS database voor alle reders met 1 of 2 boten de data anonimiseren, kunnen we dan de AIS gegevens zonder verwerkersovereenkomst aan EY verstrekken?
>
> Met vriendelijke groet,
> 5.1.2.e
>
> Begin doorgestuurd bericht:
>
> > **Van:** '5.1.2.e <5.1.2.e @amsterdam.nl>
> > **Datum:** 12 augustus 2019 om 22:31:47 GMT
> > **Aan:** 5.1.2.e <5.1.2.e @nl.ey.com>
> > **Kopie:** 5.1.2.e <5.1.2.e @nl.ey.com>, 5.1.2.e <5.1.2.e @nl.ey.com>, 5.1.2.e <5.1.2.e @nl.ey.com>
> > **Onderwerp: Antw.:** FSI **update** PDI
> >
> > Dag 5.1.2.e
> >
> > Hierbij de verwerkersovereenkomst zoals ook getekend door Eden McCallum. Als jullie deze aanpassen en getekend terugsturen dan kunnen we de AIS data aan jullie sturen.
> >
> > Met vriendelijke groet,
> > 5.1.2.e
>
> <verwerkersovereenkomst_onderzoek_terugverdientijd_rondvaartboten_edenmccallum.docx>
>
> Op 12 aug. 2019 om 09:59 heeft 5.1.2.e <5.1.2.e @nl.ey.com> het volgende geschreven:
>
> > Dan ontvangen we graag de verwerkersovereenkomst, zodat we de database kunnen ontvangen. Ik heb overigens per abuis 2018-2019 genoemd, dat had

2017-2018 moeten zijn. Dan is dat volgens mij meer data dan 5.1.2.e heeft gebruikt, maar ik zal hem ook wel even bellen. Hij had tijdens ons vorige gesprek dat de verwerking van de data wel meeviel, dus ik verwacht dat dat wel goed komt.

Alvast bedankt!

Mvg
5.1.2.

5.1.2.e | 5.1.2.e

EY Transaction Advisory Services
Mobile: +31 6 5.1.2.e | 5.1.2.e @nl.ey.com

Chamber of Commerce Rotterdam: 73624926 Registrar of Companies for England and Wales: OC425442

Subscribe now to stay informed about topics and events that are relevant to you.

From: 5.1.2.e <5.1.2.e @amsterdam.nl>
Sent: Sunday, August 11, 2019 2:01 AM
To: 5.1.2.e <5.1.2.e @nl.ey.com>
Cc: 5.1.2.e <5.1.2.e @nl.ey.com>; 5.1.2.e <5.1.2.e @nl.ey.com>; 5.1.2.e <5.1.2.e @nl.ey.com>
Subject: Re: update

Dag 5.1.2.e

Goed om te vernemen dat de datawinning op gang is gekomen.

Ten aanzien van AIS data, we kunnen zorgen dat jullie een kopie hiervan krijgen, na ondertekening van een verwerkers overeenkomst. Het is wel een groot bestand met meerdere datapunten per schip per minuut indien het schip vaart, minder als een schip niet vaart. Ieder datapunt is een record met daarin een tijdstempel, schipsidentificatie, koers, richting. Als jullie gerichte vragen hebben dan kan ik die ook wegzetten bij 5.1.2.e van Eden McCallum (hij heeft deze database over 2018 en al diverse analyses erop gedaan). Laat maar weten wat jullie voorkeur heeft.

De Vermakelijkheidsretributie kunnen wij niet per bedrijf ontvangen ivm privacy wetgeving (kan Deinst belastingen van de gemeente niet zomaar aan andere onderdelen van de gemeente sturen). Ik denk dat jullie een beter beeld kunne krijgen door de reders zelf te vragen naar hun VRB afdracht.

Eden McCallum heeft veel informatie ontvangen van 5.1.2.e 5.1.2.e, 5.1.2.e, 5.1.2.e, Tel: 5.1.2.e, MOB: 06-5.1.2.e 5.1.2.e, 5.1.2.e heeft Eden McCallum ook in contact gebracht met een scheepswerf in Zaandam waar op dat moment ook een aantal boten uit Amsterdam lagen. Verder geen specifieke contacten met scheepswerven.

Met vriendelijke groet,
5.1.2.e

Op 9 aug. 2019 om 16:23 heeft 5.1.2.e <5.1.2.e @nl.ey.com> het volgende geschreven:

> Beste 5.1.2.e
>
> Aan het einde van deze week nog even een update. De ontvangst

van datasets begint nu op gang te komen, helaas iets later dan gepland. Dit komt door afwezigheid van personeel door vakanties, maar vooral door discussies die we hebben gehad over de NDA. Gelukkig zijn we daar nu uit en zijn ook deze partijen gestart met het verstrekken van informatie. In de bijlage -zoals toegezegd- een blanco versie van de NDA voor jullie dossier. Met de informatie die we wel tijdig hebben ontvangen van een grote en een kleinere rederij zijn we uiteraard aan de slag gegaan. Op basis hiervan hebben we de eerste follow-up Q&A kunnen sturen, daar zijn we dus goed op weg. Ik verwacht dat de overige partijen snel kunnen leveren, maar door de vertraging van een week staat er wel iets meer druk op de planning.

Ten aanzien van aanvullende gegevens zou het erg fijn zijn als je ons zou kunnen helpen aan de AIS database (2018-2019), zodat we de vaarbewegingen kunnen gebruiken voor (o.a.) de toekenning van indirecte kosten aan de verschillende boottypen. Ook willen we graag vanuit de vermakelijkheidsretributie (aantallen en de herkomst van de betalingen) het aantal passagiers/tickets en de verkoopkanalen afleiden. Kunnen we die gegevens van jullie ontvangen?

We denken er ook over om enkele scheepswerven te benaderen, om beter inzicht te krijgen in het onderhoudsprofiel van de oudere schepen en daarmee een beter beeld van de investering als het niet om nieuwbouw gaat. We kunnen de namen van die scheepswerven vragen aan de rederijen, maar wellicht heb je zelf ook een aantal werven in gedachte? We kunnen hier ook over bellen als dat eenvoudiger is.

Alvast een prettig weekend!

Met vriendelijke groet,

5.1.2.

<image001.gif> 5.1.2.e | 5.1.2.e

EY Transac ion Advisory Services
Antonio Vivaldistraat 150, 1083 HP Amsterdam, Netherlands
Mobile: +31 6 5.1.2.e | 5.1.2.e @nl.ey.com
Website: http://www.ey.com

Chamber of Commerce Rotterdam: 73624926 Registrar of Companies for England and Wales: OC425442

Subscribe now to stay informed about topics and events hat are relevant to you.

==========

Op dit e-mailbericht en eventuele bijbehorende attachments is een disclaimer van toepassing, die is opgenomen op onze website: http://www.ey.com/NL/nl/Home/E-mail-disclaimer Indien u niet in staat bent deze disclaimer te raadplegen en/of op te slaan, kunt u een e-mail bericht zenden aan mailto:info@nl.ey.com, waarna wij u de disclaimer zullen toezenden.

==========

This e-mail and any attachments are subject to a disclaimer which is included on our website: http://www.ey.com/NL/nl/Home/E-mail-disclaimer If you are unable to retrieve and/or save this disclaimer,

please send an e-mail to mailto:info@nl.ey.com and we will send you the disclaimer.

==========

<Project Canalboats - NDA template.pdf>

De gemeente Amsterdam streeft naar optimale dienstverlening en zorgvuldige afhandeling van e-mailverkeer. Als een e-mail niet voor u is bestemd, verzoekt de gemeente u vriendelijk ons van de juiste adressering op de hoogte te stellen en de e-mail te verwijderen zonder de informatie te gebruiken en te delen met anderen. Voor verdere informatie over de rechten op informatie, zie https://www.amsterdam.nl/proclaimer.

==========

Op dit e-mailbericht en eventuele bijbehorende attachments is een disclaimer van toepassing, die is opgenomen op onze website: http://www.ey.com/NL/nl/Home/E-mail-disclaimer Indien u niet in staat bent deze disclaimer te raadplegen en/of op te slaan, kunt u een e-mail bericht zenden aan mailto:info@nl.ey.com, waarna wij u de disclaimer zullen toezenden.

==========

This e-mail and any attachments are subject to a disclaimer which is included on our website: http://www.ey.com/NL/nl/Home/E-mail-disclaimer If you are unable to retrieve and/or save this disclaimer, please send an e-mail to mailto:info@nl.ey.com and we will send you the disclaimer.

==========

Dear [Company name],

Project Canalboats

We write to confirm the terms of our agreement in respect of the confidentiality and non-disclosure of the information you will be making available to EY Transaction Advisory Services ***("EY", "we", or "us").***

You will be providing us with access to certain information, which has been designated as confidential information, and which relates to financial and operational data. This information may be disclosed to us either in writing, orally or by access to computer systems or data, but will be clearly designated on its face or otherwise in writing by you as being confidential ("the Information"). In consideration for you granting this access to the Information, EY agrees that:

1. Subject to the below, we will keep the Information strictly confidential and will not disclose it to any third part without your prior written consent.

2. The Information will only be disclosed to those personnel of EY and member firms of the Ernst & Young global organization who need to know it for the proper performance of their duties in relation to this project, and then only to the extent reasonably necessary. EY will take appropriate steps to ensure that all personnel to whom access to the Information is given are aware of its confidentiality.

3. The Information disclosed to us will be used solely for the purpose of our assessment of the "Repayment period" of different types of ships included in the sample fleet provided to us in relation to our engagement with the Gemeente Amsterdam for said purpose. As such the Information may form the basis of our conclusion, but will be presented on an anonymised and aggregate (non-individual) basis.

4. EY will comply with the confidentiality obligations set out herein for a period of two years from the date of disclosure.

5. On the termination of our involvement in the above project, and upon being requested to do so, EY will return the Information disclosed to it within a reasonable period, subject to the retention of proper professional records.

6. The obligations contained above shall not apply to any Information which:

    a. is or becomes publicly available otherwise than through a breach of this agreement;

    b. is already in EY's possession without any obligation of confidentiality;

    c. is obtained by EY from a third party without any obligation of confidentiality;

    d. is independently developed by EY outside the scope of this agreement;

    e. EY discloses pursuant to law or any professional or regulatory obligation;

f. disclosed by EY when acting on its own behalf in disciplinary, criminal, or civil proceedings.

7. The terms of this agreement shall be governed solely by the Netherlands law, and the Courts of the Netherlands shall have exclusive jurisdiction in respect of any dispute arising out of it or in connection with it.

We should be grateful if you would acknowledge your agreement to these terms by signing the copy of this letter where indicated, and returning to us.

Yours faithfully

EY Transaction Advisory Services

5.1.2.e

5.1.2.e

We agree to the above terms regulating the disclosure of the Information.

....

Name Date

For and on behalf of [ ]

Van: 5.1.2.e
Aan: 5.1.2.e
Onderwerp: Fwd: VERTROUWELIJK: onderzoek terugverdientijd EY - definitief rapport
Datum: woensdag 25 september 2019 13:18:11

Dag 5.1.2.e

Hierbij akkoord van de Wethouder om het rapport te delen met de deelnemende reders. Kunnen jullie die reders hiervoor benaderen hiervoor en wellicht de te ondertekenen release letter alvast naar ze sturen?

Bij voorbaat dank.

Met vriendelijke groet,
5.1.2.e

Begin doorgestuurd bericht:

Van: "5.1.2.e <5.1.2.e@amsterdam.nl>

Onderwerp: FW: VERTROUWELIJK: onderzoek terugverdientijd EY - definitief rapport
Datum: 25 september 2019 om 13:06:34 CEST
Aan: "5.1.2.e
Kopie: "5.1.2.e 5.1.2.e@amsterdam.nl>

Bijgaand akkoord van WH zoals gevraagd door EY.
Delen is dus akkoord, uiteraard binnen de randvoorwaarde van bedrijfsvertrouwelijkheid zoals overeengekomen met partijen.

Met vriendelijke groeten,
5.1.2.e

06 5.1.2.e

5.1.2.e gemeente Amsterdam

van: Dijksma, Sharon
Verzonden: woensdag 25 september 2019 11:40
Aan: 5.1.2.e
CC: 5.1.2.e 5.1.2.e 5.1.2.e
Onderwerp: Re: VERTROUWELIJK: onderzoek terugverdientijd EY - definitief rapport

Ik ben akkoord met het delen van de rapportage van EY met alle aan het onderzoek van EY deelnemende partijen.

Groet,

Op 25 sep. 2019 om 10:21 heeft [redacted] mailto [redacted]@amsterdam.nl" [redacted]@amsterdam.nl

Let op: vertrouwelijk stuk, niet verspreiden.
Zie onder voor duiding van de vertrouwelijkheid.
@Sharon, wil jij svp in reply aangeven: "ik ben akkoord met het delen van de rapportage van EY met de aan het onderzoek deelnemende partijen.

Dank

Met vriendelijke groeten,
[redacted]
06 [redacted]
[redacted] gemeente Amsterdam

Van: [redacted]
Verzonden: dinsdag 24 september 2019 18:12
Aan: [redacted]
Onderwerp: Fwd: onderzoek terugverdientijd - definitief rapport

Vers van de pers!

Verstuurd vanaf mijn iPad

Begin doorgestuurd bericht:

Van: [redacted]@nl.ey.com>
Datum: 24=september 2019 om 17:38:24 CEST
Aan: "[redacted]
<[redacted]@amsterdam.=l>
Kopie: [redacted]@nl.ey.com>,
[redacted] <[redacted]@nl.ey.com>, [redacted]
[redacted]@nl.ey.com [redacted]@nl.ey.com>
Onderwerp: onderzoek te d - definitief rapport

Beste [redacted]

Verwijzend naar de opdrachtbrief van 23 juli 2019 stuur ik je hierbij de definitieve versie van ons rapport. Wanneer de deelnemers aan het onderzoek het rapport willen ontvangen, kunnen ze zich bij ons melden. Ze moeten namelijk een zgn. release letter tekenen, vóórdat ze het rapport mogen inzien/ontvangen. Daarnaast hebben we nog formeel toestemming nodig (van het college -aangezien het college de ontvangende partij is- of iemand die daartoe bevoegd is) om de rapportage te delen met de deelnemende partijen. Dat kan overigens wel per email, wat het hopelijk eenvoudiger maakt.

Nogmaals hartelijk dank voor de gelegenheid om dit onderzoek te mogen verrichten. We hebben met veel plezier aan deze opdracht gewerkt en hopen een zinvolle bijdrage te hebben geleverd aan het Programma Varen en een inhoudelijke discussie met de rederijen.

We zijn uiteraard beschikbaar voor verdere ondersteuning en/of vragen naar aanleiding van deze rapportage.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

--

<Project Canal - Onderzoek terugverdientijd_definitief rapport_201= 09 23 -signed.pdf>

=

Van: 5.1.2.e
Aan: 5.1.2.e
Cc: 5.1.2.e
Onderwerp: Project Canal - Informatie Verzoeklijst
Datum: vrijdag 26 juli 2019 7:42:38
Bijlagen: Project Canal - Informatie Verzoeklijst- Financieel - 25.07.2019.xlsx

---

Goedemorgen 5.1.2.e

Zoals besproken, hierbij het concept IRL. Mocht je nog zaken missen, dan hoor ik het graag.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

[redacted] | 5.1.2.e

EY Transaction Advisory Services
Antonio Vivaldistraat 150, 1083 HP Amsterdam, Netherlands Mobile:
+31 6 5.1.2.e |
Website: http://www.ey.com<

Chamber of Commerce Rotterdam: 73624926 Registrar of Companies for England and Wales: OC42=442

Subscribe now to stay informed about topics and events that are relevant to you.

==========3D==========3D==========

Op dit e-mailbericht en eventuele bijbehorende attachments is een disclaime= van toepassing, die is opgenomen op onze website: http://www.ey.com/NL/nl=Home/E-mail-disclaimer Indien u niet in staat bent deze disclaimer te raad=legen en/of op te slaan, kunt u een e-mail bericht zenden aan mailto:info@nl.ey.com, waarna wij u de discl=imer zullen toezenden.

==========3D==========3D==========

This e-mail and any attachments are subject to a disclaimer which is includ=d on our website: http://www.ey.com/NL/nl/Home/E-mail-disclaimer If you ar= unable to retrieve and/or save this disclaimer, please send an e-mail to =ailto:info@nl.ey.com and we will send you the disclaimer.

==========3D==========3D==========

Financieel informatie verzoeklijst

#	Informatie verzoek	Datum
	A. Algemene informatie	
1	Maandel jkse management cijfers (b jv. Winst en verliesrekening, balans en kasstroomoverzicht) in excel voor de periode januari 2017 tot de meest recent beschikbare periode (juni 2019)	25-7-2019
2	Kolommenbalans (bijv. Winst en verliesrekening, balans en kasstroomoverzicht) in excel voor de periode januari 2017 tot de meest recent beschikbare periode (juni 2019)	25-7-2019
3	Maandel jkse management rapportages met commentaar van management op de financiële cijfers van het bedrijf voor de periode januari 2017 tot de meest recent beschikbare periode (juni 2019)	25-7-2019
4	De gecontroleerde jaarrekeningen, indien aanwezig, voor de jaren 2017 en 2018 inclusief de aansluiting naar de management cijfers en kolommenbalansen	25-7-2019
5	Het accountantsverslag, samenstelverklaring en management letters van de accountant gerelateerd aan de jaarrekeningen van 2017 en 2018	25-7-2019
6	Overzicht van de bedr jfsstructuur inclusief de gerelateerde / gelieerde partijen en entiteiten, inclusief gerelateerde transacties met deze partijen en entiteiten	25-7-2019
7	Overzicht van de geschiedenis van het bedrijf en belangrijke ontwikkelingen in de bedrijfsvoering (bijv. nieuwe services, acquisities, entiteiten etc.)	25-7-2019
8	Overzicht van de huidige vloot, inclusief afmetingen, capaciteit, aandrijving (soort brandstof, elektrisch etc.), aanschafdatum, onderhoudsschema en afschrijvingsschema per boot	25-7-2019
9	Meest recente organisatiestructuur (management structuur)	25-7-2019
	B. Winst en verliesrekening (Voornamelijk voor de periode 2017, 2018 en de meest recente periode van 2019)	
10	Splitsing van de omzet (totale sales database) naar Verkoopsoort (Via derden, Groepen, Regulier, inclusief prijs per ticket), Boottype (salonboot, rondvaartboot, sloep, inclusief b jbehorende capaciteit per type), Rondvaartduur (in minuten), horecaverkopen, verhuur aan derden (bemand/onbemand, boottype, duur, prijs per uur), rondvaarttype (inclusief lunch/diner), voor de periode januari 2017 tot de meest recent besch kbare periode (juni 2019)	25-7-2019
11	Specificatie van de diverse verdienmodellen binnen de rederij, inclusief het aandeel van de omzet, kosten, brutomarge en EBITDA-marge per verdienmodel aan het totaal binnen de reder j en het gerelateerde onderdeel van de vloot per verdienmodel voor de periode januari 2017 tot de meest recent beschikbare periode (juni 2019)	25-7-2019
12	Overzicht van de belangrijkste leveranciers (bemanning, catering-services), inclusief (historische) loopt jd van de relatie/overeenkomst, belangrijkste contractvoorwaarden (bijv. volume en pr js afspraken), betaalterm jnen en andere materiële veranderingen over tijd	25-7-2019
13	Overzicht van de afgedragen commissies per kaartverkoop derden, boottype, rondvaartduur, en verhuur	25-7-2019
14	Gedetailleerd overzicht van de operationele kosten (bijv. personeelskosten, verzekering en onderhoud, ligkosten en overige kosten) voor de periode januari 2017 tot de meest recent beschikbare periode (juni 2019), waar mogelijk gesplitst naar boottype	25-7-2019
15	Uitsplitsing van personeelskosten per soort (bijv. salaris, sociale lasten, pensioenkosten en overige kosten (incl Management fee) voor 2017, 2018 en de meest recente periode van 2019 op maandelijkse basis	25-7-2019
16	Overzicht van het huidige personeelsbestand inclusief functie, FTE basis, type arbeidsovereenkomst en belangrijkste onderliggende arbeidsvoorwaarden	25-7-2019
17	Specificatie van de onderhoudskosten naar actief voor de periode januari 2017 tot de meest recent besch kbare periode (juni 2019), waar mogelijk gesplitst naar boottype	25-7-2019
18	Specificatie van de afschrijvingskosten naar actief voor de periode januari 2017 tot de meest recent beschikbare periode (juni 2019), waar mogelijk gesplitst naar boottype	25-7-2019
19	Overzicht van de lease overeenkomsten en hun onderliggende contractuele voorwaarden per geleased voorwerp	25-7-2019
20	Overzicht van de contracten met derde partijen aangaande de kaartverkoop, inclusief de belangrijkste voorwaarden per verkoper	25-7-2019
	C. Balans (Voornamelijk voor de periode 2017, 2018 en de meest recente periode van 2019)	
21	Verloopschema van de vaste activa inclusief aanschafwaarde, afschrijving en boekwaarde per actief op jaarl jkse basis Dec17, Dec18 en meest recente balansdatum beschikbaar	25-7-2019

22	Inkoopfacturen onderliggend aan de aanschafwaarde van het vast actief gepresenteerd in het verloopschema (van de gehele vloot aanwezig per balansdatum Dec17 en Dec18)	25-7-2019
23	Overzicht van de belangrijkste voorwaarden met leveranciers en procedures (creditering, facturatie, inkoop beleid etc.)	25-7-2019
24	Overzicht van de boten die zijn verkocht in de afgelopen 5 jaar inclusief verkoopfactuur	25-7-2019
25	Overzicht van potentiële ontw kkeling van nieuwe boottypes (waterstof/volledig elektrisch etc.) en daaraan gekoppelde investeringen en onderhoudskosten	25-7-2019
26	Gedetailleerd overzicht van de voorzieningen (inclusief verloopschemas) voor 2017, 2018 en de meest recente periode van 2019 op maandelijkse basis	25-7-2019
27	Gedetailleerd overzicht van investeringen gecategoriseerd in onderhouds-, reparaties, en uitbreidingsinvesteringen voor 2017, 2018 en de meest recente periode van 2019	25-7-2019
28	Overzicht van alle buiten de balans opgenomen verplichtingen, inclusief bijbehorende contracten en voorwaarden	25-7-2019

Van: 5.1.2.e
Aan: 5.1.2.e @nl.ey.com
Onderwerp: Rapport Eden McCallum
Datum: dinsdag 2 juli 2019 10:50:18
Bijlagen: 20190614 Terugverdientijd rondvaart amsterdam.pdf

Dag 5.1.2.e

Hierbij het Eden McCallum rapport over de terugverdientijden.

Zoals besproken zoeken we een 'inside out' verificatie van dit rapport. Om vertrouwelijkheid van de gegevens van de reders te waarborgen zijn we daarbij alleen op zoek naar de conclusie:

- is er reden om de uitkomst (terugverdientijd) van het rapport aan te passen
- zo ja, met hoeveel jaar dan
- ook zou een mogelijke conclusie kunnen zijn dat onvoldoende informatie of transparantie verkregen is om dit oordeel te kunnen vellen.

Enkele reders hebben aangegeven mee te willen werken. We denken aan het onderzoeken van de gegevens van twee grote en drie kleinere reders. Toegang tot de reders zou vanaf half juli mogelijk zijn.

Met vriendelijke groet,
5.1.2.e

5.1.2.e
5.1.2.e
Programma Varen - Passagiersvaart

Gemeente Amsterdam

M 06 5.1.2.e
5.1.2.e @amsterdam.nl
Korte Ouderkerkerdijk 7, 1096 AC Amsterdam

Op dit bericht is een proclaimer van toepassing:
amsterdam.nl/proclaimer



Terugverdientijd Rondvaart Amsterdam

Amsterdam, 14-06-2019

eden mccallum

Disclaimer

This document is issued by Eden McCallum LLP, is for information purposes only, and is intended solely for Gemeente Amsterdam. It is provided subject to the terms and conditions in Eden McCallum's Contract to Provide Consultancy Services to a Client (the "Contract"), dated April 11, 2019. The document is incomplete without the accompanying oral commentary.

This document is for the benefit and information of the addressees only and should not be copied, referred to or disclosed, in whole or in part, without our prior written consent, except as specifically permitted in the Contract. The scope of work for this document has been agreed by the addressees and to the fullest extent permitted by law, we will not accept responsibility or liability to any other party (including the addressees' legal and other professional advisers) in respect of our work or the document.

The information contained here has been compiled from sources believed to be reliable. While every reasonable effort has been made to ensure that the information is correct, that the views are accurate, and all reasonable care has been taken in the preparation of this document, no responsibility or liability is accepted for errors or omissions of fact or for any opinions expressed herein, or any decisions which any party make while relying on this document. Facts, opinions, projections and estimates are subject to change without notice. You are advised to form your own independent judgement with respect to any matter contained in this document.

Inhoudsopgave

1. Context en doelstelling onderzoek 3
   1.1. Context 3
   1.2. Doelstelling 3
   1.3. Structuur van het document 3
2. Samenvatting uitkomsten 4
   2.1. Onderzochte boten 4
   2.2. Uitkomsten terugverdientijden boten 4
   2.3. Rendement op investering 5
3. Gehanteerde rekenmethodiek en focus van het onderzoek 8
   3.1. Rekenmethodiek terugverdientijd 8
   3.2. Focus van het onderzoek 8
   3.3. Uitgangspunt voor omgaan met onzekerheden in de berekening 9
4. Gehanteerde uitgangspunten voor berekeningen 10
   4.1. Aanschafwaarden en restwaarden 10
   4.2. Omzet uit ticketverkoop en bootverhuur 11
      4.2.1. Aantal vervoerde passagiers per boot per jaar 12
      4.2.2.Prijs per passagier 14
   4.3. Additionele inkomsten uit horeca 18
   4.4. Operationele kosten 19
5. Nawoord 21
   5.1. Best effort 21
   5.2. Conservatieve rekenmethodiek 21
   5.3. Betrouwbaarheid van de uitkomsten bij selectieve wijziging uitgangspunten 21
   5.4. Bestaande marktdynamiek en regelgeving 22

Terugverdientijd rondvaart Amsterdam

1. Context en doelstelling onderzoek

1.1 Context

De Gemeente Amsterdam voert een nieuw vergunningenstelsel in voor de passagiersvaart (rondvaartboten). Het aantal vergunningen in het nieuwe stelsel is gemaximeerd en de vergunningen zijn voor bepaalde duur. Hierdoor krijgen nieuwe spelers een kans om toe te treden. Om de vergunningsduur vast te stellen moet onder andere onderzoek verricht worden naar de 'terugverdientijd' van de benodigde investering voor een reder voor verschillende typen boten (variërend van traditionele Amsterdamse rondvaartboten tot salonboten en open sloepen). Eerder onderzoek heeft op dit punt nog onvoldoende duidelijkheid opgeleverd.

1.2 Doelstelling

Tegen deze achtergrond is Eden McCallum gevraagd om vervolgonderzoek uit te voeren. Dit vervolgonderzoek is uitgevoerd over een periode van 6 weken en richt zich op die factoren die (1) het antwoord sterk bepalen, en die (2) onvoldoende diepgaand onderzocht zijn in eerder onderzoek. Factoren die de terugverdientijd in mindere mate bepalen en waaraan al een gedegen analyse ten grondslag lag zijn niet opnieuw bekeken, maar overgenomen uit eerder onderzoek (met minimale aanpassingen).

In dit onderzoek is een conservatieve aanpak gehanteerd. Hiermee wordt het volgende bedoeld. Uit het onderzoek is gebleken dat geen enkele boot hetzelfde is. Er is een grote spreiding in de aanschafwaarden en restwaarden van verschillende typen boten en ook in de gehanteerde bedrijfsvoering van reders (aantal tochten, bezettingsgraden, ticketprijzen, inkomsten uit horeca, etc.). Dat betekent dat voor elk uitgangspunt een bandbreedte van mogelijkheden bestaat. In dit onderzoek is gewerkt met uitgangspunten die eerder leiden tot een *overschatting* van de terugverdientijd, dan tot een *onderschatting*. Hiermee wordt voorkomen dat de berekende terugverdientijden door veel reders niet gehaald kunnen worden. De terugverdientijden worden daarom gezien als conservatief.

1.3 Structuur van dit document

Dit document vat de uitkomsten van het onderzoek samen op hoofdlijnen. In hoofdstuk 2 wordt een samenvatting gegeven van de uitkomsten. Hoofdstuk 3 beschrijft de rekenmethodiek die gehanteerd is. In hoofdstuk 4 wordt een overzicht gegeven van alle uitgangspunten die gebruikt zijn voor het bepalen van de terugverdientijden, en de onderbouwing van de uitgangspunten toegelicht. In hoofdstuk 5 wordt tenslotte besproken hoe de resultaten kunnen worden geïnterpreteerd.

2. Samenvatting uitkomsten

2.1 Onderzochte boten

Bij het bepalen van de terugverdientijden voor verschillende typen rondvaartboten is het van belang om duidelijk vast te stellen wat de karakteristieken zijn van de boot omdat afmetingen en capaciteit invloed hebben op aanschafwaarden, maar ook op inkomsten en kosten voor een reder. Om te voorkomen dat we in de berekeningen met onwerkbare brandbreedtes moeten werken, en meerdere bandbreedtes met elkaar moeten combineren, zijn we uitgegaan van 6 representatieve boten met bijbehorende specifieke karakteristieken zoals aangegeven in slide 1. Om tot deze selectie van standaardboten te komen is onderzocht welke type boot in een bepaalde categorie het vaakst voorkomt. De 6 representatieve boten zijn dus in elke categorie niet de *gemiddelde* boot, maar *een veel voorkomende* boot.

Karakteristieken van 6 representatieve 'standaardboten' als basis voor dit onderzoek

Beschrijving boten meegenomen in het onderzoek

Eigenschap	Type 1	Type 2	Type 3	Type 4	Type 5	Type 6
	Rondvaart groot	Rondvaart klein	Salonboot groot	Salonboot klein	Sloep groot	Sloep klein
Type boot	Amsterdamse type	Amsterdamse type	Salonboot	Salonboot	Open sloep	Open sloep
Oud segment	Bemand groot	Bemand gesloten	Bemand groot	Bemand gesloten	Bemand open	Onbemand
Nieuw segment	Groot	Groot	Beeldbepalend en historisch	Beeldbepalend en historisch	Klein en middelgroot	Onbemand
Passagiers capaciteit	80 - 90	64 - 67	30	12	44	7 - 12
Afmetingen (LxB)	20 x 4,25	14 x 3,75	14 x 3	10 x 2,6	10 x 3,15	5,5 x 2

Bron: RPA lijst; Eden McCallum analyse

eden mccallum

Slide 1: Beschrijving boten meegenomen in het onderzoek

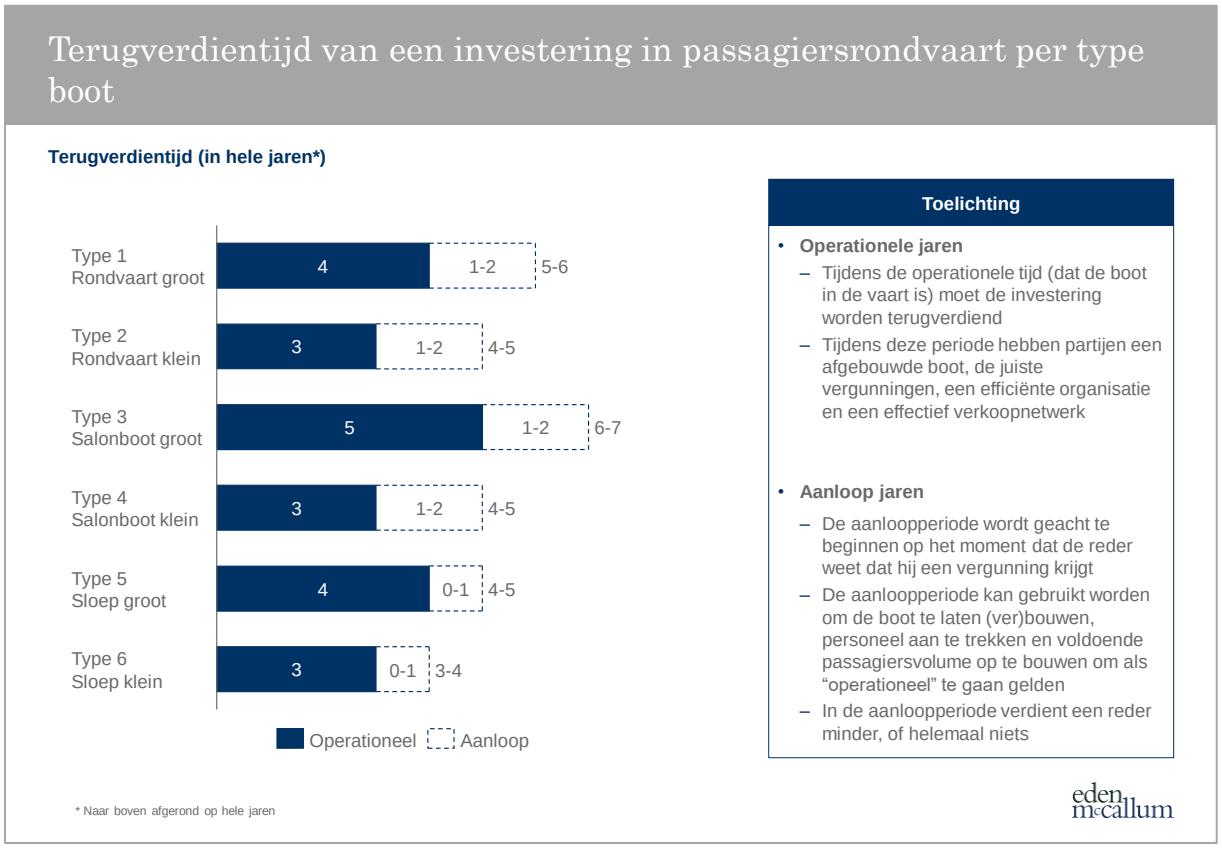
2.2 Uitkomsten terugverdientijden boten

Voor de 6 standaardboten uit slide 1 zijn de terugverdientijden berekend. Slide 2 geeft een samenvatting van de resultaten. Op slide 2 is de *operationele* terugverdientijd in blauw aangegeven, en de *aanloopperiode* weergegeven met een gestippelde lijn. De optelsom van de operationele terugverdientijd plus de aanlooptijd levert de totale terugverdientijd[1].

De operationele terugverdientijd is het aantal jaren dat nodig is om het verschil tussen de aanschafwaarde en de restwaarde te kunnen terugverdienen. De aanloopperiode is het aantal jaren

[1] Het getoonde aantal jaren is naar boven afgerond

dat een nieuw toetredende partij nodig heeft om een boot in het water te krijgen, door deze te laten bouwen en certificeren, en de benodigde organisatie te creëren om voldoende tickets te verkopen. De aanloopperiode wordt geacht te beginnen op het moment dat de vergunning aan de reder is verstrekt en de reder dus weet dat hij een vergunning krijgt. Dit valt niet noodzakelijk samen met de datum waarop de vergunning begint. Stel dat een reder op 1 maart de beschikking tot verlening van een vergunning ontvangt, waarbij die vergunning op 1 september ingaat, dan start de aanloopperiode op 1 maart. Vanaf dat moment kan de reder immers de benodigde processen in gang zetten om zo snel mogelijk operationeel te worden.



Slide 2: Terugverdientijd van een investering in passagiersrondvaart per type boot

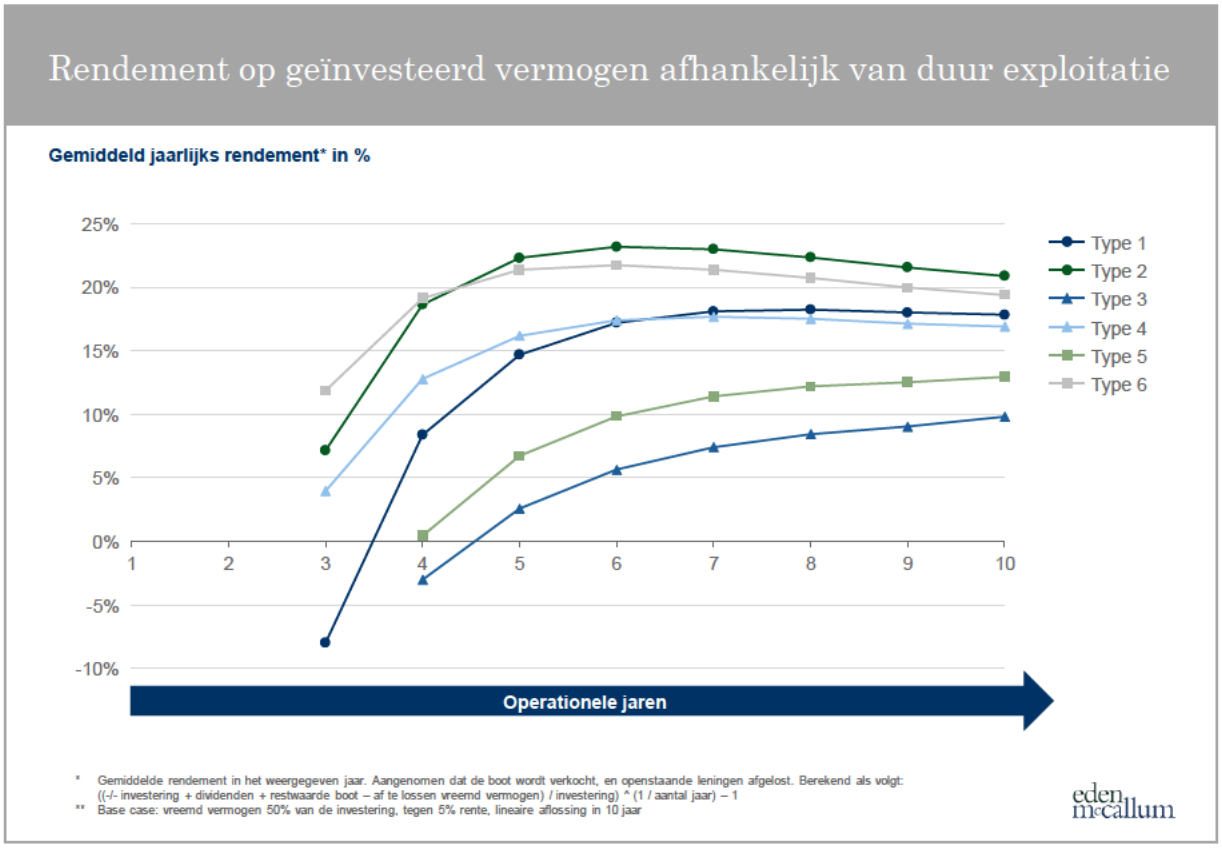
2.3 Rendement op investering

Ter validatie is in het onderzoek ook berekend wat het rendement op geïnvesteerd vermogen is bij de verschillende typen boten, gebruikmakend van dezelfde uitgangspunten als hierboven. Een ondernemer zal immers niet alleen zijn investering willen terugverdienen, maar tevens op zoek zijn naar rendement op zijn investering.

Het gemiddelde gerealiseerde rendement is afhankelijk van de exploitatieduur en van de wijze van financiering, specifiek de verhouding tussen eigen vermogen en vreemd vermogen. Als wordt uitgegaan van een 50/50 verhouding tussen eigen vermogen en vreemd vermogen[2] dan ontwikkelt het rendement op geïnvesteerd vermogen per type boot zich zoals weergegeven in slide 3. Zoals te zien is, is het rendement afhankelijk van de exploitatieduur. Het rendement op geïnvesteerd vermogen is voor

[2] In lijn met *Schuiteman Accountants en adviseurs 2013, rapport feitelijk bevindingen*, waar een solvabiliteit van maximaal 87,1% wordt gerapporteerd (2009), wat overeenkomt met 53% vreemd vermogen en 47% eigen vermogen. Andere jaren waarover gerapporteerd wordt impliceren een hoger aandeel vreemd vermogen.

het eerst positief in het jaar dat de investering is terugverdiend[3]. In de jaren kort daarna stijgt het rendement, waarna het gemiddelde rendement stabiliseert. Voor elk type boot is een rendement op geïnvesteerd vermogen te behalen van 5 procent of meer (na 6 jaar) en 8 procent of meer (na 8 jaar).



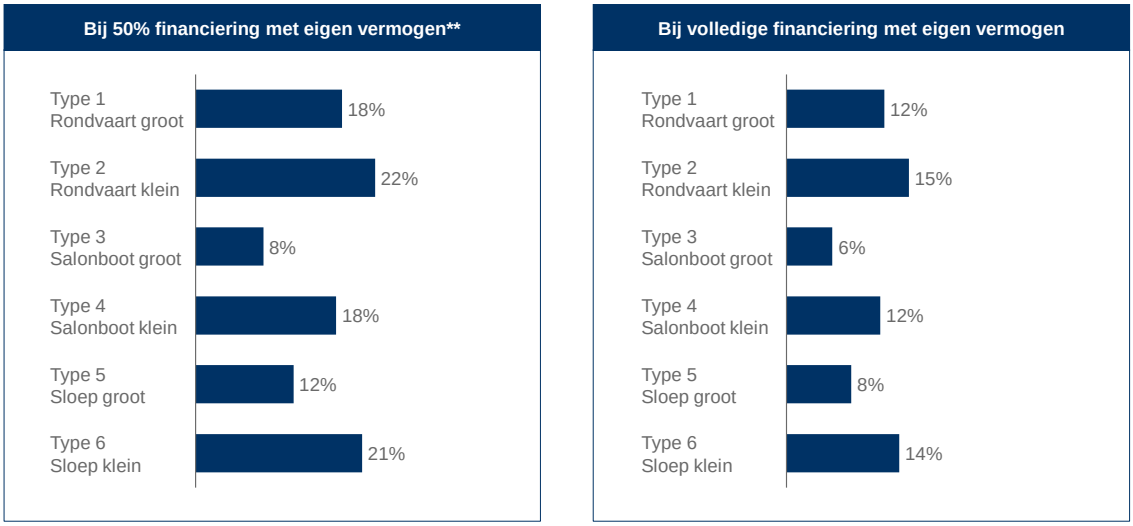
Slide 3: Rendement op geïnvesteerd vermogen afhankelijk van duur exploitatie

Wanneer de ondernemer de investering volledig met eigen vermogen financiert is het gemiddelde rendement lager, en de terugverdientijd iets korter. Het gemiddelde rendement is lager, doordat dezelfde winsten worden verdeeld over een grotere inleg. Tegelijkertijd is de terugverdientijd iets korter, doordat er geen rentelasten zijn die de winst verlagen. De gevoeligheid voor dit uitgangspunt wordt weergegeven op slide 4, waar de gemiddelde jaarlijkse rendementen worden getoond per type boot, in jaar 8 dat de boot operationeel is. De linkerkant van de slide toont het basisscenario met 50 procent eigen vermogen en 50 procent vreemd vermogen (zelfde als de basis van slide 3). De rechterkant van de slide toont het scenario waarin de investering volledig met eigen vermogen wordt gefinancierd. Zoals te zien is op slide 4 bedragen de rendementen op geïnvesteerd vermogen bij volledige financiering met eigen vermogen voor elk type boot 6 procent of meer (na 8 jaar), tegen 8% of meer in het basis scenario.

[3] De lijnen beginnen in het jaar dat het rendement op de Y-as van de grafiek kan worden weergegeven. Niet getoonde rendementen voor de beginjaren zijn lager dan -10%.

Rendement op geïnvesteerd vermogen afhankelijk van aandeel eigen vermogen

Gemiddeld jaarlijks rendement* na 8 operationale jaren in %



Basis scenario zoals meegenomen in het rekenmodel

Alternatief scenario, met lagere rendementen, maar ook kortere terugverdientijden dan vermeld in de samenvatting

* Aangenomen dat de boot wordt verkocht, en openstaande leningen afgelost. Berekend als volgt: ((-/- investering + dividenden + restwaarde boot – af te lossen vreemd vermogen) / investering) ^ (1 / aantal jaar) – 1

** Base case: vreemd vermogen 50% van de investering, tegen 5% rente, lineaire aflossing in 10 jaar

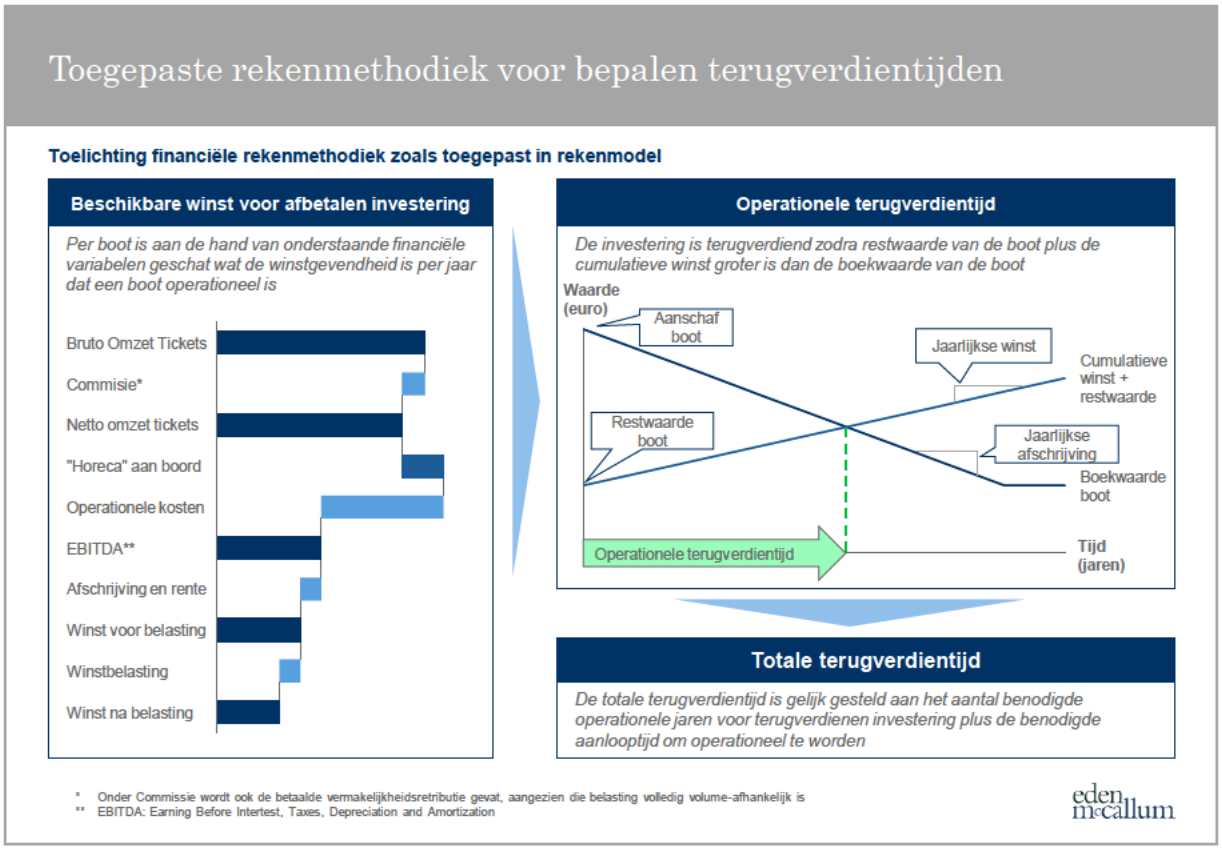
eden mccallum

Slide 4: Rendement op geïnvesteerd vermogen, afhankelijk van aandeel eigen vermogen

3. Gehanteerde rekenmethodiek en focus van het onderzoek

3.1 Rekenmethodiek terugverdientijd

Om de terugverdientijd te bepalen hebben we de rekenmethodiek gehanteerd zoals op slide 5 weergegeven. In het kort komt het erop neer dat we per type boot een inschatting hebben gemaakt van de beschikbare winst per jaar, die gebruikt kan worden om het verschil tussen de aanschafwaarde en de restwaarde van een boot te dekken. Voor het bepalen van de beschikbare winst is per type boot een inschatting gemaakt van de omzet (uit tickets en horeca) minus de operationele kosten. Na aftrek van afschrijving[4], rente[5] en belasting[6] is vervolgens de winst bepaald, die gebruikt kan worden om het verschil tussen aanschafwaarde en restwaarde terug te verdienen. De operationele terugverdientijd is het aantal jaren dat nodig is om het verschil tussen aanschafwaarde en restwaarde te dekken.



Slide 5: Toelichting financiële rekenmethodiek zoals toegepast in rekenmodel

3.2 Focus van het onderzoek

Het onderzoek heeft zich toegespitst op met name (1) het aanscherpen van aanschafwaarden en restwaarden van verschillende typen boten, (2) het nauwkeuriger inschatten van aantallen vervoerde passagiers per type boot, (3) het verfijnen van de inkomsten per passagier uit ticketverkoop/huur en

[4] Uitgangspunt voor de afschrijvingstermijn is 10 jaar, in lijn met een richtlijn van de belastingdienst https://wetten.overheid.nl/BWBR0011780/2001-01-01

[5] Uitgangspunten bij de financiering is een rente van 5%, en lineaire aflossing in 10 jaar

[6] Met belasting wordt vennootschapsbelasting bedoeld. Voor boten van type 1 en 2 wordt gerekend met een vennootschapsbelastingtarief van 25% wat recht doet aan de typische grootte (meer dan € 200k belastbare winst) van bedrijven die met dit type boot varen. Voor boten van type 3 tot en met 6 wordt gerekend met een vennootschapsbelastingtarief van 20%.

(4) het inschatten van additionele inkomsten uit horeca. In het onderzoek is weinig tijd besteed aan het aanscherpen van operationele kosten aangezien er in eerder onderzoek (met name door Ecorys) al veel aandacht besteed is aan de kosteninschatting en een verfijning van deze inschatting geen grote invloed heeft op de terugverdientijden.

3.3 Uitgangspunt voor omgaan met onzekerheden in de berekening

Gezien de grote variatie in typen boten met daarbij behorende aanschafwaarden en restwaarden, gecombineerd met een grote verscheidenheid in de bedrijfsvoering die reders hanteren (ticketprijzen, bezettingsgraden, horeca, bijzondere tickets, huwelijken, etc.) is het onmogelijk om tot antwoorden te komen die juist zijn voor *alle* boten die de Amsterdamse grachten bevaren. Daar waar we te maken hebben met grote spreiding tussen datapunten is gekozen voor een representatief (dus veel voorkomend) datapunt dat tevens leidt tot een conservatief antwoord. Dit wil zeggen dat gekozen is voor uitgangspunten die eerder leiden tot een *langere* dan een *kortere* terugverdientijd. Door het werken met conservatieve uitgangspunten wordt de kans verkleind dat een groot deel van de boten in een bepaalde categorie in de praktijk niet terugverdiend kan worden in de berekende tijd. Dat de aannames in het rekenmodel als conservatief kunnen worden beschouwd, zal in de hierna volgende paragrafen in groter detail worden toegelicht.

4. Gehanteerde uitgangspunten voor berekeningen

4.1 Aanschafwaarden en restwaarden

Een van de meeste kritische factoren bij het berekenen van de terugverdientijd is het uitgangspunt voor de aanschafwaarde van een boot minus de ingeschatte restwaarde. De aanschafwaarde minus de restwaarde is immers de waarde die over de operationele looptijd terugverdiend moet worden. De uitgangspunten die zijn meegenomen in het rekenmodel worden samengevat getoond in slide 6 in de kolom 'terug te verdienen'.

Startinvestering en restwaarde zoals gehanteerd in model

Toelichting uitgangspunten startinvestering en restwaarde

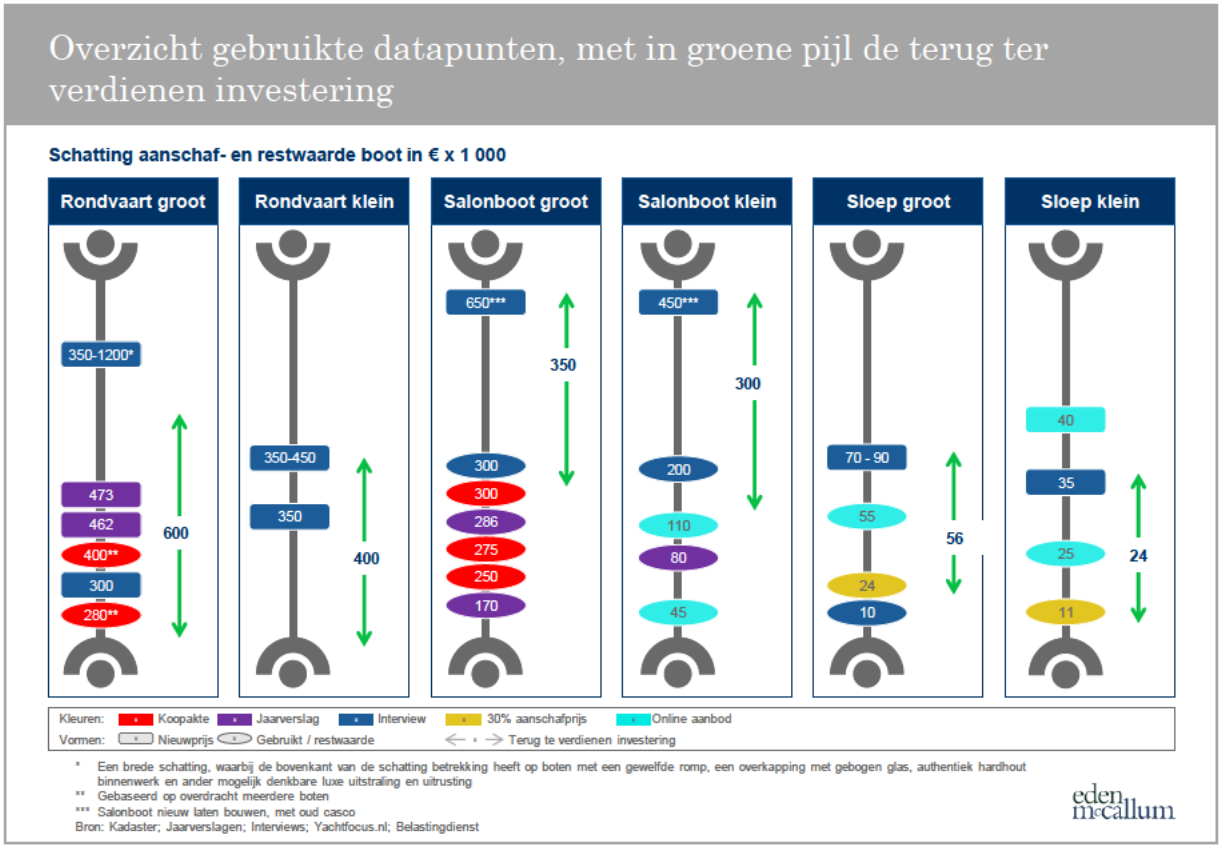
Type boot	Aanschaf	Restwaarde	Opstart kosten	Terug te verdienen*	Toelichting
Type 1 Rondvaart groot	€ 600 k	€ 0	€ 1 k	€ 600 k	• Type case: nieuw kopen en volledig afschrijven • Inschatting aanname: conservatief • Toelichting: conservatieve aanname voor de restwaarde omdat de tweedehandsmarkt voor Amsterdamse rondvaartboten klein/onzeker is (de restwaarde van deze boten is door middel van historische koopaktes geschat op € 280-400 k, maar met onzekere verkoopduur)
Type 2 Rondvaart klein	€ 400 k	€ 0	€ 1 k	€ 400 k	
Type 3 Salonboot groot	€ 650 k	€ 300 k	€ 1,2 k	€ 350 k	• Type case: nieuw laten bouwen/renoveren en tweedehands verkopen • Inschatting aanname: conservatief • Toelichting: conservatieve aanname voor aanschafwaarde, namelijk nieuw bouwen (terwijl er een tweedehandsmarkt bestaat, waar de aanschafwaardes aanzienlijk lager liggen)
Type 4 Salonboot klein	€ 450 k	€ 150 k	€ 1,2 k	€ 300 k	
Type 5 Sloep groot	€ 80 k	€ 24 k	€ 1,2 k	€ 56 k	• Type case: nieuw kopen en tweedehands verkopen • Inschatting aanname: conservatief • Toelichting: conservatieve aanname voor aanschafwaarde (er bestaat een aanzienlijke tweedehandsmarkt voor sloepen) en conservatieve aanname voor restwaarde op slechts 30% van de nieuwprijs
Type 6 Sloep klein	€ 35 k	€ 11 k	€ 1,2 k	€ 24 k	

* Naast aanschaf, is er ook voor €1 200 aan opstartkosten voor het aanvragen van benodigde vergunningen meegenomen in de investering (niet getoond hier)
Bron: Kadaster; Jaarverslagen; Interviews; Yachtfocus.nl; Belastingdienst

eden mccallum

Slide 6: Toelichting uitgangspunten startinvestering en restwaarde

Voor het bepalen van de aanschafwaarde en de restwaarde hebben we een combinatie van bronnen gebruikt, waaronder koopaktes van boten, interviews met experts, jaarverslagen van reders en tweedehands aanbod voor zover dit op het internet gepubliceerd is op marktplaatsen voor boten. De verzamelingen van datapunten wordt getoond op slide 7. Datapunten worden getoond in gekleurde vormen. Het uitgangspunt voor de terug te verdienen investering wordt getoond in de tweezijdige groene pijl.



Slide 7: Overzicht gebruikte datapunten voor aanschaf- en restwaarde boten

Zoals te zien is in slide 7 beslaan de schattingen van de waarde van boten, zelfs voor eenzelfde type, een vrij grote bandbreedte. Wat duidelijk te zien is, is dat de totaal terug te verdienen investering sterk afhangt van of de boot nieuw gekocht wordt, of tweedehands. Om te komen tot een conservatieve inschatting van de terug te verdienen investering zijn wij in het rekenmodel voor elk type boot uitgegaan van een nieuwprijs voor de aanschafwaarde en een conservatieve (aan de lage kant) restwaarde. Indien een ondernemer een tweedehands boot zou kopen, dan zal de aanschafwaarde lager liggen, wat leidt tot een kortere terugverdientijd. Om die reden beschouwen wij de in dit onderzoek gehanteerde uitgangspunten als conservatief.

Voor rondvaartboten van type 1 en type 2 wordt in het model zelfs uitgegaan van een restwaarde van 0. Dit is in de praktijk waarschijnlijk niet zo, zoals ook blijkt uit koopaktes die erop duiden dat er in het verleden wel degelijk tweedehands boten van eigenaar zijn gewisseld. Echter, de tweedehandsmarkt voor Amsterdamse rondvaartboten is klein (zeker nu vergunningen niet verlopen), en dit leidt tot onzekere restwaarden, en mogelijk (zeer) lange periodes waarin boten te koop staan. Het is voor een ondernemer dus onzeker of, en wanneer een boot tweedehands verkocht zal worden, en tegen welke restwaarde. Om die reden zijn wij uitgegaan van een conservatief uitgangspunt, namelijk een restwaarde van 0 voor grote en kleine rondvaartboten (type 1 en 2).

4.2. Omzet uit ticketverkoop en bootverhuur

De dominante inkomstenbron van reders is omzet uit ticketverkoop, dan wel bootverhuur. De inschatting voor omzet uit ticketverkoop en bootverhuur wordt getoond op slide 8. Deze omzet is bepaald aan de hand van (1) een inschatting van het aantal vervoerde passagiers per jaar per boot, en (2) de gemiddelde prijs per passagier per type boot. Bij het bepalen van de *netto* jaaromzet per type

boot is rekening gehouden met het feit dat reders vaak commissie betalen over tickets die door derde partijen worden verkocht, en dat er een vaste belasting in de vorm van vermakelijkheidsretributie wordt afgedragen per vervoerde passagier.

Omzet uit ticketverkoop en verhuur per type boot

Toelichting uitgangspunten: netto jaar omzet per boot uit ticketverkoop en verhuur

Type boot	Passagiers per boot per jaar x 1 000	Gemiddelde prijs per passagier (ex BTW)	Bruto jaar omzet per boot uit tickets en verhuur**	Commissie aan derden en belasting	Netto jaar omzet per boot uit tickets**	Toelichting onderliggende uitgangspunten
Type 1 Rondvaart groot	47,8	€ 11,3 *	€ 539 k	€ 82 k	€ 457 k	• 60% reguliere verkoop, 30% via derden en 10% grote groepen • Prijs regulier ticket € 13; prijs grote groepen € 6; (beiden incl. 9% BTW)
Type 2 Rondvaart klein	39,1	€ 11,3 *	€ 441 k	€ 67 k	€ 374 k	
Type 3 Salonboot groot	3,8	€ 40,3	€ 154 k	€ 16 k	€ 138 k	• 70% reguliere verkoop, 30% via derden • Prijs per uur € 284 (incl. 9% BTW) • Gemiddelde groepsgrootte 22 personen • Gemiddelde duur huur: 3,4 uur
Type 4 Salonboot klein	3,5	€ 53,3	€ 186 k	€ 18 k	€ 168 k	• 70% reguliere verkoop, 30% via derden • Prijs per uur € 232 (incl. 9% BTW) • Gemiddelde groepsgrootte: 8 personen • Gemiddelde duur huur: 2 uur
Type 5 Sloep groot	4,1	€ 14,7	€ 60 k	€ 9 k	€ 51 k	• 60% reguliere verkoop, 40% via derden • Prijs regulier ticket € 16 (incl. 9% BTW)
Type 6 Sloep klein	1,3	€ 17,9	€ 26 k	€ 2 k	€ 24 k	• 70% reguliere verkoop, 30% via derden • Prijs per uur € 36 (incl. 21% BTW) • Gemiddelde groepsgrootte: 5 personen • Gemiddelde duur huur: 3 uur

- *€0,66 belasting per passagier, geen vrijstelling*
- *30% commissie bij verkoop via derden*

* 10% van het volume zijn grote groepen, die een lager tarief betalen dan reguliere passagiers
** Voor veel type boten is de omzet uit ticketverkoop de voornaamste bron van inkomsten. Voor Type 3, 4 en 5 wordt ook gekeken naar Horeca omzet
Bron: Meerdere bronnen

eden mccallum

Slide 8: Toelichting uitgangspunten netto jaaromzet (exclusief horeca)

Hieronder lichten we in meer detail toe hoe we zijn gekomen tot (1) een inschatting van het aantal vervoerde passagiers per boot per jaar, en (2) de gemiddelde prijs per passagier.

4.2.1 Aantal vervoerde passagiers per boot per jaar

Jaarlijks maken vele miljoenen passagiers een rondvaart in Amsterdam. Reders zijn verplicht bij te houden hoeveel passagiers zij vervoeren, omdat hierover vermakelijkheidsretributie moet worden afgedragen. Om het gemiddeld aantal passagiers per boot per jaar te bepalen (voor de verschillende type boten), hebben wij voor dit onderzoek groepen van bedrijven samengesteld met een vergelijkbare vloot, dus een vloot die bestaat uit vergelijkbare boten (bijvoorbeeld: kleine salonboten). Aangezien de reders die met rondvaartboten van het Amsterdamse type varen vaak zowel grote (type 1) als kleinere (type 2) rondvaartboten hebben, zijn deze samen in één groep geplaatst. Voor de overige 4 typen boten konden aparte groepen worden gemaakt. De bedrijven die we niet goed konden indelen omdat de vloot bestaat uit een mix van boten hebben we geplaatst in de 'overige groep'. Voor deze 6 groepen is, in samenwerking met de afdeling belastingen van de gemeente Amsterdam, vastgesteld wat de som van de afgedragen vermakelijkheidsretributie is. Aangezien voor iedere passagier een vast bedrag aan belasting wordt afgedragen, is hiermee het aantal vervoerde passagiers in 2018 per groep in te schatten.

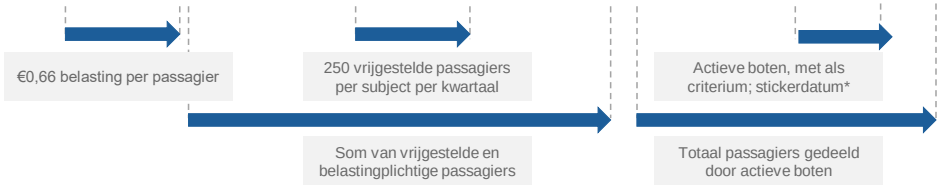
Naast belastingplichtige passagiers, mag iedere belastingplichtige ('subject' genoemd) ieder kwartaal 250 passagiers vervoeren zonder verplichting tot afdracht van de belasting. Dit aantal vrijgestelde passagiers is bij het totale volume opgeteld. Als voorbeeld: in de steekproef groep van grote rondvaartboten zaten 9 belastingplichtige bedrijven. Elk bedrijf mag 250 passagiers per kwartaal (dus 1 000 per jaar) vervoeren zonder belasting af te dragen. Deze 9 000 vrijgestelde passagiers (1 000 passagiers voor 9 belastingplichtige bedrijven) zijn opgeteld bij het aantal passagiers waarover wel belasting is betaald om te komen tot het totaal aantal vervoerde passagiers in de steekproef.

Om nu te komen tot het gemiddelde aantal passagiers per boot per jaar is in voor elke groep bepaald hoeveel 'actieve boten' er in de groep zitten. Een 'actieve boot' wil zeggen dat de boot een vergunning heeft en is voorzien van een sticker die de certificering waarborgt. In de steekproef van kleine salonboten (type 4 boten) zaten bijvoorbeeld 7 actieve boten. Als er geen geheel getal staat, komt dit doordat boten die gedurende het jaar actief zijn geworden naar rato van het aantal dagen zijn meegeteld. Aan de hand van het totaal aantal vervoerde passagiers per type boot per jaar en het aantal actieve boten, is het gemiddeld aantal vervoerde passagiers per boot per jaar berekend. Voor een gemiddelde grote sloep (type 5 boten) betekent dit dat het aantal vervoerde passagiers per jaar ongeveer 4 000 bedraagt. De getallen die deze berekening onderbouwen, worden getoond in slide 9.

Aantal vervoerde passagiers per boot per jaar – inschatting obv afgedragen belasting

(Onderbouwing) aangenomen aantal passagiers per type boot per jaar, obv 2018

Type boot	Afgedragen belasting € x 1 000	# belastingplichtige passagiers x 1 000	# subjecten	# vrijgestelde passagiers x 1 000	Totaal # passagiers x 1 000	# actieve boten*	# passagiers per boot per jaar x 1 000
Type 1	2 959	4 484	9	9	4 493	94	**47,8**
Type 2							**39,1****
Type 3	6	8	3	3	11	3	**3,8**
Type 4	14	21	3	3	24	7	**3,5**
Type 5	35	53	3	3	56	13,7	**4,1**
Type 6	22	33	4	4	37	27,8	**1,3**
Overige	769	1 166	94	94	1 260	377,5	**3,3**
Totaal	3 805	5 765	116	116	5 881	523	



* Bepaald op basis van stickerdatum. Boten die gedurende het jaar actief zijn geworden zijn pro rato meegeteld
** In de groep met Type 1 zitten 94 boten, met gemiddelde capaciteit van 79 personen. De capaciteit van Type 2 boten is 65 personen. Uitgaande van dezelfde bezettingsgraad als in Type 1, komt het geschatte volume op 39.1 duizend passagiers per jaar

eden mccallum

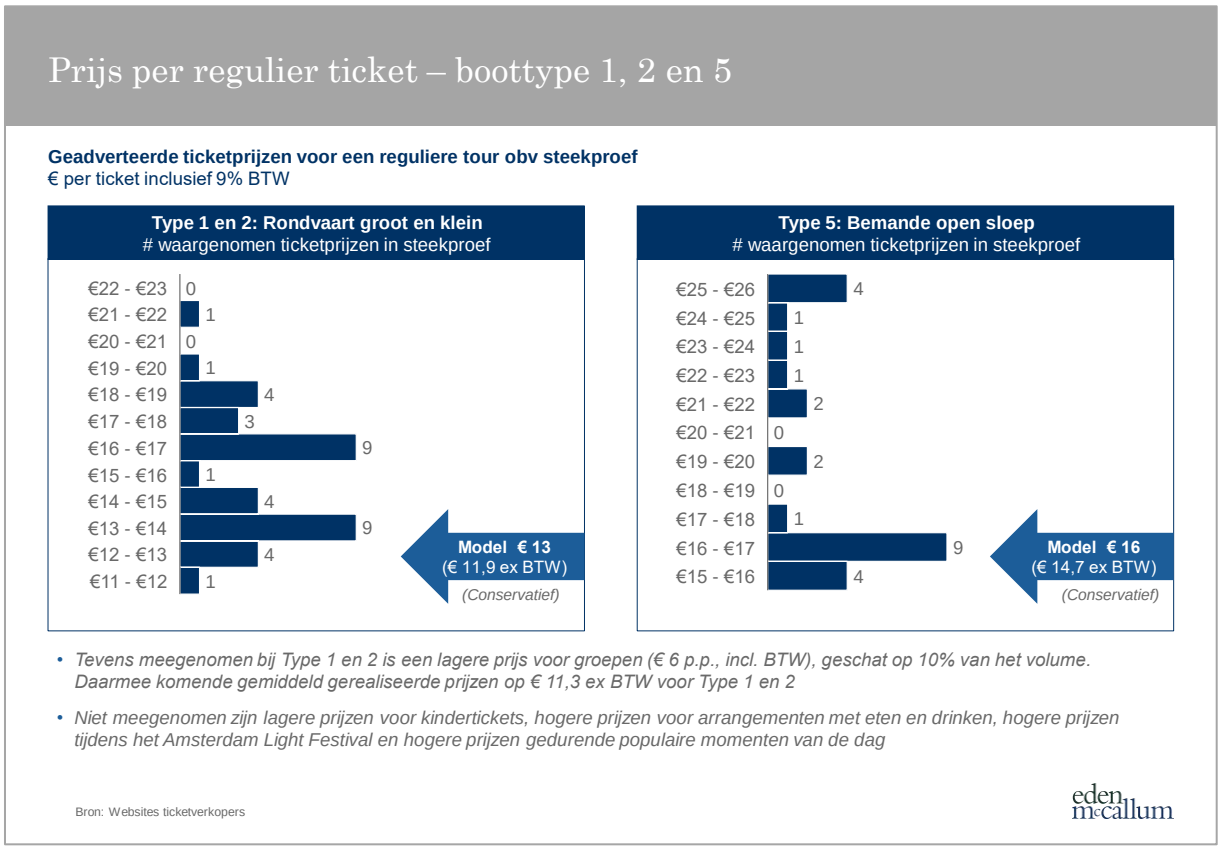
Slide 9: Onderbouwing aantal passagiers per type boot per jaar, op basis van afgedragen belasting

Zoals hierboven uitgelegd bestond één van 6 groepen uit zowel type 1 als type 2 boten. In deze groep zaten 9 belastingplichtige entiteiten ('subjecten') met in totaal 94 actieve boten, met een gemiddelde vervoerscapaciteit van 79. Aangezien deze gemiddelde vervoerscapaciteit sterk overeenkomt met type 1 boten, is het gemiddeld aantal vervoerde passagiers per boot in deze groep (ruim 47 duizend) als uitgangspunt genomen voor type 1 boten. Voor boten van type 2 is het volume berekend door aan te

nemen dat deze met dezelfde bezettingsgraad, maar met een lagere capaciteit opereren van 65. Zodoende is het uitgangspunt voor type 2 boten ruim 39 000 passagiers per boot per jaar.

4.2.2 Prijs per passagier

Voor rondvaartboten, zowel van type 1 als 2, als voor open sloepen, wordt typisch een ticketprijs gehanteerd. Voor dit onderzoek hebben wij een steekproef genomen van aangeboden ticketprijzen voor een regulier ticket. De resultaten van deze steekproef worden getoond in slide 10. Voor het rekenmodel is uitgegaan van de onderkant van de geadverteerde prijzen, want een conservatief uitgangspunt is. Voor rondvaartboten (type 1 en 2) is € 13 per passagier aangehouden en voor grote open sloepen € 16 per passagier, beiden inclusief BTW. Exclusief BTW zijn deze bedragen € 11,9 en € 14,7.



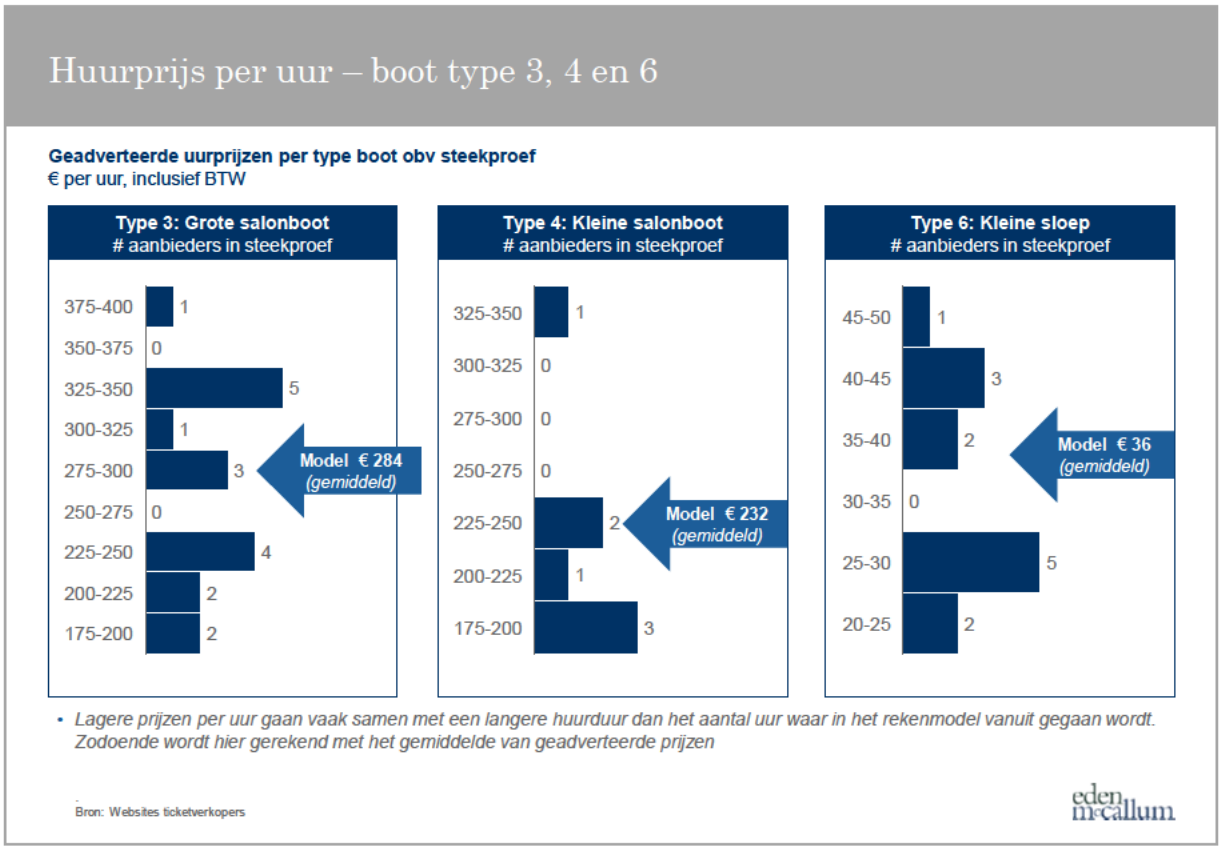
Slide 10: Prijs per regulier ticket op basis van geadverteerde ticketprijzen voor boottype 1, 2 en 5

Bij rondvaartboten (type 1 en 2) wordt echter een lagere prijs gehanteerd voor *grote groepen*, namelijk rond de € 6 per persoon. Om tot een conservatief antwoord te komen is het effect van grote groepen op de gemiddelde prijs meegenomen. In het rekenmodel is aangenomen dat 10 procent van de vervoerde passagiers op rondvaarboten als groep vaart. Als we dit effect meenemen bedragen de inkomsten per passagier € 11,3 voor grote en kleine rondvaartboten, exclusief BTW. In het rekenmodel is voor inkomsten per passagier voor type 1 en 2 boten dus niet met € 11,9, maar met € 11,3 gerekend (exclusief BTW).

Veel reders hanteren op bepaalde momenten en voor specifieke tochten hogere ticketprijzen, bijvoorbeeld op piekmomenten in het jaar (bijvoorbeeld tijdens het Amsterdam Light Festival), op populaire momenten van de dag, voor lange tochten, en voor arrangementen waarbij ook eten en

drinken wordt geserveerd. Het effect van deze piekprijzen en specifieke arrangementen is niet meengenomen. Hierdoor beschouwen wij de gehanteerde ticketprijzen als conservatief.

Voor salonboten en voor onbemande verhuur van kleine sloepen wordt typisch een huurprijs per uur gehanteerd. Ook hier hebben wij weer een steekproef genomen van de aangeboden prijzen per uur, per type boot, zie slide 11.



Slide 11: Huurprijs per uur, voor boten van type 3, 4 en 6

De *huurprijzen* die in het rekenmodel zijn gehanteerd, zijn gebaseerd op (geadverteerde) aanbiedingen op websites, zowel van de reders zelf, als van bredere ticketverkopers of botenverhuurders, aangevuld met opgevraagde offertes. Voor grote salonboten is een gemiddelde uurprijs aangehouden van € 284, voor kleine salonboten € 232 en voor onbemande sloepen € 36 (alle prijzen inclusief BTW)

Om te komen tot een schatting van de gemiddelde opbrengst per passagier voor salonboten en open sloepen hebben we vervolgens twee aannames moeten maken, namelijk voor de gemiddelde duur van een tocht, en voor het gemiddeld aantal passagiers op een boot. De gehanteerde uitgangspunten hiervoor worden getoond in slide 12, en worden hieronder in meer detail toegelicht.

Van prijs per uur naar prijs per passagier – boottype 3, 4 en 6

Berekening prijs per passagier, uit prijs per uur obv inschatting duur vaartocht en groepsgrootte

Type boot	Prijs per uur (incl. BTW)	Prijs per uur (ex BTW)*	Aanname duur huur (# uur)	Aanname groepsgrootte (# passagiers)	Prijs per passagier (ex BTW)
Type 3 Grote salonboot	€ 284	€ 261	3,4	22	**€ 40,3**
Type 4 Kleine salonboot	€ 232	€ 213	2	8	**€ 53,3**
Type 6 Kleine sloep	€ 36	€ 30	3	5	**€ 17,9**

* 9% BTW bij bemande verhuur, 21% BTW bij onbemande verhuur
Bron: Websites ticketverkopers

eden mccallum

Slide 12: Berekening prijs per passagier voor boten van type 3, 4 en 6

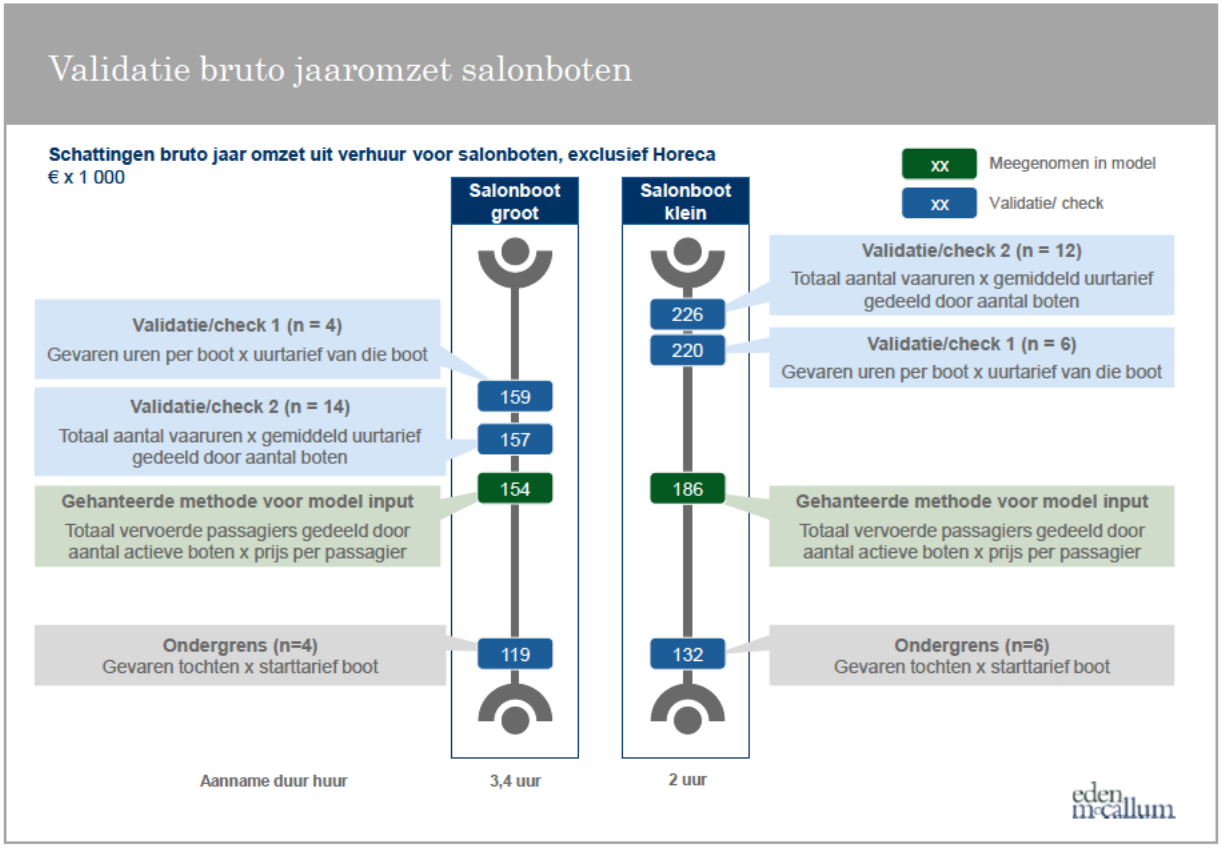
De *duur van de huur* is voor salonboten berekend aan de hand van scheepsbewegingen, zoals waargenomen met AIS[7] in 2018. Aan de hand van de AIS-gegevens is per type boot geanalyseerd hoeveel tochten er zijn gemaakt, en hoe lang deze tochten zijn geweest. Voor grote salonboten is op basis van een steekproef een gemiddelde tochtduur van 3.4 uur waargenomen. Voor kleine salonboten is een grotere waarde gemeten. Echter, voor kleine salonboten zijn ook losse tickets te koop voor een tochtje van 1, anderhalf of 2 uur. Het aandeel losse tickets met korte duur is niet goed in te schatten. Om tot een conservatief antwoord te komen hebben we aangenomen dat dit aandeel aanzienlijk is (circa 50 procent van de passagiers), en schatten wij de gemiddelde duur van een tocht voor een passagier op een kleine salonboot op 2 uur. Door te rekenen met een (naar wij inschatten) relatief korte duur komen de inkomsten per passagier lager uit, en daarmee is ons uitgangspunt wederom conservatief. Voor onbemande verhuur zijn geen scheepsbewegingen geregistreerd. De duur van de huur (3 uur) is daarom ingeschat op basis van aangeboden arrangementen, die typisch minimaal 2 uur beslaan, en korting bieden bij langere huur.

De aannames over gemiddelde *groepsgrootte* zijn gebaseerd op de maximale capaciteit van de verschillende typen boten en gemiddelde benutting van de capaciteit van 60-70 procent. Dit is mede ingegeven doordat er voor veel voorkomende arrangementen op salonboten met eten en drinken vaak een lagere capaciteit geldt dan het maximum. Sommige aanbieders van kleine salonboten met een reguliere capaciteit van 12 passagiers bieden bijvoorbeeld diner cruises aan voor maximaal 8 personen.

[7] Automatic Identification System is een transponder systeem voor de beroepsvaart ter bevordering van de veiligheid en verkeersmanagement.

Validatie omzet salonboten

Aangezien de gehanteerde methode om de omzet te schatten voor salonboten (type 3 en 4) aannames vereist met betrekking tot de duur van de huur en de groepsgrootte, en deze aannames een mate van onzekerheid bevatten, is de omzetschatting voor salonboten gevalideerd aan de hand van andere bronnen en schattingsmethoden. De uitkomst van deze schattingen worden getoond in slide 13. Uit de validatie blijkt dat de gebruikte schatting van de omzet reëel tot conservatief is.



Slide 13: Validatie bruto jaar omzet uit verhuur en ticketverkoop

Slide 13 toont in de groene blokjes de geschatte bruto jaaromzet per boot, voor type 3 en 4, namelijk € 154k voor een grote salonboot (type 3) en € 186k voor een kleine salonboot (type 4). Deze getallen zijn als basis genomen voor ons rekenmodel, en komen overeen met de getallen zoals getoond in slide 8.

Validatie check 1 toont de gemiddelde omzet van een steekproef van 6 vergelijkbare boten van type 3 (salonboot groot) en 6 vergelijkbare boten van type 4 (salonboot klein). Voor de boten in de steekproef is aan de hand van AIS-gegevens vastgesteld hoeveel vaaruren elke boot heeft gehad in 2018. Bij elke specifieke boot is het uurtarief gezocht, dat door de reder wordt aangeboden. Het product van deze twee is een schatting van de omzet voor een specifieke boot. Vervolgens is hiervan het gemiddelde genomen over de steekproef. Voor grote salonboten bedraagt dit getal € 159k en voor kleine salonboten € 220k.

Validatie check 2 toont de gemiddelde omzet van een grotere groep (meer dan 10) vergelijkbare boten. Voor de boten in de steekproef is aan de hand van AIS het totaal aantal vaaruren bepaald in 2018. Dit

totaal is vervolgens gedeeld door het aantal actieve boten in de steekproef. Het gemiddeld aantal vaaruren per boot is vervolgens vermenigvuldigd met de eerder bepaalde gemiddelde uurprijs voor het type boot (zoals weergegeven in slide 11). Deze schatting is dus niet op bootniveau gemaakt, maar is een gemiddelde voor een groep boten van hetzelfde type. Voor grote salonboten komt de bruto jaaromzet volgens deze rekenmethode op € 157k en voor kleine salonboten op € 226k.

De *ondergrens* toont de absolute ondergrens, want hierbij is de omzet geschat door het totaal aantal gevaren tochten in 2018 voor een steekproef van type 3 en type 4 boten zoals bepaald aan de hand van AIS te vermenigvuldigen met het starttarief van de boot. Aangezien boten per definitie minimaal voor dat tarief worden geboekt, maar vaak langer, is dit een ondergrens voor de mogelijke omzet. Voor grote salonboten bedraagt dit € 119k, en voor kleine salonboten € 132k.

Aan de hand van de twee validatie berekeningen en de ondergrens berekening stellen wij vast dat de door ons gehanteerde rekenmethodiek om de omzet te bepalen voor grote en kleine salonboten voldoende realistisch is. De uitkomsten van de validatie, en van de ondergrens berekening liggen allen voldoende in de buurt (en rondom) de door ons gemaakte inschatting.

De gebruikte methode, de onderliggende bronnen en de gebruikte inputwaarden staan nader beschreven in slide 14.

Uitleg validatie

Beschrijving validatie omzet type 3 en 4

Beschrijving methode	Inputfactoren	Bron per factor	Type 3	Type 4
Gehanteerde methode Omzet is het product van het gemiddeld aantal vervoerde passagiers per boot (berekend uit totaal vervoerde passagiers gedeeld door actieve schepen) en de prijs per passagier (berekend uit de uurprijs x aantal uren voor een tocht gedeeld door gemiddeld aantal passagiers per boot)	Totaal aantal vervoerde passagiers	Berekend uit totaal betaalde belasting en belasting per passagier (€ 0,66)	Zie slide 9	
	Aantal actieve boten	RPA lijst, criterium stickerdatum		
	Gemiddeld huurprijs per uur	Bepaald obv een steekproef van werkelijke aanbiedingen	Zie slide 11	
	Aantal passagiers per groep	Bepaald aan de hand van de capaciteit van de boot	Zie slide 12	
	Aantal uren per tocht	Bepaald obv een steekproef uit AIS (scheepsbewegingen)		
Validatie/ check 1 Omzet is per boot geschat als het product van het aantal vaaruren per boot en de prijs per uur	Aantal vaaruren per boot	Gemeten per boot obv AIS (scheepsbewegingen)	550 uur	1 200 uur
	Uurprijs voor huren boot	Website aanbieder boot	€ 325	€ 200
Validatie/ check 2 De gemiddelde omzet is door het totaal aantal vaaruren te delen door het aantal boten en te vermenigvuldigen met de gemiddelde uurprijs	Totaal aantal vaaruren	Bepaald obv een steekproef uit AIS (scheepsbewegingen)	8 400	12 700
	Aantal boten	De grootte van de steekpoef	14	12
	Gemiddeld huurprijs per uur	Bepaald obv een steekproef van werkelijke aanbiedingen	Zie slide 11	
Ondergrens Omzet is per boot geschat als het product van het aantal tochten en het startarief van de boot	# tochten	Bepaald obv een steekproef uit AIS (scheepsbewegingen)	200	290
	Starttarief boot	Bepaald obv een steekproef van werkelijke aanbiedingen	€ 650	€ 500

Bron: AIS; Belastingen; RPA; Eden McCallum analyse

eden mccallum

Slide 14: Toelichting en uitleg bij validatie van de bruto omzet voor boot type 3 en 4

4.3. Additionele inkomsten uit horeca

Naast ticketverkoop realiseren reders van met name salonboten en grote sloepen vaak ook inkomsten uit verkoop van eten en drinken aan boord. De schatting van de omzet uit horeca wordt weergegeven

in slide 15 en is alleen bepaald voor salonboten en grote sloepen. Voor rondvaartboten (type 1 en 2) is aangenomen dat de extra omzet uit horeca 0 is. Dit is een conservatieve aanname.

Voor salonboten (type 3 en 4) en grote sloepen (type 5) is het aandeel van de tochten waarbij lunch of diner wordt geserveerd bepaald aan de hand van AIS-gegevens. Voor tochten die tijdens lunchtijd (12-13) of dinertijd (18-20) hebben plaatsgevonden is aangenomen dat lunch of diner geserveerd is (waarbij het aandeel naar beneden is afgerond tot het dichtstbijzijnde tiental). De gemiddelde prijzen voor lunch of diner aan boord zijn gebaseerd op ontvangen offertes, en geadverteerde prijzen online, en omvatten zowel drinken als eten. Gerealiseerde inkoopkosten zijn gebaseerd op interviews.

De inschatting van inkomsten uit horeca houdt expliciet geen rekening met twee zaken die grote invloed kunnen hebben op de inkomsten. Dat zijn enerzijds trouwerijen of andere feesten, waar over het algemeen een flink prijskaartje aan hangt. Anderzijds is ook geen rekening gehouden met prijzen voor lunch of diner op piekmomenten in het jaar, zoals tijdens de canal parade, koningsdag en het Amsterdam Light Festival. Tijdens deze piekmomenten zullen de opbrengsten per persoon voor horeca aan boord aanzienlijk hoger liggen. Omdat we geen rekening hebben gehouden met speciale evenementen en piekprijzen tijdens het jaar, beoordelen wij de gemaakte inschattingen uit horeca als conservatief.

Inschatting jaar inkomsten uit horeca – boot type 3, 4 en 5

Onderbouwing inschatting jaarinkomsten uit horeca

	Type	Aandeel van alle tochten*	Gem. Prijs (ex BTW)**	Omzet (ex BTW)	Inkoop kosten***	Marge
Type 3, salonboot groot	Niets, of alleen een drankje	60%	€ 2,5	c. € 63 k	c. € 31 k	**c. € 32 k**
	Lunch	20%	€ 25			
	Diner	20%	€ 50			
Type 4, salonboot klein	Niets, of alleen een drankje	30%	€ 2,5	c. € 90 k	c. € 47 k	**c. € 43 k**
	Lunch	40%	€ 25			
	Diner	30%	€ 50			
Type 5, sloep groot	Niets, of alleen een drankje	100%	€ 4	€ 16 k	c. € 5 k	**c. € 11 k**

- *Niet meegenomen in de inschatting van Horeca inkomsten zijn hogere prijzen en bezettingen gedurende grote evenementen zoals Koningsdag en de Canal Parade, of hogere inkomsten voor bruiloften*

* Gebaseerd op het aandeel tochten tussen 12:00 en 13:00 voor lunch en tussen 18:00 en 20:00 voor diner
** Prijzen gebaseerd op online aangeboden arrangementen en ontvangen offertes. BTW tarief van 9% op eten en drinken en 21% op alcoholhoudende drank
*** De inkoopkosten zijn afhankelijk van de omzetmix, en hoger voor ingekochte lunch/ diner catering (c. 70%) dan voor dranken (c. 30%)
Bron: AIS data; websites ticketverkopers

eden mccallum

Slide 15: Inschatting inkomsten uit horeca voor boot type 3, 4 en 5

4.4 Operationele kosten

Voor het overzicht van de kosten is voortgebouwd op eerdere bevindingen uit onderzoek van met name Ecorys. De gehanteerde operationele kosten worden getoond in slide 16. Voor salonboten en sloepen zijn de personeelskosten berekend aan de hand van de kosten voor de gemiddelde inzet van

deze boten over het jaar. Deze “part-time factor” is ook gebruikt in het onderzoek van Ecorys. Voor dit onderzoek is deze factor gebaseerd op de inzet van boten zoals vastgelegd in AIS-gegevens. De inzet per type boot, voor type 3-5 is bepaald in verhouding tot boten van type 1. Voor kleine sloepen is gerekend met 0,15 FTE per boot, aangezien de vergunning voor onbemande verhuur vaak per 10 boten wordt gegeven. Deze factor impliceert ongeveer 1 fulltime medewerker per 7 verhuurbare boten.

Overzicht operationele kosten

Toelichting meegenomen operationele kosten
€ x 1 000 per jaar

Type boot	Personeel	Verzekering en onderhoud	Overige kosten*	Totaal	Toelichting personeel
Type 1 Rondvaart groot	186	24	13	223	• Personeelskosten: uitgegaan van 35% van de omzet, conform rapport Ecorys. Ruim voldoende om kosten voor schipper, verkooporganisatie en schoonmaak te dekken
Type 2 Rondvaart klein	154	16	9	179	
Type 3 Salonboot groot	36	26	5	67	• Bemanning: 1 schipper groot vaarbewijs en 1 hostess grote boot • Part-time factor** van 0,4 FTE
Type 4 Salonboot klein	49	18	3	70	• Bemanning: 1 schipper klein vaarbewijs en 1 hostess kleine boot • Part-time factor** van 0,7 FTE
Type 5 Sloep groot	38,5	3,2	1,9	44	• Bemanning: 1 schipper klein vaarbewijs en 1 hostess kleine boot • Part-time factor** van 0,55 FTE
Type 6 Sloep klein	7,5	1,4	1,2	10	• Personeelskosten geschat op € 50k, 0,15 FTE aangenomen
	Kosten per FTE: • schipper groot vaarbewijs € 50k • schipper klein vaarbewijs € 35k • hostess grote boot € 40k • hostess kleine boot € 35k	Verzekering en onderhoud: uitgegaan van respectievelijk 1% en 3% van aanschafprijs, conform rapport Ecorys	Overige kosten: uitgegaan van bovengrens kosten geschat door Ecorys		

* Overige kosten omvatten met name ligplaatsgelden en energiekosten. Afdracht VRM is in het financiële model meegenomen onder commissies en belasting i.t.t. Ecorys
** Boten zijn niet continu in gebruik, en het personeel schaalt mee. Het aantal vaaruren ten opzicht van Type 1 is c. 40% (Type 3), c. 70% (Type 4) en c. 55% (Type 5)
Bron: Ecorys; jaarverslagen reders, AIS data; RPA lijst.

eden mccallum

Slide 16: Overzicht aangenomen operationele kosten

5. Nawoord

In dit nawoord willen wij de volgende boodschappen benadrukken:

1. Dit onderzoek is een '**best effort'** uitgevoerd over een periode van 6 weken, waarbij vooral aandacht is besteed aan die factoren die de terugverdientijd het meeste beïnvloeden.
2. In dit onderzoek is voor alle berekeningen gekozen voor een **conservatieve rekenmethodiek** waarmee we bedoelen dat (in het geval van onzekerheden) gewerkt is met uitgangspunten die eerder leiden tot een langere, dan een kortere terugverdientijd.
3. De **betrouwbaarheid van de uitkomsten** van dit onderzoek zullen niet verbeteren door selectief te optimaliseren op bepaalde uitgangspunten; de uitgangspunten en uitkomsten van dit onderzoek moeten in samenhang beoordeeld worden.
4. Het onderzoek gaat uit van de situatie zoals deze was ten tijde van het onderzoek, zowel de **bestaande marktdynamiek als regelgeving**. Het onderzoek gaat niet in op de mogelijke effecten van veranderende marktdynamiek, of gewijzigde regelgeving.

5.1 Best effort

Dit rapport is tot stand gekomen na onderzoek over een periode van 6 weken waarbij de meeste aandacht is besteed aan factoren die een grote invloed hebben op de uitkomsten (zie ook paragraaf 3.2). Dit wil zeggen dat we niet alle factoren met dezelfde diepgang hebben onderzocht, maar ons vooral hebben gericht op de belangrijkste factoren (zie hoofdstuk 4).

5.2 Conservatieve rekenmethodiek

In sommige gevallen bleek het mogelijk om zeer precieze gegevens te verzamelen (o.a. via AIS). In andere gevallen hebben we moeten werken met sterk uit elkaar liggende datapunten of schattingen uit interviews. Om in deze gevallen te komen tot realistische uitgangspunten voor het rekenmodel, hebben we ernaar gestreefd om te kiezen voor veel voorkomende (ofwel 'representatieve') datapunten, die bovendien 'conservatief' zijn. Met conservatief bedoelen we dat de resulterende terugverdientijd bij deze uitgangspunten eerder te hoog dan te laag uitvalt. Hiermee voorkomen we dat de berekende terugverdientijden in de praktijk voor veel reders te kort zullen zijn om hun investering terug te verdienen.

5.3 Betrouwbaarheid van de uitkomsten bij selectieve wijziging uitgangspunten

In dit onderzoek zijn de uitkomsten tot stand gekomen door verschillende uitgangspunten met elkaar te combineren. Elk uitgangspunt heeft een bepaalde onzekerheidsmarge, ofwel, soms is het gekozen datapunt wellicht wat aan de hoge kant, en soms is het wat aan de lage kant. Bij het combineren van de uitgangspunten is er in samenhang naar gekeken, om te zorgen dat de berekende uitkomsten in de praktijk gehaald kunnen worden. Doordat we uitgangspunten hebben gecombineerd heffen verschillen elkaar op. Als in een eventueel vervolgtraject *alleen specifieke* uitgangspunten uitgelicht worden om aangepast te worden (mogelijk met als doel om een case te maken voor een ander type boot, of business model) dan brengt dat een bepaald risico met zich mee. Om de betrouwbaarheid te garanderen, zal altijd naar de uitgangspunten in samenhang moeten worden gekeken.

5.4 Bestaande marktdynamiek en regelgeving

- Er is in het onderzoek uitgegaan van een *weinig liquide markt voor rondvaartboten* (type 1 en 2), en op basis daarvan is de restwaarde voor type 1 en 2 rondvaartboten conservatief op 0 gesteld. Bij een tijdelijke duur voor rondvaartvergunningen zal over de jaren waarschijnlijk een meer liquide markt ontstaan voor deze boten, waarmee een restwaarde van 0 minder reëel wordt. Dit effect is in dit onderzoek niet meegenomen.
- Dit rapport is gebaseerd op *huidige gegevens voor volume en prijs* (volumegegevens uit 2018, en prijsgegevens uit 2019). Het is niet zeker dat deze gegevens ook voor de toekomst gelden. Zo berekenen we bijvoorbeeld in het onderzoek een gemiddeld aantal passagiers per boot op basis van huidige uitgangspunten, en we gaan ervan uit dat deze bezetting ook voor de komende jaren zal gelden. Deze aanname is correct als het aantal vervoerde passagiers gelijke tred houdt met de aangeboden capaciteit van actieve boten. De precieze grootte en groei van de markt zijn geen onderwerp geweest van dit onderzoek.
- Het onderzoek gaat uit van *bestaande regelgeving*. Wijzigingen in regelgeving kunnen invloed hebben op de investering die een reder moet doen, de omzet die hij kan realiseren of de kosten die hij daarvoor moet maken. De Gemeente Amsterdam, maar ook de Scheepvaartinspectie, de Nederlandse overheid en de Europese Unie hebben daarmee mogelijk invloed op terugverdientijden die reders bij gewijzigd beleid zullen realiseren. In dit onderzoek is geen rekening gehouden met wijzigingen in beleid, of regelgeving, in de breedste zin van het woord.

Van: 5.1.2.e @globalguidesystems.com
Aan: 5.1.2.e
Cc: 5.1.2.e ; 5.1.2.e
Onderwerp: RE: AIS download
Datum: donderdag 15 augustus 2019 10:47:20

Hallo 5.1.2.e

Ik heb je zojuist de datadump van 2018 gestuurd via wetransfer. Het is een tekstbestand en de kolommen corresponderen met de volgende gegevens:

MMSI nr

Datum (UTC)

Timestamp(=TC)

GPS Koers (in 0.1 graden)

Latitude

Id ontvangende mast

GPS Snelheid (in 0.1 Km/u)

Status (AIS Navigational status, niet betrouwbaar)

Met vriendelijke groet/ Kind regards,

5.1.2.e

Global Guide Systems

www.globalguidesystems.com

+31 6 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e 5.1.2.e @amsterdam nl>
Verzonden: dinsdag 13 augustus =019 22:47
Aan: 5.1.2.e < 5.1.2.e @globalguidesystems.com>; 5.1.2.e < 5.1.2.e @globalguidesystems.com>
CC:=10.2.e 10.2.e <10.2.e 10.2.e nl.ey.com>
Onderwerp AIS download

Dag 5.1.2.e **en** 5.1.2.

EY voert een vergelijkend onderzoek uit aan dat van Eden McCallum. EY krijgt daarbij volledige inzage in de boekhouding van de reders, waarbij EY de vertrouwelijkheid waarborgt. Voor hun onderzoek ontvangen ze ook graag een AIS data dump gelijk aan de datadump die Eden McCallum heeft ontvangen. EY zou deze data dan graag over zowel 2018 als 2017 ontvangen.

Kunnen jullie dit zo snel mogelijk klaarzetten? (Desnoods eerst 2018 en daarna 2017).

Bij voorbaat dank!

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

Begin doorgestuurd bericht:

Van: 5.1.2.e <5.1.2.e@nl.ey.com>
Dat=m: 13 augustus 2019 om 19:09:28 GMT
Aan: "5.1.2.e 5.1.2.e amsterdam.nl>
Kopie: 5.1.2.e <5.1.2.e@nl.ey.com>, 5.1.2.e <5.1.2.e@nl.ey.com>, 5.1.2.e 5.1.2.e@nl.ey.com>
Onderwerp: Antw.: upda=e=A9

Beste 5.1.2.e

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

EY neemt haar verantwoordelijkheid met betrekking tot de bescherming van persoonsgegevens erg serieus. Uw onderstaande e-mail met daarin uw vragen over de bescherming c.q. verwerking van persoonsgegevens op basis van de AVG doet vermoeden dat sprake zou zijn van een relatie waarbij u de verwerkingsverantwoordelijke bent en wij de verwerker. Als onderdeel van onze uitvoerige voorbereiding op de implementatie van de AVG, heeft EY zich gefocust op de vraag in welke gevallen EY – met het oog op haar meer algemene controle- en professionele advieswerkzaamheden – wordt aangemerkt als verwerker en in welke gevallen als verwerkingsverantwoordelijke. De uitleg van de begrippen "verwerkingsverantwoordelijke" en "verwerker" zijn erg belangrijk, omdat deze begrippen bepalen waar de primaire verantwoordelijkheid ligt voor de naleving van de wet. Wij hebben vastgesteld dat EY in de overgrote meerderheid van de gevallen (inclusief deze) een verwerkingsverantwoordelijke is. In het onderstaande wordt dit uitgelegd.

In het algemeen geldt dat de verwerkingsverantwoordelijke volledig is onderworpen aan de wet en moet voldoen aan alle "beginselen van gegevensbescherming", inclusief (i) het verwerken van persoonsgegevens op een eerlijke en rechtmatige manier, (ii) het hebben/treffen van passende beveiligingsmaatregelen en (iii) het respecteren van de rechten van betrokkenen.

Met betrekking tot de meer algemene controle- en professionele advieswerkzaamheden, is EY een verwerkingsverantwoordelijke omdat (i) EY haar eigen onafhankelijke professionele oordeel uitoefent, (ii) beschikt over een hoge mate van deskundigheid en autonomie bij de uitvoering van haar werkzaamheden en (iii) gegevens gebruikt in overeenstemming met haar wettelijke, regelgevende en professionele verplichtingen, in plaats van op uw instructies. Opmerking verdient dat EY op grond van beroepsregels onafhankelijk en objectief dient te zijn. Voor zover EY zou worden aangemerkt als verwerker en namens u persoonsgegevens

verwerkt (hetgeen uitdrukkelijk niet het geval is), zou dit betekenen dat EY niet voldoende onafhankelijk en objectief zou zijn.

, bepaalt EY (i) of persoonlijke gegevens moeten worden verwerkt, (ii) welke persoonlijke gegevens nodig zijn (dat wil zeggen de inhoud van de gegevens), (iii) de manier waarop het wordt verwerkt (dat wil zeggen hoe het ingeschakelde team de gegevens in de praktijk gebruikt) en (iv) hoe lang deze gegevens moeten worden bewaard. In het algemeen zullen de gegevens worden bewaard voor de wettelijke of statutaire (bewaar)termijn, in overeenstemming met de beroepsregels die van toepassing zijn op EY. EY is ook verantwoordelijk voor de inhoud van het werk en uiteraard zal EY alleen persoonsgegevens gebruiken die verkregen zijn in verband met de aan EY verstrekte opdracht op basis van de overeenkomst die met u is gesloten.

Natuurlijk bent u ook een verwerkingsverantwoordelijke voor wat betreft uw eigen gegevens, maar het is niet zo dat iedere partij aan wie de verwerkingsverantwoordelijke gegevens verstrekt ook een verwerker (namens de verwerkingsverantwoordelijke) is. Zowel EY als u zullen verwerkingsverantwoordelijke zijn met betrekking tot de gegevens die aan EY zijn verstrekt in verband met de meer algemene controle- en professionele advieswerkzaamheden.

Als u meer zekerheid c.q. informatie wilt over hoe EY omgaat met de AVG kunt u deze links raadplegen: https://sites.ey.com/sites/Article30Netherland=/Shared%20Documents/ey-eu-general-data-protection-regulation-gdpr.pdf en https://ww=.ey.com/Publication/vwLUAssets/ey-protecting-your-data/$FILE/ey-protecting=your-data.pdf. =/p>

From: [redacted] **Sent:** =uesday, August 13, 2019 12:32 AM
To: [redacted]
Cc: [redacted]
Subject: Re: update

Dag [redacted]

Hierbij de verwerkersovereenkomst zoals ook getekend door Eden McCallum. Als jullie deze aanpassen en getekend terugsturen dan kunnen we de AIS data aan jullie sturen.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

De gemeente Amsterdam streeft naar optimale dienstverlening e= zorgvuldige afhandeling van e-mailverkeer. Als een e-mail niet voor u is =estemd, verzoekt de gemeente u vriendelijk ons van de juiste adressering o= de hoogte te stellen en de e-mail te verwijderen zonder de informatie te =ebruiken en te delen met anderen. Voor verdere informatie over de rechten =p informatie, zie https://=ww.amsterdam.nl/proclaimer.

http://www.ey.com/NL/nl/Home/E-mail-disclaimer<=a> Indien u niet in staat bent deze disclaimer te raadplegen en/of op te s=aan, kunt u een e-mail bericht zenden aan http://w=w.ey.com/NL/nl/Home/E-mail-disclaimer If you are unable to retrieve an=/or save this disclaimer, please send an e-mail to mailto:info@nl.ey.com and we will send you the disclaimer.==========3D==========3D==========

=/div>

De gemeente Amsterdam streeft naar o=timale dienstverlening en zorgvuldige afhandeling van e-mailverkeer. Als e=n e-mail niet voor u is bestemd, verzoekt de gemeente u vriendelijk ons va= de juiste adressering op de hoogte te stellen en de e-mail te verwijderen=zonder de informatie te gebruiken en te delen met anderen. Voor verdere in=ormatie over de rechten op informatie, zie https://www.amsterdam.nl/proclaimer.=/p>


Virusv=ij.
www.avg.com
=
=

Van: 5.1.2.e @globalguidesystems.com
Aan: 5.1.2.e 5.1.2.e
Cc: 5.1.2.e
Onderwerp: RE: AIS download
Datum: woensdag 14 augustus 2019 23:06:59

Hallo 5.1.2.e

Ik zal morgenochtend de data voor 2018 opsturen. In 2017 zijn we van een pilot overgegaan naar een definitieve situatie. De AIS data over dat jaar is niet dekkend en ook niet volledig betrouwbaar en lijkt me daarom niet verstandig om voor analyse te gebruiken. Voor rapportages uit 2017 hebben we naar specifieke periodes gekeken waarvan we wisten dat we goede data hadden. Voor een analyse over een heel jaar is dat echter een ander geval.

Met vriendelijke groet/ Kind regards,

5.1.2.e

Global Guide Systems

5.1.2.e @globalguidesystems.com

www.globalguidesystems.com

Van: 5.1.2.e <5.1.2.e @amsterdam.nl>
Verzonden: dinsdag 13 augustus 2019 22:47<=r>Aan: 5.1.2.e <5.1.2.e @globalguidesystems.com>; 5.1.2.e <5.1.2.e @globalguidesystems.com>
CC: 5.1.2.e <5.1.2.e @nl.ey.com>
Onderwerp: AIS do=nload

Dag 5.1.2.e **en** 5.1.2.e

EY voert een vergelijkend onderzoek uit aan dat van Eden McCallum. EY krijgt daarbij volledige inzage in de boekhouding van de reders, waarbij EY de vertrouwelijkheid waarborgt. Voor hun onderzoek ontvangen ze ook graag een AIS data dump gelijk aan de datadump die Eden McCallum heeft ontvangen. EY zou deze data dan graag over zowel 2018 als 2017 ontvangen.

Kunnen jullie dit zo snel mogelijk klaarzetten? (Desnoods eerst 2018 en daarna 2017).

Bij voorbaat dank!

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

Begin doorgestuurd bericht:

Van: 5.1.2.e 5.1.2.e @nl.ey.com>
Datum: 13 =ugustus 2019 om 19:09:28 GMT
Aan: " 5.1.2.e < 5.1.2.e @amsterdam.nl>
Kopie: 5.1.2.e 5.1.2.e @nl.ey.com>, 5.1.2.e
< 5.1.2.e @nl.ey.com>, 5.1.2.e < 5.1.2.e @nl.ey.com>
Onderwerp: Antw.: update =o:p>

Beste 5.1.2.e

Zoals ingesproken op je voicemail heb ik eea nagevraagd bij onze specialisten op dit gebied. Hieronder staat hun uitleg/reactie, zou je kunnen aangeven of deze uitleg voor jullie voldoende is? Het zou dus niet nodig zijn om de verwerkersovereenkomst te tekenen (we zijn verwerkingsverantwoordelijke). Indien gewenst kan ik een call inplannen samen met mijn collega, maar hopelijk is onderstaande tekst afdoende en kunnen we zo spoedig mogelijk over de dataset beschikken.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

Ey neemt haar verantwoordelijkheid met betrekking tot de bescherming van persoonsgegevens erg serieus. Uw onderstaande e-mail met daarin uw vragen over de bescherming c.q. verwerking van persoonsgegevens op basis van de AVG doet vermoeden dat sprake zou zijn van een relatie waarbij u de verwerkingsverantwoordelijke bent en wij de verwerker. Als onderdeel van onze uitvoerige voorbereiding op de implementatie van de AVG, heeft EY zich gefocust op de vraag in welke gevallen EY – met het oog op haar meer algemene controle- en professionele advieswerkzaamheden – wordt aangemerkt als verwerker en in welke gevallen als verwerkingsverantwoordelijke. De uitleg van de begrippen "verwerkingsverantwoordelijke" en "verwerker" zijn erg belangrijk, omdat deze begrippen bepalen waar de primaire verantwoordelijkheid ligt voor de naleving van de wet. Wij hebben vastgesteld dat EY in de overgrote meerderheid van de gevallen (inclusief deze) een verwerkingsverantwoordelijke is. In het onderstaande wordt dit uitgelegd.

In het algemeen geldt dat de verwerkingsverantwoordelijke volledig is onderworpen aan de wet en moet voldoen aan alle "beginselen van gegevensbescherming", inclusief: (i) het verwerken van persoonsgegevens op een eerlijke en rechtmatige manier, (ii) het hebben/treffen van passende beveiligingsmaatregelen en (iii) het respecteren van de rechten van betrokkenen.

Met betrekking tot de , is EY een verwerkingsverantwoordelijke omdat (i) EY haar eigen onafhankelijke professionele oordeel uitoefent, (ii) beschikt over een hoge mate van deskundigheid en autonomie bij de uitvoering van haar werkzaamheden en (iii) gegevens gebruikt in overeenstemming met haar wettelijke, regelgevende en professionele verplichtingen, in plaats van op uw instructies. Opmerking verdient dat EY op grond van beroepsregels onafhankelijk en objectief dient te zijn. Voor zover EY zou worden aangemerkt als verwerker en namens u persoonsgegevens verwerkt (hetgeen uitdrukkelijk niet het geval is), zou dit betekenen dat EY niet voldoende onafhankelijk en objectief zou zijn.

Om het werk waarvoor EY is ingeschakeld goed uit te voeren, bepaalt EY (i) of persoonlijke gegevens moeten worden verwerkt, (ii) welke persoonlijke gegevens nodig zijn (dat wil zeggen de inhoud van de gegevens), (iii) de manier waarop het wordt ingeschakelde team de gegevens in de praktijk gebruikt) en (iv) hoe lang deze gegevens moeten worden bewaard. In het algemeen zullen de gegevens worden bewaard voor de wettelijke of statutaire (bewaar)termijn, in overeenstemming met de beroepsregels die van toepassing zijn op EY. EY is ook verantwoordelijk voor de inhoud van het werk en uiteraard zal EY alleen persoonsgegevens gebruiken die verkregen zijn in verband met de aan EY verstrekte opdracht op basis van de overeenkomst die met u is gesloten.

Natuurlijk bent u ook een verwerkingsverantwoordelijke voor wat betreft uw eigen gegevens, maar het is niet zo dat iedere partij aan wie de verwerkingsverantwoordelijke gegevens verstrekt ook een verwerker (namens de verwerkingsverantwoordelijke) is. Zowel EY als u zullen verwerkingsverantwoordelijke zijn met betrekking tot de gegevens die aan EY zijn verstrekt in verband met de meer algemene controle- en professionele advieswerkzaamheden.

Als u meer zekerheid c.q. informatie wilt over hoe EY omgaat met de AVG kunt u deze links raadplegen: https://sites.ey.com/sites/Article30Netherlands/Shared%20Documen=s/ey-eu-general-data-protection-regulation-gdpr.pdf en https://www.ey.com/Publicat=on/vwLUAssets/ey-protecting-your-data/$FILE/ey-protecting-your-data.pdf.

From: [redacted] **<** [redacted] **@amsterdam.nl>**
Sent: Tuesday, August 1=, 2019 12:32 AM
To: [redacted] **@nl.ey.com>**
Cc= [redacted] **<** [redacted] **@nl.ey.com>;** [redacted]
< [redacted] **@nl.ey.com>;** [redacted] **@nl.ey.com>**
S=bject: Re: update

Dag [redacted]

Hierbij de verwerkersovereenkomst zoals ook getekend door Eden McCallum. Als jullie deze aanpassen en getekend terugsturen dan kunnen we de AIS data aan jullie sturen.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

De gemeente Amsterdam streeft naar optimale dienstverlening en zorgvuldige afhandeling van e-mailverkeer. Als een e-mail niet voor u is bestemd, verzoekt de gemeente u vriendelijk ons van de juiste adressering op de hoogte te stellen en de e-mail te verwijderen zonder de informatie te gebruiken en te delen met anderen. Voor verdere informatie over de rechten op informatie, zie https://www.amsterdam.nl/=roclaimer.

====3D==========3D==========3D==========
Op dit e-mailbericht en eventuele bijbehorende attachments is een disclaimer van toepassing, die i= opgenomen op onze website: http://www.ey.com/NL/nl/Home/E-mail-disclaimer Indien u ni=t in staat bent deze disclaimer te raadplegen en/of op te slaan, kunt u een e-mail bericht zenden aan mailto:info@n=.ey.com, waarna wij u de disclaimer zullen toezenden.
=====3D==========3D==========3D========== T
his e-mail and any attach=ents are subject to a disclaimer which is included on our website: http://www.ey.com/NL/nl=Home/E-mail-disclaimer If you are unable to retrieve and/or save this =isclaimer, please send an e-mail to mail=o:info@nl.ey.com and we will send you the disclaimer.
=====3D==========3D==========3D==========

De gemeente Amsterdam streeft naar optimale dienstv=rlening en zorgvuldige afhandeling van e-mailverkeer. Als een e-mail niet =oor u is bestemd, verzoekt de gemeente u vriendelijk ons van de juiste adr=ssering op de hoogte te stellen en de e-mail te verwijderen zonder de info=matie te gebruiken en te delen met anderen. Voor verdere informatie over d= rechten op informatie, zie

Virusv=ij.
www.avg.com
=

=

Van: 5.1.2.e
Aan: 5.1.2.e
Onderwerp: Re: AIS download
Datum: donderdag 15 augustus 2019 12:34:06

Dag 5.1.2.e

Vanmiddag stuur ik je het RPA bestand met daarin alle vergunde schepen met MMSI nr en verdere informatie zoals reder, type schip ed.

Gr. 5.1.2.e

Verstuurd vanaf mijn iPhone

Op 15 aug. 2019 om 10:47 heeft 5.1.2.e @globalguidesystems.com" 5.1.2.e @globalguidesystems.com> het volgende geschreven:

> Hallo 5.1.2.e
>
> Ik heb je zojuist de datadump van 2018 gestuurd via wetransfer. Het is een tekstbestand en de kolommen corresponderen met de volgende gegevens:
> MMSI nr
> Datum (UTC)
> Timestamp(UTC)
> GPS Koers (in 0.1 graden)
> Latitude
> Longitude
> Id ontvangende mast
> GPS Snelheid (in 0.1 Km/u)
> Status (AIS Navigational status, niet betrouwbaar)
>
> **Met vriendelijke groet/ Kind regards,**
>
> 5.1.2.e
> **Global Guide Systems**
> 5.1.2.e @globalguidesystems.com
> www.globalguidesystems.com
> +31 5.1.2.e
>
> ---
>
> **Van:** 5.1.2.e 5.1.2.e @amsterdam.nl>
> **Verzonden:** dinsdag 13 augustus 2019 22:47
> **Aan:** 5.1.2.e <5.1.2.e @globalguidesystems.com>; 5.1.2.e <5.1.2.e @globalguidesystems.com>
> **CC:** 5.1.2.e 5.1.2.e @nl.ey.com>
> **Onderwerp:** AIS download
>
> Dag 5.1.2.e en 5.1.2.e

EY voert een vergelijkend onderzoek uit aan dat van Eden McCallum. EY krijgt daarbij volledige inzage in de boekhouding van de reders, waarbij EY de vertrouwelijkheid waarborgt. Voor hun onderzoek ontvangen ze ook graag een AIS data dump gelijk aan de datadump die Eden McCallum heeft ontvangen. EY zou deze data dan graag over zowel 2018 als 2017 ontvangen.

Kunnen jullie dit zo snel mogelijk klaarzetten? (Desnoods eerst 2018 en daarna 2017).

Bij voorbaat dank!

Met vriendelijke groet,
5.1.2.e

Begin doorgestuurd bericht:

Van [redacted] <5.1.2.e@nl.ey.com>
Datum: 13 augustus 2019 om 19:09:28 GMT
Aan: '5.1.2.e 5.1.2.e@amsterdam.nl>
Kopie: 5.1.2.e <5.1.2.e@nl.ey.com>, 5.1.2.e <5.1.2.e@nl.ey.com>, 5.1.2.e <5.1.2.e@nl.ey.com>
Onderwerp: Antw.: FSI update PDI

Beste 5.1.2.e,

Zoals ingesproken op je voicemail heb ik eea nagevraagd bij onze specialisten op dit gebied. Hieronder staat hun uitleg/reactie, zou je kunnen aangeven of deze uitleg voor jullie voldoende is? Het zou dus niet nodig zijn om de verwerkersovereenkomst te tekenen (we zijn verwerkingsverantwoordelijke). Indien gewenst kan ik een call inplannen samen met mijn collega, maar hopelijk is onderstaande tekst afdoende en kunnen we zo spoedig mogelijk over de dataset beschikken.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

EY neemt haar verantwoordelijkheid met betrekking tot de bescherming van persoonsgegevens erg serieus. Uw onderstaande e-mail met daarin uw vragen over de bescherming c.q. verwerking van persoonsgegevens op basis van de AVG doet vermoeden dat sprake zou zijn van een relatie waarbij u de verwerkingsverantwoordelijke bent en wij de verwerker. Als onderdeel van onze uitvoerige

voorbereiding op de implementatie van de AVG, heeft EY zich gefocust op de vraag in welke gevallen EY – met het oog op haar meer algemene controle- en professionele advieswerkzaamheden – wordt aangemerkt als verwerker en in welke gevallen als verwerkingsverantwoordelijke. De uitleg van de begrippen "verwerkingsverantwoordelijke" en "verwerker" zijn erg belangrijk, omdat deze begrippen bepalen waar de primaire verantwoordelijkheid ligt voor de naleving van de wet. Wij hebben vastgesteld dat EY in de overgrote meerderheid van de gevallen (inclusief deze) een verwerkingsverantwoordelijke is. In het onderstaande wordt dit uitgelegd.

In het algemeen geldt dat de verwerkingsverantwoordelijke volledig is onderworpen aan de wet en moet voldoen aan alle "beginselen van gegevensbescherming", inclusief (i) het verwerken van persoonsgegevens op een eerlijke en rechtmatige manier, (ii) het hebben/treffen van passende beveiligingsmaatregelen en (iii) het respecteren van de rechten van betrokkenen.

Met betrekking tot de meer algemene controle- en professionele advieswerkzaamheden, is EY een verwerkingsverantwoordelijke omdat (i) EY haar eigen onafhankelijke professionele oordeel uitoefent, (ii) beschikt over een hoge mate van deskundigheid en autonomie bij de uitvoering van haar werkzaamheden en (iii) gegevens gebruikt in overeenstemming met haar wettelijke, regelgevende en professionele verplichtingen, in plaats van op uw instructies. Opmerking verdient dat EY op grond van beroepsregels onafhankelijk en objectief dient te zijn. Voor zover EY zou worden aangemerkt als verwerker en namens u persoonsgegevens verwerkt (hetgeen uitdrukkelijk niet het geval is), zou dit betekenen dat EY niet voldoende onafhankelijk en objectief zou zijn.

Om het werk waarvoor EY is ingeschakeld goed uit te voeren, bepaalt EY (i) of persoonlijke gegevens moeten worden verwerkt, (ii) welke persoonlijke gegevens nodig zijn (dat wil zeggen de inhoud van de gegevens), (iii) de manier waarop het wordt verwerkt (dat wil zeggen hoe het ingeschakelde team de gegevens in de praktijk gebruikt) en (iv) hoe lang deze gegevens moeten worden bewaard. In het algemeen zullen de gegevens worden bewaard voor de wettelijke of statutaire (bewaar)termijn, in overeenstemming met de beroepsregels die van toepassing zijn op EY. EY is ook verantwoordelijk voor de inhoud van het werk en uiteraard zal EY alleen persoonsgegevens gebruiken die verkregen zijn in verband met de aan EY verstrekte opdracht op basis van de overeenkomst die met u is gesloten.

Natuurlijk bent u ook een verwerkingsverantwoordelijke voor wat betreft uw eigen gegevens, maar het is niet zo dat iedere partij aan wie de verwerkingsverantwoordelijke gegevens verstrekt ook een verwerker (namens de verwerkingsverantwoordelijke) is. Zowel EY als

u zullen verwerkingsverantwoordelijke zijn met betrekking tot de gegevens die aan EY zijn verstrekt in verband met de meer algemene controle- en professionele advieswerkzaamheden.

Als u meer zekerheid c.q. informatie wilt over hoe EY omgaat met de AVG kunt u deze links raadplegen: https://sites.ey.com/sites/Article30Netherlands/Shared%20Documents/ey-eu-general-data-protection-regulation-gdpr.pdf en https://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/ey-protecting-your-data/$FILE/ey-protecting-your-data.pdf.

From: 5.1.2.e <5.1.2.e@amsterdam.nl>
Sent: Tuesday, August 13, 2019 12:32 AM
To: 5.1.2.e <5.1.2.e@nl.ey.com>
Cc: 5.1.2.e <5.1.2.e@nl.ey.com>; 5.1.2.e <5.1.2.e@nl.ey.com>; 5.1.2.e <5.1.2.e@nl.ey.com>
Subject: Re: update

Dag 5.1.2.e

Hierbij de verwerkersovereenkomst zoals ook getekend door Eden McCallum. Als jullie deze aanpassen en getekend terugsturen dan kunnen we de AIS data aan jullie sturen.

Met vriendelijke groet,
5.1.2.e

De gemeente Amsterdam streeft naar optimale dienstverlening en zorgvuldige afhandeling van e-mailverkeer. Als een e-mail niet voor u is bestemd, verzoekt de gemeente u vriendelijk ons van de juiste adressering op de hoogte te stellen en de e-mail te verwijderen zonder de informatie te gebruiken en te delen met anderen. Voor verdere informatie over de rechten op informatie, zie https://www.amsterdam.nl/proclaimer.

==========

Op dit e-mailbericht en eventuele bijbehorende attachments is een disclaimer van toepassing, die is opgenomen op onze website: http://www.ey.com/NL/nl/Home/E-mail-disclaimer Indien u niet in staat bent deze disclaimer te raadplegen en/of op te slaan, kunt u een e-mail bericht zenden aan mailto:info@nl.ey.com, waarna wij u de

disclaimer zullen toezenden.

==========

This e-mail and any attachments are subject to a disclaimer which is included on our website: http://www.ey.com/NL/nl/Home/E-mail-disclaimer If you are unable to retrieve and/or save this disclaimer, please send an e-mail to mailto:info@nl.ey.com and we will send you the disclaimer.

==========

De gemeente Amsterdam streeft naar optimale dienstverlening en zorgvuldige afhandeling van e-mailverkeer. Als een e-mail niet voor u is bestemd, verzoekt de gemeente u vriendelijk ons van de juiste adressering op de hoogte te stellen en de e-mail te verwijderen zonder de informatie te gebruiken en te delen met anderen. Voor verdere informatie over de rechten op informatie, zie https://www.amsterdam.nl/proclaimer.



Virusvrij. www.avg.com

Van: 5.1.2.e
Aan: 5.1.2.e
Cc: 5.1.2.e
Onderwerp: Re: AIS download
Datum: donderdag 22 augustus 2019 0:16:02

Dag 5.1.2.e

Hierbij de contactgegevens van onze privacy officer:
5.1.2.e
5.1.2.e @amsterdam.nl
(06) 5.1.2.e

Met vriendelijke groet,
5.1.2.e

Op 16 aug. 2019 om 17:03 heeft 5.1.2.e 5.1.2.e @nl.ey.com> het volgende geschreven:

> Bedankt! Ik zal het verzoek even doorzetten naar mijn collega's. Voor het geval het eenvoudiger is om ze te laten bellen met jullie privacy officer, zou ik haar contactgegevens mogen?
>
> Verder hebben we inmiddels van 5 rederijen voldoende informatie om aan de slag te gaan met de eerste analyses. Hiervan hebben 4 partijen weer een excel pakket retour gekregen met het verzoek om extra gegevens/informatie en hopen we nog een kleine rederij toe te voegen aan de lijst. De komende week (hopelijk aan het begin) zullen we deze informatie nog verder moeten verwerken. Woensdag hebben we nu gereserveerd om te kijken waar we staan met de data en zullen we het rekenmodel vullen, dat hangt natuurlijk wel af van hetgeen we nog ontvangen in de komende week. De medewerking van de rederijen is goed, het is alleen heel veel en het is niet voor iedere partij eenvoudig om -met enige snelheid- alle gegevens in het juiste format en detailniveau aan te leveren. Zullen we woensdag einde dag bellen/overleggen of de bandbreedte van de uitkomsten van onze berekeningen -op dat moment- voldoende nauwkeurig is met het oog op de 26e?
>
> Voor wat betreft het budget blijven we nog steeds binnen de bandbreedte van de opdrachtbrief. Ik heb die overigens nog niet ondertekend mogen ontvangen, zou je daar nog een keer naar kunnen kijken? Bij voorbaat dank!
>
> Mocht je nog aanvullende vragen hebben over de voortgang, dan hoor ik het graag.
>
> Met vriendelijke groet,
>
> 5.1.2.e
>
> 5.1.2.e | 5.1.2.e

EY Transaction Advisory Services
Mobile: +31 6 5.1.2.e | 5.1.2.e @nl.ey.com

Chamber of Commerce Rotterdam: 73624926 Registrar of Companies for England and Wales: OC425442

Subscribe now to stay informed about topics and events that are relevant to you.

Van: 5.1.2.e
Aan: 5.1.2.e
Onderwerp: RE: AIS download
Datum: vrijdag 16 augustus 2019 17:03:25

Bedankt! Ik zal het verzoek even doorzetten naar mijn collega's. Voor het geval het eenvoudiger is om ze te laten bellen met jullie privacy officer, zou ik haar contactgegevens mogen?

Verder hebben we inmiddels van 5 rederijen voldoende informatie om aan de slag te gaan met de eerste analyses. Hiervan hebben 4 partijen weer een excel pakket retour gekregen met het verzoek om extra gegevens/informatie en hopen we nog een kleine rederij toe te voegen aan de lijst. De komende week (hopelijk aan het begin) zullen we deze informatie nog verder moeten verwerken. Woensdag hebben we nu gereserveerd om te kijken waar we staan met de data en zullen we het rekenmodel vullen, dat hangt natuurlijk wel af van hetgeen we nog ontvangen in de komende week. De medewerking van de rederijen is goed, het is alleen heel veel en het is niet voor iedere partij eenvoudig om -met enige snelheid- alle gegevens in het juiste format en detailniveau aan te leveren. Zullen we woensdag einde dag bellen/overleggen of de bandbreedte van de uitkomsten van onze berekeningen -op dat moment- voldoende nauwkeurig is met het oog op de 26e?

Voor wat betreft het budget blijven we nog steeds binnen de bandbreedte van de opdrachtbrief. Ik heb die overigens nog niet ondertekend mogen ontvangen, zou je daar nog een keer naar kunnen kijken? Bij voorbaat dank!

Mocht je nog aanvullende vragen hebben over de voortgang, dan hoor ik het graag.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

5.1.2.e | 5.1.2.e

EY Transaction Advisory Services
Mobile: +31 6 5.1.2.e | 5.1.2.e @nl.ey.com

Chamber of Commerce Rotterdam: 73624926 Registrar of Companies for England and Wales: OC425442

Subscribe now to stay informed about topics and events that are relevant to you.

From: 5.1.2.e <5.1.2.e @amsterdam.nl>
Sent: Friday, August 16, 2019 3:20 PM
To: 5.1.2.e <5.1.2.e @nl.ey.com>
Subject: Re: AIS download

Dag 5.1.2.e

Hierbij de RPA lijst met de MMSI nummers en details over de boot en reder.

Voor de zekerheid vragen we EY om toch ook de verwerkersovereenkomst te tekenen - graag dat dus ook in gang zetten.

Mocht je nog vragen hebben dan ben ik vandaag goed te bereiken.

Groeten,
5.1.2.e

5.1.2.e

Gemeente Amsterdam

M 06 5.1.2.e
5.1.2.e @amsterdam.nl

Weesperplein 8, 1018 XA Amsterdam
Postadres: Postbus 95089, 1090 HB Amsterdam

Op dit bericht is een proclaimer van toepassing:
amsterdam.nl/proclaimer

Op 15 aug. 2019, om 12:34 heeft 5.1.2.e < 5.1.2.e @amsterdam.nl> het volgende geschreven:

Dag 5.1.2.e

Vanmiddag stuur k je het RPA bestand met daarin alle vergunde schepen met MMSI nr en verdere informatie zoals reder, type schip ed.

Gr. 5.1.2.e

Verstuurd vanaf mijn iPhone

Op 15 aug. 2019 om 10:47 heeft "5.1.2.e @globalguidesystems.com" <5.1.2.e @globalguidesystems.com> het volgende geschreven:

> Hallo 5.1.2.e
>
> Ik heb je zojuist de datadump van 2018 gestuurd via wetransfer. Het is een tekstbestand en de kolommen corresponderen met de volgende gegevens:
> MMSI nr
> Datum (UTC)
> Timestamp(UTC)
> GPS Koers (in 0.1 graden)
> Latitude
> Longitude
> Id ontvangende mast
> GPS Snelheid (in 0.1 Km/u)
> Status (AIS Navigational status, niet betrouwbaar)
>
> **Met vriendelijke groet/ Kind regards,**
>
> 5.1.2.e
> **Global Guide Systems**
> 5.1.2.e @globalguidesystems.com
> www.globalguidesystems.com
> +31 5.1.2.e
>
> ---
>
> **Van:** 5.1.2.e < 5.1.2.e @amsterdam.nl>
> **Verzonden:** dinsdag 13 augustus 2019 22:47
> **Aan:** 5.1.2.e < 5.1.2.e @globalguidesystems.com>; 5.1.2.e <5.1.2.e @globalguidesystems.com>
> **CC:** 5.1.2.e < 5.1.2.e @nl.ey.com>
> **Onderwerp:** AIS download

Dag 5.1.2.e en 5.1.2.

EY voert een vergelijkend onderzoek uit aan dat van Eden McCallum. EY krijgt daarbij volledige inzage in de boekhouding van de reders, waarbij EY de vertrouwelijkheid waarborgt. Voor hun onderzoek ontvangen ze ook graag een AIS data dump gelijk aan de datadump die Eden McCallum heeft ontvangen. EY zou deze data dan graag over zowel 2018 als 2017 ontvangen.

Kunnen jullie dit zo snel mogelijk klaarzetten? (Desnoods eerst 2018 en daarna 2017).

Bij voorbaat dank!

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

Begin doorgestuurd bericht:

Van: 5.1.2.e 5.1.2.e @nl.ey.com>
Datum: 13 augustus 2019 om 19:09:28 GMT
Aan: ' 5.1.2.e < 5.1.2.e @amsterdam.nl>
Kopie: 5.1.2.e < 5.1.2.e @nl.ey.com>, 5.1.2.e < 5.1.2.e @nl.ey.com>, 5.1.2.e < 5.1.2.e @nl.ey.com>
Onderwerp: Antw.: FSI update PDI

Beste 5.1.2.e

Zoals ingesproken op je voicemail heb ik eea nagevraagd bij onze specialisten op dit gebied. Hieronder staat hun uitleg/reactie, zou je kunnen aangeven of deze uitleg voor jullie voldoende is? Het zou dus niet nodig zijn om de verwerkersovereenkomst te tekenen (we zijn verwerkingsverantwoordelijke). Indien gewenst kan ik een call inplannen samen met mijn collega, maar hopelijk is onderstaande tekst afdoende en kunnen we zo spoedig mogelijk over de dataset beschikken.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

EY neemt haar verantwoordelijkheid met betrekking tot de bescherming van persoonsgegevens erg serieus. Uw onderstaande e-mail met daarin uw vragen over de bescherming c.q. verwerking van persoonsgegevens op basis van de AVG doet vermoeden dat sprake zou zijn van een relatie waarbij u de verwerkingsverantwoordelijke bent en wij de verwerker. Als onderdeel van onze uitvoerige voorbereiding op de implementatie van de AVG, heeft EY zich gefocust op de vraag in welke gevallen EY – met het oog op haar meer

algemene controle- en professionele advieswerkzaamheden – wordt aangemerkt als verwerker en in welke gevallen als verwerkingsverantwoordelijke. De uitleg van de begrippen “verwerkingsverantwoordelijke” en “verwerker” zijn erg belangrijk, omdat deze begrippen bepalen waar de primaire verantwoordelijkheid ligt voor de naleving van de wet. Wij hebben vastgesteld dat EY in de overgrote meerderheid van de gevallen (inclusief deze) een verwerkingsverantwoordelijke is. In het onderstaande wordt dit uitgelegd.

In het algemeen geldt dat de verwerkingsverantwoordelijke volledig is onderworpen aan de wet en moet voldoen aan alle “beginselen van gegevensbescherming”, inclusief (i) het verwerken van persoonsgegevens op een eerlijke en rechtmatige manier, (ii) het hebben/treffen van passende beveiligingsmaatregelen en (iii) het respecteren van de rechten van betrokkenen.

Met betrekking tot de meer algemene controle- en professionele advieswerkzaamheden, is EY een verwerkingsverantwoordelijke omdat (i) EY haar eigen onafhankelijke professionele oordeel uitoefent, (ii) beschikt over een hoge mate van deskundigheid en autonomie bij de uitvoering van haar werkzaamheden en (iii) gegevens gebruikt in overeenstemming met haar wettelijke, regelgevende en professionele verplichtingen, in plaats van op uw instructies. Opmerking verdient dat EY op grond van beroepsregels onafhankelijk en objectief dient te zijn. Voor zover EY zou worden aangemerkt als verwerker en namens u persoonsgegevens verwerkt (hetgeen uitdrukkelijk niet het geval is), zou dit betekenen dat EY niet voldoende onafhankelijk en objectief zou zijn.

Om het werk waarvoor EY is ingeschakeld goed uit te voeren, bepaalt EY (i) of persoonlijke gegevens moeten worden verwerkt, (ii) welke persoonlijke gegevens nodig zijn (dat wil zeggen de inhoud van de gegevens), (iii) de manier waarop het wordt verwerkt (dat wil zeggen hoe het ingeschakelde team de gegevens in de praktijk gebruikt) en (iv) hoe lang deze gegevens moeten worden bewaard. In het algemeen zullen de gegevens worden bewaard voor de wettelijke of statutaire (bewaar)termijn, in overeenstemming met de beroepsregels die van toepassing zijn op EY. EY is ook verantwoordelijk voor de inhoud van het werk en uiteraard zal EY alleen persoonsgegevens gebruiken die verkregen zijn in verband met de aan EY verstrekte opdracht op basis van de overeenkomst die met u is gesloten.

Natuurlijk bent u ook een verwerkingsverantwoordelijke voor wat betreft uw eigen gegevens, maar het is niet zo dat iedere partij aan wie de verwerkingsverantwoordelijke gegevens verstrekt ook een verwerker (namens de verwerkingsverantwoordelijke) is. Zowel EY als u zullen verwerkingsverantwoordelijke zijn met betrekking tot de gegevens die aan EY zijn verstrekt in verband met de meer algemene controle- en professionele advieswerkzaamheden.

Als u meer zekerheid c.q. informatie wilt over hoe EY omgaat met de AVG kunt u deze links raadplegen:https://sites.ey.com/sites/Article30Netherlands/Shared%20Documents/ey-

eu-general-data-protection-regulation-gdpr.pdf en https://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/ey-protecting-your-data/$FILE/ey-protecting-your-data.pdf.

From: 5.1.2.e <5.1.2.e@amsterdam.nl>
Sent: Tuesday, August 13, 2019 12:32 AM
To: 5.1.2.e 5.1.2.e@nl.ey.com>
Cc: 5.1.2.e <5.1.2.e@nl.ey.com>; 5.1.2.e <5.1.2.e@nl.ey.com>; 5.1.2.e <5.1.2.e@nl.ey.com>
Subject: Re: update

Dag 5.1.2.e

Hierbij de verwerkersovereenkomst zoals ook getekend door Eden McCallum. Als jullie deze aanpassen en getekend terugsturen dan kunnen we de AIS data aan jullie sturen.

Met vriendelijke groet,
5.1.2.e

De gemeente Amsterdam streeft naar optimale dienstverlening en zorgvuldige afhandeling van e-mailverkeer. Als een e-mail niet voor u is bestemd, verzoekt de gemeente u vriendelijk ons van de juiste adressering op de hoogte te stellen en de e-mail te verwijderen zonder de informatie te gebruiken en te delen met anderen. Voor verdere informatie over de rechten op informatie, zie https://www.amsterdam.nl/proclaimer.

==========

Op dit e-mailbericht en eventuele bijbehorende attachments is een disclaimer van toepassing, die is opgenomen op onze website: http://www.ey.com/NL/nl/Home/E-mail-disclaimer Indien u niet in staat bent deze disclaimer te raadplegen en/of op te slaan, kunt u een e-mail bericht zenden aan mailto:info@nl.ey.com, waarna wij u de disclaimer zullen toezenden.

==========

This e-mail and any attachments are subject to a disclaimer which is included on our website:http://www.ey.com/NL/nl/Home/E-mail-disclaimer If you are unable to retrieve and/or save this disclaimer, please send an e-mail to mailto:info@nl.ey.com and we will send you the disclaimer.

==========

De gemeente Amsterdam streeft naar optimale dienstverlening en zorgvuldige afhandeling van e-mailverkeer. Als een e-mail niet voor u is bestemd, verzoekt de gemeente u vriendelijk ons van de juiste adressering op de hoogte te stellen en de e-mail te verwijderen zonder de informatie te gebruiken en te delen met anderen. Voor verdere informatie over de rechten op informatie,

zie https://www.amsterdam.nl/proclaimer.



Virusvrij. www.avg.com

De gemeente Amsterdam streeft naar optimale dienstverlening en zorgvuldige afhandeling van e-mailverkeer. Als een e-mail niet voor u is bestemd, verzoekt de gemeente u vriendelijk ons van de juiste adressering op de hoogte te stellen en de e-mail te verwijderen zonder de informatie te gebruiken en te delen met anderen. Voor verdere informatie over de rechten op informatie, zie https://www.amsterdam.nl/proclaimer.

==========

Op dit e-mailbericht en eventuele bijbehorende attachments is een disclaimer van toepassing, die is opgenomen op onze website: http://www.ey.com/NL/nl/Home/E-mail-disclaimer Indien u niet in staat bent deze disclaimer te raadplegen en/of op te slaan, kunt u een e-mail bericht zenden aan mailto:info@nl.ey.com, waarna wij u de disclaimer zullen toezenden.

==========

This e-mail and any attachments are subject to a disclaimer which is included on our website: http://www.ey.com/NL/nl/Home/E-mail-disclaimer If you are unable to retrieve and/or save this disclaimer, please send an e-mail to mailto:info@nl.ey.com and we will send you the disclaimer.

==========

zaaknr./ casecode	klant naam (KVK-naam)	voorheen / overgenomen door	naam vaartuig	voorheen	segment	vaarge bied
WN2017-0020	XXX Boat Tou	-	.38	-	Bemand open	1
WN2014-5103	Canal Compan	-	A van Eijk	-	Bemand open	1
WN2013-5102	Rederij de Ned	-	Aagje Deken	-	Bemand geslo	1
W-13.02625/W	Canal Rondvaa	-	Abel Tasman	-	Bemand groot	1
WN2013-5098	Salonboot Ade	-	Adeline	-	Bemand groot	1
W-14.01727/W	Kamanda Proc	-	Admiraal Heijn	vh Zonneboot	Bemand geslo	1
W-13.02631/W	Canal Rondvaa	-	Aert van Nes	-	Bemand groot	1
/W-13.02338/W	Rederij Lovers	-	Aimee	-	Bemand groot	1
WN2014-5109	Rederij P Kooy	-	Albert	-	Bemand groot	1
WN2008-5062	Canal Bus BV	-	Albert Cuyp	-	Bemand groot	1
WN2013-5099	Rederij P Kooy	-	Albert Pieter	vh Prins Claus	Bemand groot	1
WN2018-0097	Ambolux Class	vh Jachtwerf d	Ambolux 3	vh Taifun	Bemand open	1
WN2013-5096	Amsterdam Bo	-	Amigo	vh Lijndienstslo	Bemand open	1
WN2017-000935	VaDa Security	-	AMS1	Carmen	Bemand open	1
WN2013-5100	Canal Compan	-	Amstel	-	Bemand geslo	1
WN2013-5098	Amsterdam Ca	-	Amstel Aquam	-	Bemand groot	1
WN2013-5098	Amsterdam Ca	-	Amstel Diaman	-	Bemand groot	1
WN2003-5050	Blue Boat Com	-	Amstel Glory	-	Bemand groot	1
WN2013-5098	Amsterdam Ca	-	Amstel Jade	-	Bemand groot	1
W-13.02323/W	Amsterdam Ca	-	Amstel Robijn	-	Bemand groot	1
WN2005-5053	Amsterdam Ca	-	Amstel Saffier	-	Bemand groot	1
WN2005-5053	Amsterdam Ca	-	Amstel Smara	-	Bemand groot	1
WN2017-0015	Amsterdam Bo	-	Amsterdam Bo	-	Bemand open	1
WN2019-0018	Leemstar	-	Amsterdam Dis	vh Leemstar T	Bemand open	1
WN2019-0018	Leemstar	-	Amsterdam Dis	vh Leemstar C	Bemand open	1
WN2017-0008	Bughouse Tou	-	Andante	-	Bemand geslo	1
WN2017-0005	Canal Compan	vh Smidtje Beh	Andre Hazes	vh BZN	Bemand open	1
W-13.02340/W	Rederij Lovers	-	Andre van Dui	-	Bemand groot	1
W-13.02273/W	Rederij Amster	vh Classic Can	Anna Maria	-	Bemand groot	1
WN2016-5832	Kamanda Proc	-	Anne Bonney	-	Bemand open	1
W-13.02341/W	Rederij Lovers	-	Anne Frank	-	Bemand groot	1
W-13.02630/W	Canal Rondvaa	-	Anton Dreesm	-	Bemand groot	1
W-13.02448/W	ElektroHaven	-	Apollo	-	Bemand open	1
WN2019-0037	Flagship Amst	vh Booot VOF/	Apsara	-	Bemand open	1
WN2016-5847	Rederij Lovers	-	Athene	-	Bemand geslo	1
W-14.01346/W	Stichting Beho	-	Avanti	-	Bemand groot	1
WN2013-5101	Demi Trading	-	Bad Boat	wordt Majestic	Bemand open	2
W-15.00510	Leemstar	-	Bali	-	Bemand open	1
WN2006-5056	Blue Boat Com	-	Barlaeus	-	Bemand groot	1
WN2013-5096	Rederij Amster	-	Barracuda	-	Bemand open	1
WN2018-0060	Luxe Boten BV	Fun Amsterdar	Batavia VOC	-	Bemand open	1
WN2013-5097	Amsterdamse	-	Beau	vh Peter de Gr	Bemand open	1

WN2017-002424	I. Bruné Classi	-	Belle	-	Bemand open	1
WN2013-5098	Paradis Private	-	Belle Epoque	-	Bemand groot	1
WN2016-5834	Salonboot Bell	vh Paradis Priv	Belle van Zuyle	vh Berlijn	Bemand groot	1
WN2016-5829	Smidtje Behee	vh MokumBoo	Bennie Jolink	vh E-H2O taxi	Bemand geslo	1
WN2016-5835	New Orange B	vh MokumBoo	Berlin	vh Fluister Ror	Bemand groot	1
WN2013-5102	Café De Sluys	-	Blop	-	Bemand open	1
W-15.03601/W	Rederij Paping	-	Blue in Green	vh Gordita	Bemand open	1
WN2016-5858	ElektroHaven	-	Blue Ocean	-	Bemand open	1
WN2013-5101	Blue Boat Com	-	Blue Sky Boat	vh Haarlemme	Bemand open	2
WN2002-5050	Avontuur Amst	-	Bolplaat	-	Bemand groot	1
WN2014-5103	Boot2Go BV	-	Booking.com	vh Honey, vh B	Bemand open	1
W-14.03314/W	Vereniging Vrie	-	Boonapanich	-	Bemand geslo	1
WN2016-5832	Demi Trading	-	Boozzer	vh King	Bemand open	1
W-13.02262/ V	Rederij Amster	vh Classic Can	Bota Fogo	-	Bemand groot	1
WN2014-5105	Rederij de Ned	vh Schependie	Bredero	-	Bemand groot	1
WN2013-5098	Canal Compan	-	Breitner	-	Bemand groot	1
WN2018-0061	Luxe Boten BV	vh Vereniging V	Britannia	-	Bemand geslo	1
WN2017-000862	Vereniging van	-	Britannia 2	-	Bemand open	1
WN2016-5836	New Orange B	vh MokumBoo	Brussels	vh New Orang	Bemand geslo	1
WN2013-5101	Bughouse Tou	-	Buggy	-	Bemand geslo	1
WN2003-5050	Blue Boat Com	-	Byzantium	-	Bemand groot	1
W-13.02342/W	Rederij Lovers	-	BZN 2	-	Bemand groot	1
W-13.02343/W	Rederij Lovers	-	BZN 3	-	Bemand groot	1
W-14.00693/W	Rederij Lovers	-	BZN 4	-	Bemand groot	1
W-14.01725/W	Rederij Lovers	vh Admiraal He	BZN 5	vh Alexander F	Bemand groot	1
W-14.01737/W	Rederij Lovers	vh Admiraal He	BZN 6	vh Judith Hulle	Bemand groot	1
WN2013-5096	Boot2Go BV	-	Champagne S	vh Boot2Go 6	Bemand open	1
W-13.02635/W	Meijers Rondv	-	Charles Gounc	-	Bemand groot	1
WN2003-5050	Blue Boat Com	-	City of Amsterc	-	Bemand groot	1
WN2016-5836	Smidtje Behee	vh Smidtje Hol	City Tender Co	vh Couperus	Bemand groot	1
WN2016-5836	Smidtje Behee	vh Smidtje Hol	City Tender Vo	vh Vondel	Bemand groot	1
WN2016-5836	New Orange B	vh MokumBoo	Copenhagen	vh New Orang	Bemand geslo	1
WN2013-5098	Canal Compan	-	Corneille	-	Bemand groot	1
W-14.03464/W	Smidtje Exploit	od Rederij Lov	Cornelis Schuy	vh Kees van K	Bemand groot	1
WN2017-0012	Rederij Friends	-	Curacao	-	Bemand open	1
WN2017-0047	Smidtje Exploit	vh Smidtje Hol	Da Vinci	-	Bemand groot	1
WN2014-5105	Salonboot Dan	vh Rederij Bell	Dame van Ams	vh Emma	Bemand groot	1
W-13.02443//W	Canal Compan	-	Daniel Stalpae	-	Bemand geslo	1
W-15.03594/W	Stichting Mariti	-	De Eeuw	-	Bemand geslo	1
WN2017-0021	Smidtje Behee	-	De Liefde	vh Jacob Obre	Bemand geslo	1
WN2018-0031	Starboard Boa	vh Fun Amster	De Manke Mor	-	Bemand open	1
WN2013-5098	CBD Holding E	Classic Boat D	De Muze	vh Marretje	Bemand geslo	1
W-15.03287/W	Rederij Griffioe	-	De Swaen	-	Bemand groot	1
W-13.02250	Amsterdam Bo	-	De Tijd zal 't Le	-	Bemand groot	1
WN2013-5101	Rock that Boat	-	Delphine	-	Bemand open	2

W-13.02621/W	Canal Rondvaa	-	Dr Albert Heijn	-	Bemand groot	1
W-13.02641 W	Meijers Rondv	-	Dr Albert Schw	-	Bemand groot	1
WN2019-0036	Fun Boat Amst	vh Dreamtime	Dreamtime	-	Bemand open	1
WN2013-5095	Arviro BV	-	Drift Away	-	Bemand geslo	1
WN2016-5834	New Orange B	vh MokumBoo	Dublin	vh New Orang	Bemand geslo	1
WN2017-0020	The Flying Dut	-	Dutchman	vh The Flying D	Bemand open	1
WN2018-0048	Rederij Friends	vh Shoulders S	Dyos	vh De Sleper	Bemand geslo	1
W-14.01052/W	Ambolux Class	-	Elektrische mo	-	Bemand open	1
WN2013-5098	Rederij Aemste	-	Elisabeth	vh Panta Rhei	Bemand geslo	1
WN2017-0005	Rederij Belle B	-	Emma	-	Bemand geslo	1
WN2017-0014	Meijer Maritiem	-	Eventus	-	Bemand open	1
W-13.02400/W	Canal Compan	-	F van Dongen	-	Bemand open	1
WN2017-0004	Floating Amste	-	Fadam 1	-	Bemand open	1
WN2017-0004	Floating Amste	-	Fadam 2	-	Bemand open	1
WN2017-0005	Floating Amste	-	Fadam 3	-	Bemand open	1
W-14.00354/W	Rederij De Jor	-	Farahilde	-	Bemand geslo	1
WN2013-5100	Canal Compan	-	Ferdinand Bol	-	Bemand groot	1
WN2019-0036	Flagship Amste	vh Smidtje Beh	Flagship	vh Harry Slinger	Bemand open	1
WN2013-5095	Rederij Griffioe	-	Fleur	-	Bemand open	1
W-13.02345/W	Rederij Lovers	-	Floating Dutch	-	Bemand groot	1
WN2003-5050	Blue Boat Com	-	Flying Dutchm	-	Bemand groot	1
W-13.02346/W	Rederij Lovers	-	Flying Enterpris	-	Bemand groot	1
WN2013-5099	Rederij P Kooy	-	Folke Bernado	-	Bemand groot	1
WN2013-5099	Rederij P Kooy	-	Frans Hals	-	Bemand groot	1
W-16.00446/W	Smidtje Behee	vh Nautisch Bu	Frans van Mie	vh Castor	Bemand groot	1
W-13.02640//W	Meijers Rondv	-	Franz Lehar	-	Bemand groot	1
WN2013-5099	Rederij P Kooy	-	Frederik Albert	-	Bemand groot	1
WN2018-0048	Rederij Friends	-	Friendship	vh E-Boats	Bemand groot	1
WN2013-5096	Boot2Go BV	-	Gangster	vh Boot2Go 8	Bemand open	1
WN2013-5096	Boot2Go BV	-	Gast	vh Boot2Go 10	Bemand open	1
WN2017-0000	Smidtje Exploit	od Rederij Lov	Gaudi	-	Bemand groot	1
WN2017-0004	Pure Boats BV	-	Geertje	-	Bemand open	1
WN2017-0009	Rederij Paping	-	Gordita	-	Bemand open	1
WN2017-0014	Kracht-7	-	GR 1	-	Bemand open	1
WN2019-0037	Flagship Amste	vh Green Mari	Green Marine	-	Bemand open	1
WN2013-5098	Rederij Griffioe	-	Griffioen	-	Bemand geslo	1
WN2014-5103	Canal Compan	-	H Hertzberger	-	Bemand open	1
WN2018-0061	Rederij Friends	vh Bijker Servi	HAL	-	Bemand open	1
W-13.02445/W	Hannekes Boo	-	Hannekes Boo	-	Bemand open	1
WN2015-5110	Smidtje Behee	vh Admiraal He	Harry Slinger	vh Anne Bonne	Bemand open	1
WN2017-0021	Rederij Nassau	vh Indysign Co	Havana	vh Dubbel	Bemand geslo	1
WN2016-5836	New Orange B	vh MokumBoo	Helsinki	vh New Orang	Bemand geslo	1
W-13.02389/W	Canal Compan	-	Hendrick de Ke	-	Bemand geslo	1
W-14.03328/W	Smidtje Exploit	od Rederij Lov	Henri Matisse	vh Merwede	Bemand groot	1
W-13.02629/W	Canal Rondvaa	-	Henry Hudson	-	Bemand groot	1
WN2018-0060	Jomart	vh Rederij Wel	Henry Schmitz	-	Bemand groot	1

WN2016-5830	Smidtje Behee	vh Botman Tar	Herman Brood	vh BZN	Bemand open	1
W-13.02289/W	Salonboot Hild	-	Hilda	-	Bemand groot	1
WN2013-5098	Rederij Plas	-	Hilda IV	-	Bemand groot	1
WN2013-5094	Rederij de Nec	-	Hildebrand	-	Bemand groot	1
WN2013-5097	Amsterdam Bo	-	Hoop op Beho	-	Bemand groot	1
W-13.02628/W	Canal Rondvaa	-	Horatio Nelson	-	Bemand groot	1
WN2005-5037	Blue Boat Com	-	Horizon	-	Bemand groot	1
WN2014-5103	Canal Compan	-	HP Berlage	-	Bemand open	1
W-13.02253	Rederij Amster	-	HRH	-	Bemand groot	1
WN2006-5055	Damtours.nl	-	Hugo	-	Bemand open	1
WN2016-5828	Damtours.nl	vh Ecoboating	IJdok 1	vh Onversaago	Bemand open	1
WN2013-5098	Hollandsche V	-	IJ-veer XIII	-	Bemand groot	1
W-15.03433/W	Stichting Corda	-	Ilje	-	Bemand geslo	1
W-13.02627/W	Canal Rondvaa	-	Ir Frits Fentene	-	Bemand groot	1
W-13.02969/W	Rederij Griffioe	-	Iris	-	Bemand groot	1
W-13.02704/W	Amsterdam Sl	-	Ivan Frank	-	Bemand open	1
WN2013-5098	Paradis Private	-	Ivresse	-	Bemand geslo	1
WN2017-0018	Canal Company		J Coenen		Bemand open	1
WN2006-505516/W-13.02368	Canal Bus BV	-	J Vermeer	vh Alfred Heineken	Bemand groot	1
WN2018-0098	Those Dam Bo	vh Boot2Go	Jackson 1	-	Bemand open	1
WN2018-0098	Those Dam Bo	vh Boot2Go	Jackson 2	-	Bemand open	1
WN2019-0000	Those Dam Bo	vh Boot2Go	Jackson 3	-	Bemand open	1
WN2018-0098	Those Dam Bo	vh Boot2Go	Jackson 4	-	Bemand open	1
WN2018-0098	Those Dam Bo	vh Boot2Go	Jackson 5	-	Bemand open	1
WN2013-5098	Rederij de Nec	-	Jacob van Len	-	Bemand groot	1
W-13.02383//W	Canal Compan	-	Jacob van Ruy	-	Bemand groot	1
WN2016-5849	Smidtje Behee	vh Smidtje Hol	Jan Luyken	vh Mona Lisa	Bemand groot	1
WN2013-5099	Rederij P Kooy	-	Jan Steen	-	Bemand groot	1
WN2018-0061	Luxe Boten BV	vh Fun Amster	Jan van de He	-	Bemand open	1
W-13.02626/W	Canal Rondvaa	-	Jan van Riebe	-	Bemand groot	1
W-13.02347/W	Rederij Lovers	-	Jannes Lovers	-	Bemand groot	1
W-13.02601	Amsterdamse	-	Jean Schmitz	-	Bemand groot	1
WN2013-5098	Canal Compan	-	Jeroen Krabbe	-	Bemand groot	1
WN2013-5098	Canal Compan	-	JF Staal	-	Bemand open	1
WN2014-5103	Canal Compan	-	JH Mulder	-	Bemand open	1
W-15.01484	Boot2Go BV	vh Markies van	Jochie	vh Boot2Go 2	Bemand open	1
W-13.02638/W	Meijers Rondv	-	Johan Strauss	-	Bemand groot	1
WN2013-5097	Amsterdam Bo	-	Johanna	-	Bemand geslo	1
WN2014-5103	ElektroHaven	od Elektrohave	Johnny Kraaijk	-	Bemand open	1
W-14.03517W	Stichting Batell	-	Jonas	-	Bemand open	1
WN2013-5098	Stichting Motor	-	Jonckvrouw	-	Bemand geslo	1
WN2017-0005	Canal Compan	vh Smidtje Beh	Josephine	vh BZN	Bemand open	1
WN2013-5098	Canal Compan	-	Judith Leyster	-	Bemand groot	1
WN2018-0060	Luxe Boten BV	vh Amstella	Kaprifolia	-	Bemand open	1

WN2017-0020	Electric Tours BV	-	King	-	Bemand open	1
W-13.02269/W	CBD Holding BV	Classic Boat D	Kleijn Amsterdam	-	Bemand gesloten	1
WN2013-5096	Boot2Go BV	vh Markies var	Koning	vh Boot2Go 3	Bemand open	1
WN2013-5099	Rederij P Kooy	-	Koning Willem	-	Bemand groot	1
WN2013-5098	Rederij Plas	-	Koningin Emm	-	Bemand groot	1
WN2013-5099	Rederij P Kooy	-	Koningin Fabio	-	Bemand groot	1
W-13.02544	Rederij P Kooy	-	Koningin Julian	-	Bemand groot	1
W-13.02538	Rederij P Kooy	-	Koningin Maxir	-	Bemand groot	1
WN2013-5098	Rederij Plas	-	Koningin Wilhe	-	Bemand groot	1
WN2013-5100	Meinema, W.D	-	Koophandel II	-	Bemand groot	1
WN2013-5097	Wolfsburght B	vh Classic Boa	La Reine	-	Bemand geslo	1
WN2017-0024	Leemstar	-	Leemstar Star	-	Bemand geslo	1
WN2018-0068	Jasmijn-rondva	vh Waterlelie R	Lelie	-	Bemand groot	1
WN2013-5097	Wolfsburght B	vh Classic Boa	Libelle	-	Bemand groot	1
WN2003-5050	Blue Boat Com	-	Lido	-	Bemand groot	1
WN2018-0034	Salonboot Red	vh Rederij Liev	Lieve	vh Henriette, v	Bemand geslo	1
WN2013-5101	Rock that Boat	vh Animo Man	Liverpool	-	Bemand open	1
WN2016-5833	New Orange B	vh MokumBoo	London	vh New Orang	Bemand geslo	1
WN2019-0037	Flagship Amst	vh Fun Amster	Lucky Stripper	-	Bemand open	1
WN2017-0004	Pure Boats BV	-	Lucy	-	Bemand geslo	1
W-13.02634/W	Meijers Rondv	-	Ludwig von Be	-	Bemand groot	1
WN2017-0025	Canal Compan	vh Canal Bus	M de Klerk	vh Hydro Xper	Bemand open	1
WN2016-5837	New Orange B	vh MokumBoo	Madrid	vh New Orang	Bemand geslo	1
WN2019-0042	Infinity Tours A	vh Classis Boa	Mana	vh Frans Naer	Bemand open	1
W-14.01035	Rederij Amste	vh Amsterdam	Manhattan	-	Bemand open	1
W-13.02209/W	Rederij Amste	vh Amsterdam	Marie Zurlohe	vh Fleur	Bemand geslo	1
WN2017-0007	Algemene Ams	vh Al Finance	Marijn Joris	-	Bemand open	2
WN2018-0045	Amsterdamse	vh Amstel Ron	Marjet	vh Marianne/vh	Bemand open	1
WN2017-0000	Amsterdam Bo	vh Subway Ro	MAX	vh The Green	Bemand open	1
WN2013-5098	Canal Compan	-	MC Escher	-	Bemand groot	1
WN2013-5097	Smidtje Holdin	od Rederij Lov	Michelangelo	-	Bemand groot	1
W-13.02632/W	Canal Rondvaa	-	Michiel de Ruy	-	Bemand groot	1
WN2017-0000	Smidtje Exploit	od Rederij Lov	Mon Ami	vh Lijndienstslo	Bemand open	1
WN2016-5836	Smidtje Behee	vh Rederij 't Sr	Mona Lisa	vh E-H2O taxi	Bemand geslo	1
WN2013-5098	Canal Compan	-	Mondriaan	-	Bemand groot	1
W-15.01665/W	Rederij Aemste	vh Canal Com	Monne de Mira	-	Bemand groot	1
WN2013-5099	MokumBoot BV	-	Mr Brown	vh 21	bemand open	1
WN2018-0041	Oenone	vh MokumBoo	Mr Grey	vh E-H2O taxi	Bemand geslo	1
W-15.00059/W	Stichting Motor	-	Ms Agatha	-	Bemand geslo	1
WN2013-5098	Rederij de Ned	vh Schependie	Multatuli	-	Bemand groot	1
WN2013-5099	Stichting De Ka	od Rederij de N	Najade	-	Bemand geslo	1
WN2016-5834	Rederij Nassau	vh Van Woerd	Nassau	-	Bemand open	1
WN2018-0026	Lab6	vh E-Boats	Naut	vh Boink	Bemand open	1
WN2013-5098	Rederij Plas	-	Nelson Mande	-	Bemand groot	1
WN2014-5105	Rederij Lovers	-	Nemo	-	Bemand groot	1

W-14.03465/W	Smidtje Holdin	od Rederij Lov	Nicolaas Maes	vh Carry Tefse	Bemand groot	1
WN2013-5101	Dankbaarheid	vh A. Westra	Nomag	-	Bemand open	1
W-14.00225	Leemstar	-	NTB	-	Bemand geslo	1
WN2017-0005	Canal Compar	vh Smidtje Beh	Oboot	-	Bemand open	1
WN2018-0006	Rederij Friends	-	Oceans	22	Bemand open	1
W-13.02624/W	Canal Rondvaa	-	Olivier van Noo	-	Bemand groot	1
W-13.02274/W	Rederij Amster	-	Ondine	-	Bemand groot	1
WN2016-5837	New Orange B	vh MokumBoo	Oslo	vh New Orang	Bemand geslo	1
WN2013-5096	Boot2Go BV	vh Markies var	Ouwe	vh Boot2Go 5	Bemand open	1
WN2013-5098	Canal Compar	-	P Vingboons	-	Bemand open	1
WN2013-5096	Boot2Go BV	vh Markies var	Papi	vh Boot2Go 4	Bemand open	1
WN2013-5098	Paradis Private	-	Paradis	-	Bemand geslo	1
WN2003-5050	Blue Boat Com	-	Paradiso	-	Bemand groot	1
WN2016-5834	New Orange B	vh Elektrohave	Paris	vh Shadow	Bemand open	1
WN2013-5098	Rederij Plas	-	Pax	-	Bemand groot	1
WN2017-0047	Smidtje Holdin	od Rederij Lov	PC Hooft	vh Neeltje	Bemand groot	1
W-13.02964/W	Smidtje Holdin	od Rederij Lov	Picasso	vh Terra Nova	Bemand groot	1
W-13.02348/W	Rederij Lovers	-	Pierre Janssen	-	Bemand groot	1
WN2016-5835	Rederij P Kooy	-	Pieter	vh Albert Piete	Bemand groot	1
W-13.02619/W	Canal Rondvaa	-	Pieter Heijn I	-	Bemand groot	1
W-13.02623/W	Canal Rondvaa	-	Pieter Heijn II	-	Bemand groot	1
W-13.02622/W	Canal Rondvaa	-	Pieter Heijn III	-	Bemand groot	1
WN2013-5098	Canal Bus BV	-	PJH Cuypers	-	Bemand open	1
W-15.00563/W	Stichting Plasti	vh Zonneboot	Plastic Whale (	vh Zonneboot	Bemand open	1
WN2013-5099	Rederij P Kooy	-	President JF K	-	Bemand groot	1
WN2013-5099	Rederij P Kooy	-	Prins Bernhard	-	Bemand groot	1
WN2013-5099	Rederij P Kooy	-	Prins Constant	-	Bemand groot	1
WN2013-5098	Rederij Plas	-	Prins Hendrik	-	Bemand groot	1
WN2013-5099	Rederij P Kooy	-	Prins Johan Fr	-	Bemand groot	1
WN2013-5098	Rederij Plas	-	Prins Willem v	-	Bemand groot	1
WN2013-5098	Rederij Plas	-	Prinses Alexia	-	Bemand groot	1
WN2013-5098	Rederij Plas	-	Prinses Ariane	-	Bemand groot	1
WN2013-5099	Rederij P Kooy	-	Prinses Beatrix	-	Bemand groot	1
WN2013-5099	Rederij P Kooy	-	Prinses Cathar	-	Bemand groot	1
WN2013-5099	Rederij P Kooy	-	Prinses Christi	-	Bemand groot	1
WN2013-5099	Rederij P Kooy	-	Prinses Irene	-	Bemand groot	1
WN2013-5099	Rederij P Kooy	-	Prinses Margri	-	Bemand groot	1
WN2013-5097	Wolfsburght B	vh Classic Boa	Prix d'Eau	-	Bemand geslo	1
WN2013-5096	Stichting De Ka	od Rederij de M	Proost van St J	-	Bemand groot	1
WN2017-0004	Pure Boats BV	-	Pure Spirit	-	Bemand open	1
W-13.02977/W	ElektroHaven	-	Radius	-	Bemand open	1
WN2002-5050	Amsterdamse	-	Ramses Shaff	-	Bemand geslo	1
WN2002-5050	Amsterdamse	-	Raw Ferry 01	-	Bemand geslo	1
WN2013-5098	Canal Compar	-	Rembrandt	-	Bemand groot	1
WN2013-5096	Rederij 't Smid	-	Rijk de Gooyer	vh Brigitte Kaa	Bemand open	1
WN2013-5096	Amsterdam Bo	-	Rinske	vh Martin Bril	Bemand groot	1

WN2019-0017	Smidtje Behee	vh Admiraal He	Rinske	vh Paulus Pott	Bemand groot	1
WN2016-5838	New Orange B	vh MokumBoo	Rome	vh New Orang	Bemand geslo	1
WN2017-002086	Damtours.nl	-	Roos	-	Bemand open	1
W-15.02700/W	Rederij Griffioe	-	Roos	vh Hildebrand	Bemand groot	1
WN2016-5834	Rederij Nassau	vh Maarten Me	Roos	-	Bemand geslo	1
WN2017-0011	WJH Beheer B	vh Gypsy Balla	Rose	-	Bemand geslo	1
WN2016-5832	Demi Trading	-	Royalty	-	Bemand open	1
WN2017-002028	Pro-Line Event	-	Russian Star	-	Bemand open	1
WN2017-002145	Amsterdam Boat Center	-	Salonboot Tza	-	Bemand open	1
WN2013-5102	Sailtye	-	Salute	vh Cool	Bemand open	1
WN2018-0088	Sloepvrienden	vh Rederij Lov	Sarah	vh Stockholm	Bemand geslo	1
WN2016-5834	New Orange B	vh MokumBoo	Sevilla	vh New Orang	Bemand geslo	1
WN2017-0014	Rederij Lovers	vh Sloepvriend	Shadow	vh Sloepvriend	Bemand open	1
W-15.02660//V	Boot2Go BV	-	Shiner	vh Boot2Go 9	Bemand open	1
WN2017-0006	Sloepvrienden	-	Simon	-	Bemand open	1
WN2002-5050	Amsterdamse	-	Simon Carmig	-	Bemand groot	1
W-15.01733	Sinta BV	-	Sinta	vh Sinta 1	Bemand open	2
WN2013-5099	Rederij Cruise	-	Soeverein	-	Bemand groot	1
WN2017-0018	Sloepvrienden	-	Sofia	vh Solar	Bemand geslo	1
W-13.03088/W	Sloepvrienden	-	Solar	-	Bemand open	1
W-13.03092/W	Edutech BV	-	Staets 1	vh Boot 09	Bemand groot	1
WN2013-5100	Edutech BV	-	Staets 2	vh Boot 10	Bemand groot	1
WN2019-0019	Van Hulst Reg	vh Rederij Lov	Stan Huygens	-	Bemand groot	1
WN2013-5102	Windkracht 18	-	Stella Maris	vh Maas W-14	Bemand geslo	1
W-14.03096/W	Paradis Private	-	Stern	-	Bemand geslo	1
WN2017-0020	Sailtye	-	Style	-	Bemand open	1
WN2018-0048	Rederij Friends	vh Admiraal He	Sunshine	-	Bemand open	1
W-15.02988/W	Sloepvrienden	-	Suzanne	-	Bemand open	1
WN2016-5836	Smidtje Behee	vh Smidtje Hol	t Smidtje	-	Bemand groot	1
WN2016-5836	Smidtje Behee	vh Smidtje Hol	Terra Nova	-	Bemand geslo	1
WN2016-5850	Leemstar	-	The Club	vh Fietsdienst	Bemand groot	1
WN2013-5096	Boot2Go BV	vh Markies var	The Dude	vh Boot2Go 1	Bemand open	1
WN2013-5102	Atropa Bellado	-	The Lounge	vh Daisy	Bemand geslo	1
WN2013-5099	Rederij Vlaun	-	The Old Queer	-	Bemand groot	1
WN2013-5101	Scheepsbouw	-	Theo Kok	-	Bemand geslo	1
W-13.02349/W	Rederij Lovers	-	Toon Hermans	-	Bemand groot	1
W-13.02264/W	Classic Ship S	-	Tourist	-	Bemand geslo	1
W-13.02573/W	Amsterdamse	-	Twee	-	Bemand geslo	1
WN2019-0012	Boatboys	vh Smidtje Beh	Undine	vh Herman Bro	Bemand open	1
WN2013-5099	Rederij Cruise	-	Valentijn	-	Bemand geslo	1
WN2017-000793	Amsterdamse	-	Valerie	-	Bemand geslo	1
WN2013-5098	Canal Compar	-	Van Gogh	-	Bemand groot	1
WN2017-001438	RK Manageme	-	Vibe	-	Bemand open	1

WN2013-5096	Amsterdamse	-	VIP 1	-	Bemand geslo	1
WN2017-0009	Booot VOF	-	Vörding	-	Bemand open	1
WN2008-5061	Blue Boat Com	-	Vossius	-	Bemand groot	1
W-13.02636/W	Meijers Rondv	-	WA Mozart	-	Bemand groot	1
WN2013-5101	Rederij De Jor	-	Welmoed	vh Brechtje	Bemand geslo	1
WN2016-5836	New Orange B	vh MokumBoo	Wien	vh New Orang	Bemand geslo	1
WN2016-5836	Smidtje Behee	vh Smidtje Hol	Wilhelmus	-	Bemand groot	1
WN2017-0000	Amsterdam Bo	vh Alciatus Bel	Willy	vh Little Lady I	Bemand open	1
W-13.02350/W	Rederij Lovers	-	Wim Kan	-	Bemand groot	1
W-13.02351	Rederij Lovers	-	Wim Sonnevel	-	Bemand groot	1
WN2013-5101	SOP BV	-	WM 1	vh Achillus	Bemand geslo	1
W-15.01666/W	De Rederij CV	vh Canal Com	Wolk	-	Bemand groot	1
W-14.01708/W	Bootverhuur A	-	YB II	-	Bemand open	1
W-14.00257/W	Rederij Vlaun	-	Zahra	-	Bemand open	1
WN2017-001443	Vaartuig	-	Zavi	-	Bemand geslo	1
WN2012-5087	Kamanda Proc	-	Zonneboot	-	Bemand geslo	1

KvKnr	lengte (m)	breedte (m)	max. passa-giers	aandrijving (motor)	uitgifteron-de/type vergunning	datum uitgifte
59384042	9,35	2,68	-	elektrisch	2017	8-1-2018
34184567	7	2,3	12	-	Ambtshalve	30-12-2013
34164494	13,99	3,74	-	elektrisch of al	2014	3-4-2014
34228777	18,47	4,06	89	-	Ambtshalve vo	30-12-2013
32116194	20,35	4	40	-	Ambtshalve vo	30-12-2013
34368029	8,1	2,8	12	elektrisch >50%	Ambtshalve	14-7-2014
34228777	18,47	4,06	50	-	Ambtshalve vo	30-12-2013
33076740	16,89	4,04	76	elektrisch >50%	Ambtshalve vo	30-12-2013
33140962	16	3,5	40	minimaal Fase	2014	15-4-2015
33201408	19,43	4,25	81	-	Ambtshalve	30-12-2013
33140962	19,2	4,25	60	minimaal Fase	Ambtshalve vo	12-5-2015
59491086	4,95	1,55	12	elektrisch >50%	2014	10-6-2015
54696100	9,95	3,15	43	elektrisch >50%	Innovatie	25-11-2014
61249602	8,11	3,05	-	elektrisch	2017	17-1-2018
34184567	12,05	2,25	12	-	Ambtshalve vo	30-12-2013
33209806	19,93	4,22	114	-	Ambtshalve vo	30-12-2013
33209806	21,35	4,25	126	-	Ambtshalve vo	30-12-2013
33164380	20,74	4,21	110	-	Ambtshalve vo	30-12-2013
33209806	19,95	4,18	105	-	Ambtshalve vo	30-12-2013
33209806	19,93	4,36	100	-	Ambtshalve vo	30-12-2013
33209806	16,65	4,02	86	-	Ambtshalve vo	30-12-2013
33209806	22,35	4,25	110	-	Ambtshalve vo	30-12-2013
63046768	6,9	2,45	12	elektrisch	2017	15-2-2018
50080105	9,99	3,15	-	elektrisch	2017	21-12-2017
50080105	9,99	3,15	-	elektrisch	2017	21-12-2017
59384662	12,5	2,97	52	elektrisch of al	2017 vrij < 14m	16-5-2017
34184567	10	3,15	45	elektrisch of al	2014	10-3-2017
33076740	22,35	4,25	110	-	Ambtshalve vo	30-12-2013
34329648	20,9	3,7	60	-	Ambtshalve	11-12-2013
34368029	7,5	2	-	elektrisch of al	2017	15-11-2017
33076740	15,2	3,5	44	-	Ambtshalve vo	30-12-2013
34228777	21,8	4,27	84	-	Ambtshalve	30-12-2013
34292852	9	2,99	39	elektrisch 100%	Innovatie	30-12-2013
74390767	9,95	3,5	-	elektrisch	2017	21-12-2017
33076740	14	3,75	64	elektrisch of al	2017	25-10-2017
34229419	16	3	39	elektrisch of al	Ambtshalve	24-4-2015
57649669	8,48	3	36	elektrisch of al	2014	3-4-2014
50080105	10	3,15	48	elektrisch >50%	Innovatie	26-2-2015
33164380	20	4,25	100	-	Ambtshalve	30-12-2013
34329648	9,5	3,5	-	-	Ambtshalve	3-4-2014
70987327	9,96	3,07	-	elektrisch of al	2017	30-10-2017
33202371	9,8	3,15	40	elektrisch >50%	Innovatie	29-7-2014

34313413	6,8	2,4	-	elektrisch	2017	21-12-2017
33244192	14,8	2,68	30	-	Ambtshalve vo	30-12-2013
32116197	14,1	2,96	32	elektrisch >50%	2014	8-6-2016
63246074	10	3,15	45	elektrisch >50%	Innovatie	12-7-2016
64127826	18	4	84	elektrisch >50%	Innovatie	21-7-2016
33253631	10	3,15	44	elektrisch of al	2014	3-4-2014
34282553	6,4	2,41	10	elektrisch >50%	Ambtshalve	9-5-2016
34292852	8,5	3,15	-	elektrisch	2017	18-12-2017
33164380	8,63	2,73	-	elektrisch of al	2014	7-10-2014
33298671	16,2	3,75	12	-	Ambtshalve vo	11-12-2013
61580384	9,3	3,07	40	elektrisch >50%	2014	18-8-2015
34115403	10	2,4	12	diesel	2014	6-10-2015
57649669	10	3,15	-	elektrisch of al	2017	13-11-2017
34329648	20,05	3,75	90	-	Ambtshalve vo	27-1-2014
34164494	20,02	4	65	minimaal Fase	Ambtshalve	26-1-2015
34184567	19,43	4,25	81	-	Ambtshalve vo	30-12-2013
34184883	8,48	2,64	-	elektrisch of al	2016	15-11-2016
34184883	8,57	2,15	-	elektrisch	2017	21-12-2017
64127826	14	3,75	69	elektrisch >50%	Innovatie	24-6-2016
59384662	11	3,05	32	elektrisch of al	2014	26-2-2015
33164380	21,53	4,3	100	-	Ambtshalve vo	30-12-2013
33076740	23,1	4,5	90	-	Ambtshalve vo	30-12-2013
33076740	23,1	4,5	96	-	Ambtshalve vo	30-12-2013
33076740	23,1	4,4	96	-	Ambtshalve vo	27-1-2014
33076740	18	4	83	elektrisch >50%	Innovatie	29-7-2014
33076740	18	4	83	elektrisch >50%	2014	29-7-2014
61580384	9,3	3,07	40	elektrisch >50%	2014	20-2-2015
33065262	18,47	4,06	89	-	Ambtshalve vo	30-12-2013
33164380	21,53	4,3	100	-	Ambtshalve vo	30-12-2013
63246074	20	4,04	65	elektrisch of al	Ambtshalve	11-7-2016
63246074	20	4,04	65	elektrisch of al	Ambtshalve	12-7-2016
64127826	14	3,75	79	elektrisch >50%	Innovatie	11-7-2016
34184567	17,57	4,25	80	-	Ambtshalve vo	30-12-2013
60794801	17,96	4	80	elektrisch >50%	Innovatie	17-2-2014
67776809	7,94	2,59	12	elektrisch of al	2017 vrij < 14m	19-4-2017
60794801	14,5	3,4	45	-	Ambtshalve vo	12-12-2013
32116195	19,99	4,25	50	-	Ambtshalve	25-3-2016
34184567	13,5	3,37	40	-	Ambtshalve	30-12-2013
34380148	10,5	2,5	-	elektrisch of al	2015	2-3-2016
63246074	11,35	2,55	-	elektrisch	2014	19-1-2016
71274189	9,96	3,07	44	elektrisch of al	2017	29-5-2018
33288620	10,65	2,52	20	-	Ambtshalve vo	12-12-2013
1090075	15,1	2,9	30	elektrisch	Ambtshalve vo	26-1-2016
34145653	19,3	4,01	50	-	Ambtshalve	30-12-2013
56019815	9,99	3,14	12	elektrisch of al	2014	3-4-2014

34228777	21,8	4,27	84	-	Ambtshalve vo	30-12-2013
33065262	16,7	4,08	88	-	Ambtshalve vo	30-12-2013
71232532	7	2,5	12	elektrisch >50%	Ambtshalve	11-2-2014
34286280	10	2,5	6	elektrisch >50%	Ambtshalve	30-12-2013
64127826	12,5	3,75	80	elektrisch >50%	Innovatie	20-9-2016
58278206	8,3	3,1	-	elektrisch	2017	12-4-2018
67776809	13,95	3,35	45	elektrisch >50%	Innovatie	7-2-2014
59491086	4,95	1,95	4	elektrisch >50%	Innovatie	1-5-2014
34135390	10	2,35	12	-	Ambtshalve vo	30-12-2013
34148255	12,2	2,6	22	elektrisch of al	2017 vrij < 14m	3-5-2017
52159760	9	3	34	elektrisch	2017	16-5-2018
34184567	7	2	12	-	Ambtshalve	31-12-2013
67870120	10	3,09	44	elektrisch of al	2017 vrij < 14m	16-5-2017
67870120	10	3,09	44	elektrisch of al	2017 vrij < 14m	16-5-2017
67870120	10	3,15	44	elektrisch of al	2017 vrij < 14m	25-4-2015
59443014	6,8	1,95	12	elektrisch of al	2014	3-4-2014
34184567	19,43	4,25	81	-	Ambtshalve vo	27-12-2013
74390767	9,96	3,15	-	elektrisch	2017	27-6-2018
1090075	7,5	2,5	12	elektrisch 100%	Ambtshalve	30-12-2013
33076740	14,17	2,55	48	-	Ambtshalve	30-12-2013
33164380	22,12	4,31	100	-	Ambtshalve vo	30-12-2013
33076740	23,6	4,36	110	-	Ambtshalve vo	30-12-2013
33140962	17,6	4,1	90	-	Ambtshalve vo	30-12-2013
33140962	17,66	4,04	92	-	Ambtshalve vo	30-12-2013
63246074	18	4	80	elektrisch	2014	9-3-2016
33065262	18,47	4,06	96	-	Ambtshalve vo	30-12-2013
33140962	18,6	4,25	82	-	Ambtshalve vo	30-12-2013
67776809	15,21	4	-	elektrisch	Ambtshalve	8-9-2015
61580384	9,3	3,07	40	elektrisch >50%	2014	21-8-2015
61580384	9,3	3,07	40	elektrisch >50%	2014	23-10-2015
60794801	16,5	4,09	82	minimaal Fase	Ambtshalve	26-6-2014
67916759	6,4	2,35	12	elektrisch of al	2017 vrij < 14m	25-4-2015
34282553	6,4	2,21	12	-	2017 vrij < 14m	11-4-2017
34280469	6	2,4	<12	elektrisch	2017	17-8-2018
74390767	9,93	3,15	-	elektrisch	2017	15-3-2018
1090075	11,4	2,7	20	-	Ambtshalve vo	30-12-2013
34184567	7	2,3	12	-	Ambtshalve	31-12-2013
34301874	10,7	3,3	50	100% uitstootv	Ambtshalve	30-12-2013
34379704	11	4,5	80	elektrisch >50%	Ambtshalve	30-12-2013
63246074	10	3,15	45	elektrisch >50%	2015	2-10-2015
34379704	10,5	3,51	-	elektrisch	2017	21-12-2017
64127826	13,99	3,75	69	elektrisch of al	Innovatie	24-6-2016
34184567	13,7	3,69	40	-	Ambtshalve	30-12-2013
60794801	19,5	4,2	102	minimaal Fase	Ambtshalve vo	24-12-2014
34228777	18,47	4,06	89	-	Ambtshalve vo	30-12-2013
34201860	15,1	2,64	30	-	Ambtshalve vo	30-12-2013

63246074	10	3,15	45	elektrisch of al	2014	27-5-2016
34175271	16,5	2,8	36	-	Ambtshalve vo	30-12-2013
33279606	16,7	4,05	76	-	Ambtshalve vo	30-12-2013
34164494	19,99	3,62	60	elektrisch >50%	Ambtshalve	8-10-2014
34145653	20,06	3,92	50	-	Ambtshalve vo	30-12-2013
34228777	18,47	4,06	89	-	Ambtshalve vo	30-12-2013
33164380	17,25	3,4	54	-	Ambtshalve vo	30-12-2013
34184567	7	2,3	12	-	Ambtshalve	30-12-2013
34329648	18,5	3,5	40	-	Ambtshalve vo	30-12-2013
37125759	8,9	2,5	20	elektrisch of al	2014	3-11-2014
37125759	9,13	3,22	40	elektrisch of al	2014	8-6-2016
30134431	20,39	5,25	60	-	Ambtshalve vo	11-12-2013
34219160	13,55	3,6	25	elektrisch of al	2015	1-3-2016
34228777	19,85	4,25	72	-	Ambtshalve vo	30-12-2013
1090075	14,7	2,98	30	-	Ambtshalve vo	31-12-2013
34360002	10	3,66	40	elektrisch of al	Ambtshalve vo	22-7-2015
33244192	9	2,6	12	-	Ambtshalve vo	30-12-2013
34184567	7	2,35	12	elektrisch	2017	2-5-2018
33201408	19,43	4,25	81	-	Ambtshalve vo	30-12-2013
62384988	6,15	2	-	elektrisch	2017	30-1-2018
62384988	6,15	2	-	elektrisch	2017	30-1-2018
62384988	6,15	2	-	elektrisch	2017	30-1-2018
62384988	6,15	2	-	elektrisch	2017	30-1-2018
62384988	6,15	2	-	elektrisch	2017	30-1-2018
34164494	17,87	3,52	9-2-1900	-	Ambtshalve vo	30-12-2013
34184567	19,43	4,25	81	-	Ambtshalve vo	30-12-2013
63246074	18	4	78	elektrisch	Ambtshalve vo	25-3-2016
33140962	17,67	4,24	80	-	Ambtshalve vo	30-12-2013
70987327	9,96	3,07	-	elektrisch of al	2017	30-10-2017
34228777	18,47	4,06	80	-	Ambtshalve vo	30-12-2013
33076740	22,45	4,25	110	-	Ambtshalve vo	30-12-2013
34300114	15,25	3,01	30	-	Ambtshalve vo	30-12-2013
34184567	18,25	4,25	60	-	Ambtshalve vo	30-12-2013
34184567	7	2,3	12	-	Ambtshalve	31-12-2013
34184567	7	2,3	12	-	Ambtshalve	31-12-2013
61580384	9,3	3,07	40	elektrisch >50%	2014	18-8-2015
33065262	16,8	4,07	88	-	Ambtshalve vo	30-12-2013
34145653	13	2,7	20	-	Ambtshalve vo	30-12-2013
34292852	10	3,15	45	elektrisch >50%	Innovatie	3-9-2014
33298802	10,96	1,48	12	spierkracht	2014	23-9-2015
50605402	13,4	3	-	-	2014	19-5-2014
34184567	10	3,15	50	elektrisch of al	2014	10-3-2017
34184567	19,43	4,25	81	-	Ambtshalve vo	12-12-2013
70987327	9,5	2,3	12	elektrisch of al	2017 vrij < 14m	11-4-2017

59134232	9,99	3,14	-	elektrisch	2017	21-12-2017
33288620	10,2	2,36	12-1-1900	-	Ambtshalve vo	30-12-2013
61580384	9,3	3,07	40	elektrisch >50%	2014	28-8-2015
33140962	18,3	4,25	65	-	Ambtshalve vo	30-12-2013
33279606	18,47	4,06	96	-	Ambtshalve	30-12-2013
33140962	18,3	4,1	96	-	Ambtshalve vo	30-12-2013
33140962	19,2	4	60	-	Ambtshalve vo	30-12-2013
33140962	18,3	4,1	96	-	Ambtshalve vo	30-12-2013
33279606	17,66	4,04	94	-	Ambtshalve	30-12-2013
33226305	19,27	3,06	40	-	Ambtshalve vo	30-12-2013
31024096	12	2,8	22	-	Ambtshalve vo	30-12-2013
50080105	7,45	1,9	-	elektrisch	2017	21-12-2017
33270850	16	2,86	9-2-1900	-	Ambtshalve vo	30-12-2013
31024096	17	3,5	35	-	Ambtshalve vo	30-12-2013
33164380	21,5	3,94	80	-	Ambtshalve vo	30-12-2013
33217463	13,2	3,3	12	elektrisch	Ambtshalve	30-12-2013
56019815	8,5	2,5	24	elektrisch of al	2014	3-4-2014
64127826	10	3,15	46	elektrisch of al	Innovatie	23-8-2016
74390767	9,96	3,07	-	elektrisch of al	2017	30-10-2017
67916759	8,9	2,2	12	elektrisch of al	2017 vrij < 14m	-
33065262	18,47	4,06	96	-	Ambtshalve vo	41638
34184567	7,29	2,3	12	elektrisch	2017	2-5-2018
64127826	12,5	3,75	80	elektrisch of al	Innovatie	9-9-2016
72620153	8,61	3,05	-	elektrisch	2017	15-2-2018
34329648	7,6	2,7	24	-	Ambtshalve	3-4-2014
34329648	10,8	2,4	12	elektrisch of al	Ambtshalve	30-6-2014
34296985	8,85	2,85	38	elektrisch of al	2014	12-8-2015
67329624	10	3,15	12	elektrisch of al	2014	18-8-2014
64821846	10	3,14	50	elektrisch of al	2014	3-4-2014
34184567	17,57	4,25	80	-	Ambtshalve vo	30-12-2013
34256485	21,35	4,24	126	-	Ambtshalve	30-12-2013
34228777	18,47	4,06	89	-	Ambtshalve vo	30-12-2013
60794801	10	3,15	43	elektrisch >50%	Innovatie	31-3-2015
63246074	12,01	2,9	30	elektrisch >50%	Innovatie	11-7-2016
34184567	17,4	4,3	80	-	Ambtshalve vo	30-12-2013
34184567	20,3	3,72	50	minimaal Fase	Ambtshalve	5-8-2015
56801815	7,5	2,75	20	elektrisch of al	Ambtshalve	30-12-2013
34151722	9	3,75	30	elektrisch >50%	Innovatie	30-1-2014
41214814	13	2,8	-	elektrisch of al	2014	4-8-2015
34164494	20,02	4	65	minimaal Fase	Ambtshalve	26-1-2015
41201694	13,37	3,37	20	-	Ambtshalve vo	30-12-2013
62118331	9,5	3,15	50	elektrisch	2014	24-6-2016
67472354	8,65	3,11	-	elektrisch of al	2017	15-11-2017
33279606	16,78	4,06	84	-	Ambtshalve	30-12-2013
33076740	21,95	4,25	112	elektrisch	Ambtshalve	29-5-2015

34256485	18	4	80	elektrisch >50%	Innovatie	27-1-2015
34171914	9,9	3,14	50	elektrisch of al	2014	3-4-2014
50080105	14	3,75	12	elektrisch of al	2014	3-4-2014
34184567	10	3,15	50	elektrisch of al	2014	10-3-2017
67776809	9,7	3,3	40	elektrisch of al	Innovatie	29-5-2018
34228777	18,47	4,06	96	-	Ambtshalve vo	30-12-2013
34329648	14,2	3	30	elektrisch of al	Ambtshalve vo	28-8-2015
64127826	12,5	3,75	80	elektrisch of al	Innovatie	9-9-2016
61580384	9,3	3,07	40	elektrisch >50%	2014	20-2-2015
34184567	7	2,3	12	-	Ambtshalve	30-12-2013
61580384	9,3	3,07	40	elektrisch >50%	2014	20-2-2015
33244192	9,5	2	12	-	Ambtshalve vo	30-12-2013
33164380	21,65	4,3	100	-	Ambtshalve vo	30-12-2013
64127826	9,95	3,15	46	elektrisch of al	2014	11-7-2016
33279606	18,35	4,06	96	-	Ambtshalve	30-12-2013
34256485	19,96	4,25	102	-	Ambtshalve vo	30-12-2013
34256485	15,52	3,4	40	-	Ambtshalve	30-12-2013
33076740	22,5	4,25	114	-	Ambtshalve vo	30-12-2013
33140962	17,6	4,1	96	elektrisch of al	Ambtshalve vo	26-7-2016
34228777	20,91	4,25	96	-	Ambtshalve vo	30-12-2013
34228777	20,91	4,25	60	-	Ambtshalve vo	30-12-2013
34228777	20,91	4,25	60	-	Ambtshalve vo	30-12-2013
33201408	7	2,3	12	-	Ambtshalve	31-12-2013
52305635	6	2,03	12	elektrisch >50%	Innovatie	22-5-2015
33140962	18,3	4,1	70	-	Ambtshalve vo	30-12-2013
33140962	19,2	4,35	76	-	Ambtshalve vo	30-12-2013
33140962	18,5	4,08	97	-	Ambtshalve vo	29-12-2013
33279606	18,35	4,06	100	-	Ambtshalve	30-12-2013
33140962	18,5	4,08	103	-	Ambtshalve vo	30-12-2013
33279606	17,62	4,06	90	-	Ambtshalve	30-12-2013
33279606	22,1	4,3	120	-	Ambtshalve vo	30-12-2013
33279606	22,1	4,33	120	-	Ambtshalve	30-12-2013
33140962	19,2	4,25	84	-	Ambtshalve vo	30-12-2013
33140962	18,3	4,1	96	-	Ambtshalve vo	30-12-2013
33140962	18,3	4,1	84	-	Ambtshalve vo	30-12-2013
33140962	15	3,5	50	-	Ambtshalve vo	30-12-2013
33140962	18,3	4,05	96	-	Ambtshalve vo	30-12-2013
31024096	9	2	12	-	Ambtshalve vo	13-12-2013
41201694	19,25	3,31	40	-	Ambtshalve vo	30-12-2013
67916759	9,15	3,1	12	elektrisch of al	2017 vrij < 14m	25-4-2017
34292852	5,8	2,3	12	elektrisch 100%	Ambtshalve	30-12-2013
33202371	9,4	2,6	12	-	Ambtshalve vo	30-12-2013
33202371	13	2,95	30	-	Ambtshalve vo	30-12-2013
34184567	17,57	4,25	59	-	Ambtshalve vo	30-12-2013
34122188	10	3,15	45	elektrisch >50%	Innovatie	14-10-2014
54696100	18,5	3,5	50	elektrisch >50%	Innovatie	24-2-2015

63246074	19,18	3,52	72	elektrisch >50%	2014	6-4-2016
64127826	12,5	3,75	80	elektrisch of al	Innovatie	9-9-2016
37125759	8,3	3,1	-	elektrisch	2017	8-1-2018
1090075	19,47	3,6	-	elektrisch	2015	1-4-2016
62118331	13,99	3,74	60	elektrisch	2014	21-6-2016
1130096	8,5	2,2	6	elektrisch of al	Ambtshalve	21-7-2014
57649669	10	3,15	-	elektrisch of al	2017	13-11-2017
57088985	8,5	3,1	12	elektrisch	2017	9-4-2018
54696100	7,59	2,45	12	elektrisch	2017	25-1-2018
34178332	8,5	2,3	-	elektrisch of al	2014	25-9-2015
34275812	9,8	2,8	-	elektrisch of a	2017	25-10-2017
64127826	10	3,15	46	elektrisch >50%	Innovatie	24-8-2016
33076740	10	3,15	43	elektrisch >50%	Innovatie	20-5-2016
61580384	9,3	3,07	40	elektrisch >50%	2014	20-2-2015
34275812	7,9	2,66	24	elektrisch	2017	15-2-2018
33202371	16	3,85	45	-	Ambtshalve vo	30-12-2013
30026519	9,99	3,15	48	elektrisch of al	2014	21-7-2015
34181087	19,95	4	55	-	Ambtshalve	30-12-2013
34275812	12,48	3,15	40	elektrisch >50%	Innovatie	29-3-2016
34275812	10	3,15	43	elektrisch >50%	Ambtshalve	11-2-2014
34226673	18	3,95	40	elektrisch >50%	Innovatie	12-2-2014
34226673	18	3,95	40	elektrisch >50%	Innovatie	12-2-2014
67279120	20,76	4,37	25	-	Ambtshalve vo	30-12-2013
55154077	13,99	3,74	36	elektrisch of al	2014	7-7-2015
33244192	11,85	2,55	8	elektrisch of al	Ambtshalve vo	2-12-2014
34178332	8,9	2,5	-	elektrisch	2017	21-12-2017
67776809	9,99	3,15	45	elektrisch >50%	Innovatie	22-9-2014
34275812	10	3,15	24	elektrisch >50%	Innovatie	29-3-2016
63246074	18,52	3,85	50	elektrisch of al	Ambtshalve vo	19-7-2016
63246074	12	2,8	23	elektrisch >50%	Ambtshalve vo	19-7-2016
50080105	14,5	2,7	54	elektrisch gede	Innovatie	25-11-2016
61580384	9,3	3,07	40	elektrisch >50%	2014	20-2-2015
4022884	14	3,75	85	elektrisch of al	2014	19-5-2015
56684835	16	3,2	50	-	Ambtshalve vo	30-12-2013
30038432	13,99	3,74	12	elektrisch of al	2014	3-4-2014
33076740	22,45	4,25	110	-	Ambtshalve	30-12-2013
39055956	12,5	2,32	12	-	Ambtshalve vo	30-12-2013
33202371	9,4	2,6	8	-	Ambtshalve vo	30-12-2013
73115088	10	3,15	-	elektrisch	2017	27-6-2018
34181087	12	2,6	19	-	Ambtshalve vo	30-12-2013
67329624	10,5	2,45	-	elektrisch	2017	21-12-2017
34184567	18,52	4,25	55	-	Ambtshalve vo	30-12-2013
58044124	9,8	3,14	-	elektrisch	2017	15-2-2018

33202371	10,4	2,6	12	-	Ambtshalve vo	30-12-2013
68415990	10	3,15	-	elektrisch	2017	15-2-2018
33164380	20	4,25	100	-	Ambtshalve	30-12-2013
33065262	18,47	4,06	88	-	Ambtshalve vo	30-12-2013
59443014	8,2	2,3	12	elektrisch of al	2014	20-10-2014
64127826	14	3,75	69	elektrisch >50%	Innovatie	24-6-2016
63246074	17,4	4,11	60	elektrisch >50%	Innovatie	29-7-2016
64821846	9,5	3,114	32	elektrisch of al	2014	3-7-2014
33076740	22,3	4,25	106	-	Ambtshalve vo	30-12-2013
33076740	23,12	4,08	108	-	Ambtshalve vo	30-12-2013
34358841	13,9	3,74	66	elektrisch of al	2014	4-8-2015
34153313	21,47	4,13	60	minimaal Fase	Ambtshalve vo	5-8-2015
54876354	6,08	2,31	6	elektrisch >50%	Innovatie	16-6-2014
56684835	9,99	3,12	60	elektrisch of al	2014	16-7-2014
86011679	8,24	2,56	-	elektrisch	2017	21-12-2017
34368029	8,1	2,8	12	elektrisch 100%	Ambtshalve	30-12-2013

looptijd vergunning	locatie/type	in jacht-haven?	kenmerk ligplaatsverg.	vergund tot	stadsdeel afmeer gebied	X coördi-naat
Onbeperkt	Werfkade 4 NL	ja	-	-	Noord-2	120919,10
Onbeperkt	Singelgracht S	-	14.086433	onbepaald	West-1	120467,76
Onbeperkt	Singel 309	-	-	-	Centrum-1	121023,78
Onbeperkt	Open Havenfro	-	16.074520	1-1-2018	Centrum-1	121683,80
Onbeperkt	Nieuwe Vaart I	-	2009/4571	onbepaald	Centrum-2	123269,19
Onbeperkt	-	-	-	-	-	-
Onbeperkt	Open Havenfro	-	16.074550	1-1-2018	Centrum-1	121686,48
Onbeperkt	Open Havenfro	-	15.082692	onbepaald	Centrum-1	121616,39
Onbeperkt	Amstel t/o 30	-	WN2016-5827	1-1-2020	Centrum-1	121479,22
Onbeperkt	Singelgracht M	-	2010/493	onbepaald	Centrum-1	120140,07
Onbeperkt	Amstel, Rokin	-	WN2016-5827	1-1-2020	Centrum-1	121491,44
Onbeperkt	Zandhoek 10A	ja	-	-	Centrum 2	121013,50
Onbeperkt	Zandhoek 10A	ja	-	onbepaald	Centrum-2	121185,69
Onbeperkt	Duivendrechts	ja	-	-	Oost-2	123108,25
Onbeperkt	Singelgracht W	-	2010/674	onbepaald	Centrum-1	120847,94
Onbeperkt	Singelgracht S	-	57183	onbepaald	Zuid-1	121238,84
Onbeperkt	Singelgracht S	-	57183	onbepaald	Zuid-1	121266,22
Onbeperkt	Zuider Amstelk	-	57-568001	onbepaald	Zuid-2	119659,64
Onbeperkt	Singelgracht S	-	57183	onbepaald	Zuid-1	121290,02
Onbeperkt	Singelgracht S	-	57.857974	onbepaald	Zuid-1	121265,17
Onbeperkt	Geldersekade	-	14.113533	onbepaald	Centrum-1	121934,68
Onbeperkt	Singelgracht S	-	57183	onbepaald	Zuid-1	121289,39
Onbeperkt	Zeeburgerkade	ja	-	onbepaald	Oost-2	124987,45
Onbeperkt	Nassaukade 6	ja	-	-	West-1	120372,05
Onbeperkt	Ouderkerk ad	-	-	-	Extern	-
Onbeperkt	City Marina IJo	ja	-	-	Oost-2	121401,29
Onbeperkt	City Marina IJo	ja	-	-	Oost-2	121401,68
Onbeperkt	Open Havenfro	-	15.076814	onbepaald	Centrum-1	121612,72
Onbeperkt	Entrepothaven	ja	2009-3911	onbepaald	Oost-2	124353,07
Onbeperkt	-	-	-	-	-	-
Onbeperkt	Open Havenfro	-	15.061552	onbepaald	Centrum-1	121608,34
Onbeperkt	Open Havenfro	-	15.138702	1-1-2018	Centrum-1	121689,17
Onbeperkt	Jacob van Len	ja	14.084690	onbepaald	West-1	119505,79
Onbeperkt	buiten Amsterd	-	-	-	Extern	-
Onbeperkt	Prinsengracht	-	WN2018-0050	3-8-2021	Centrum-1	120792,59
Onbeperkt	Prinsengracht	-	15059697	onbepaald	Centrum-1	121287,37
Onbeperkt	Ambachtweg 6	-	-	-	Extern	124464,97
Onbeperkt	Vredeweg 42 Z	ja	-	-	Extern	124464,97
Onbeperkt	Singelgracht S	-	57-288913	onbepaald	Zuid-1	120610,26
Onbeperkt	Entrepothaven	ja	-	-	Oost-2	124380,99
Onbeperkt	Duivendrechts	ja	-	-	Oost-2	123071,27
Onbeperkt	Duivendrechts	ja	-	-	Oost-2	122758,31

Onbeperkt	Prinsengracht,	-	-	-	Centrum-1	-
Onbeperkt	Oudeschans, K	-	2009/3783	onbepaald	Centrum-1	122218,74
Onbeperkt	Straatweg 66 B	ja	-	-	Extern	124464,97
Onbeperkt	-	-	-	-	-	-
Onbeperkt	IJdok 2A, City	ja	-	-	Centrum-2	121396,25
Onbeperkt	Vredeweg Zaa	ja	-	-	Extern	125006,38
Onbeperkt	Westelijk Mark	-	2016-003804	onbepaald	West-2	119326,88
Onbeperkt	Ringdijk thv Rd	ja	-	-	Oost-2	122762,26
Onbeperkt	Warmond, Jac	-	-	-	Extern	124464,97
Onbeperkt	Amstelveld o/z	-	2009/4635	onbepaald	Centrum-1	121548,90
Onbeperkt	Landsmeerder	ja	Z15-66397/701	28-1-2018	Noord-2	122267,01
Onbeperkt	Prinseneiland 2	-	16.048942	onbepaald	Centrum-2	120901,73
Onbeperkt	Duivendrechts	ja	-	-	Oost-2	123101,95
Onbeperkt	Entrepothaven	ja	14.137080	1-1-2016	Oost-2	124359,16
Onbeperkt	Singel 309	-	2009/4535	-	Centrum-1	121023,99
Onbeperkt	Singelgracht M	-	2010/495	onbepaald	Centrum-1	120143,44
Onbeperkt	Ringvaart Ring	-	Z-17-37385	onbepaald	Oost-2	122754,33
Onbeperkt	Ringvaart Ring	-	-	-	Oost-2	122755,39
Onbeperkt	Haarlemmerva	-	2015-012656	onbepaald	West-2	120279,82
Onbeperkt	Le Mairekade	-	2015-012556	onbepaald	West-2	120752,35
Onbeperkt	Singelgracht S	-	57-288913	onbepaald	Zuid-1	120633,11
Onbeperkt	Open Havenfro	-	15.076984	onbepaald	Centrum-1	121604,81
Onbeperkt	Open Havenfro	-	14.083882	onbepaald	Centrum-1	121844,69
Onbeperkt	Open Havenfro	-	14.083894	onbepaald	Centrum-1	121837,92
Onbeperkt	IJdok 2A, City	ja	-	-	Centrum-2	121399,14
Onbeperkt	IJdok 2A, City	ja	-	-	Centrum-2	122762,94
Onbeperkt	Landsmeerder	ja	Z15-66397/701	28-1-2018	Noord-2	122260,92
Onbeperkt	Steiger 4-4A th	-	WN2019-0014	1-1-2022	Centrum-1	121696,23
Onbeperkt	Singelgracht v	-	14.113516	onbepaald	Zuid-1	121266,22
Onbeperkt	Boerenweterin	-	57-191234	onbepaald	Zuid-1	120891,78
Onbeperkt	Singelgracht N	-	2009/2072_44/	onbepaald	West-1	120236,43
Onbeperkt	Haarlemmerva	-	2015-02562	onbepaald	West-2	120294,43
Onbeperkt	Singelgracht M	-	2010/496	onbepaald	Centrum-1	120146,81
Onbeperkt	-	-	-	-	-	-
Onbeperkt	TT Vasumweg	ja	-	-	Noord-2	121276,52
Onbeperkt	Singelgracht M	-	WN2016-5853	onbepaald	Centrum-1	120144,62
Onbeperkt	Uithoorn, steig	-	-	onbepaald	Extern	-
Onbeperkt	Singelgracht N	-	14.133112	onbepaald	West-1	120349,78
Onbeperkt	-	-	-	-	-	-
Onbeperkt	Noorder Amste	ja	-	-	Zuid-2	119882,42
Onbeperkt	Bickerswerf 2A	-	-	onbepaald	Centrum-2	121171,38
Onbeperkt	Achtergracht t/	-	WN2017-0008	-	Centrum-1	121979,41
Onbeperkt	Noorder Amste	ja	-	-	Zuid-2	120846,29
Onbeperkt	Bickersgracht 1	-	2008/3892	onbepaald	Centrum-2	121034,62
Onbeperkt	Amstel, Korte (	ja	-	-	Oost-2	123032,96

Onbeperkt	Open Havenfro	-	15.140898	1-1-2018	Centrum-1	121691,85
Onbeperkt	Steiger 4-4A th	-	WN2019-0014	1-1-2022	Centrum-1	121691,43
Onbeperkt	Singelgracht M	ja	-	-	Centrum-1	120195,91
Onbeperkt	Werfkade 4 NL	ja	-	-	Noord-2	120848,71
Onbeperkt	IJdok 2A, City	ja	-	-	Centrum-2	121402,55
Onbeperkt	Duivendrechts	ja		-	Oost-2	123071,27
Onbeperkt	Van Diemenstr	-	2017-000330	onbepaald	West-2	120692,14
Onbeperkt	Prinseneiland,	ja	-	-	Centrum-2	121013,50
Onbeperkt	Binnenkant 1	-	-	-	Centrum-1	122070,37
Onbeperkt	Breukelen	-	-	-	Extern	-
Onbeperkt	-	-	-	-	-	-
Onbeperkt	Singelgracht S	-	14.086379	onbepaald	West-1	120469,30
Onbeperkt	Diemerzeedijk	ja	-	-	Oost-2	126079,85
Onbeperkt	Diemerzeedijk	ja	-	-	Oost-2	126085,31
Onbeperkt	Diemerzeedijk	ja	-	-	Oost-2	126082,37
Onbeperkt	Da Costagrach	-	15.014031	onbepaald	West-1	119940,98
Onbeperkt	Singelgracht M	-	2010/498	onbepaald	Centrum-1	120151,86
Onbeperkt	Duivendrechtsev	ja	-	-	Oost-2	123101,95
Onbeperkt	-	-	-	-	-	-
Onbeperkt	op wal	-	-	-	Extern	-
Onbeperkt	Singelgracht S	-	57-288913	onbepaald	Zuid-1	120656,18
Onbeperkt	Open Havenfro	-	15.076202	onbepaald	Centrum-1	121601,14
Onbeperkt	Open Havenfro	-	WN2016-5827	1-1-2018	Centrum-1	121496,49
Onbeperkt	Amstel t/o 30	-	WN2016-5827	1-1-2020	Centrum-1	121502,81
Onbeperkt	-	-	-	-	-	-
Onbeperkt	Steiger 4-4A th	-	WN2019-0014	1-1-2022	Centrum-1	121686,91
Onbeperkt	Amstel, Rokin	-	WN2016-5826	1-1-2020	Centrum-1	121506,60
Onbeperkt	Oude Houthav	-	2017-000280	onbepaald	West-2	120865,15
Onbeperkt	Landsmeerder	ja	Z15-66397/701	28-1-2018	Noord-2	122263,20
Onbeperkt	Landsmeerder	ja	Z15-66397/701	28-1-2018	Noord-2	122264,73
Onbeperkt	-	-	-	-	-	-
Onbeperkt	MS van Riems	ja	-	-	Noord-2	121526,84
Onbeperkt	-		-	-	-	-
Onbeperkt	Zijkanaal I, Lar	ja	-	-	Noord-2	122217,01
Onbeperkt	Duivendrechts	ja	-	-	Oost-2	123101,95
Onbeperkt	Singel 309	-	2009/4033	onbepaald	Centrum-1	121024,63
Onbeperkt	Singelgracht S	-	14.086432	onbepaald	West-1	120471,03
Onbeperkt	Van Diemenstr	-	2017-000284	onbepaald	West-2	120692,14
Onbeperkt	-	-	-	-	-	-
Onbeperkt	-	-	-	-	-	-
Onbeperkt	Duivendrechts	ja	-	-	Oost-2	123094,96
Onbeperkt	Haarlemmerva	-	2015-012654	onbepaald	West-2	120311,87
Onbeperkt	Singelgracht N	-	14.133097	onbepaald	West-1	120349,78
Onbeperkt	Entrepotdok 22	-	14.133988	onbepaald	Centrum-2	122705,66
Onbeperkt	Open Havenfro	-	16074559	1-1-2018	Centrum-1	121693,97
Onbeperkt	Singel 233	-	2010/2326	onbepaald	Centrum-1	121054,77

Onbeperkt	Jacob van Len	ja	15.026354	onbepaald	West-1	119415,20
Onbeperkt	Geldersekade	-	2009/2408	onbepaald	Centrum-1	121930,78
Onbeperkt	Damrak 28 A	-	WN2016-5826	1-1-2020	Centrum-1	121630,98
Onbeperkt	Singel 309	-	-	-	Centrum-1	121031,36
Onbeperkt	Bickersgracht 1	-	2008/3892	onbepaald	Centrum-2	121037,99
Onbeperkt	Open Havenfro	-	16074544	1-1-2018	Centrum-1	121696,65
Onbeperkt	Singelgracht S	-	57-942549	onbepaald	Zuid-1	120680,50
Onbeperkt	Singelgracht S	-	14.086430	onbepaald	West-1	120472,57
Onbeperkt	Entrepothaven	ja	12.112546	1-4-2013	Oost-2	124363,52
Onbeperkt	Hugo de Groot	-	14.113946	onbepaald	West-1	119787,02
Onbeperkt	Westelijk Mark	ja	-	-	West-2	119169,00
Onbeperkt	IJveer	-	-	-	Noord-2	124465,31
Onbeperkt	Entrepothaven	ja	2010-787	onbepaald	Oost-2	124315,00
Onbeperkt	Open Havenfro	-	15.140804	1-1-2018	Centrum-1	121699,05
Onbeperkt	Singel 309	-	2009/4032	onbepaald	Centrum-1	121022,31
Onbeperkt	Prinsengracht	-	-	-	Centrum-1	120870,16
Onbeperkt	Oudeschans, K	-	2009/3788	onbepaald	Centrum-1	122221,27
Onbeperkt	Duivendrechts	ja	-	-	Oost-2	123086,79
Onbeperkt	Singelgracht G	-	15.107826	onbepaald	Centrum-1	120128,93
Onbeperkt	Landsmeerder	ja	Z15-66397/701	28-1-2018	Noord-2	122209,03
Onbeperkt	Landsmeerder	ja	Z15-66397/701	28-1-2018	Noord-2	122207,03
Onbeperkt	Landsmeerder	ja	Z15-66397/701	28-1-2018	Noord-2	122205,87
Onbeperkt	Landsmeerder	ja	Z15-66397/701	28-1-2018	Noord-2	122204,3
Onbeperkt	Landsmeerder	ja	Z15-66397/701	28-1-2018	Noord-2	122202,09
Onbeperkt	Singel 301-307	-	2010/11	onbepaald	Centrum-1	121032,4693
Onbeperkt	Singelgracht G	-	15.110442	onbepaald	Centrum-1	120204,76
Onbeperkt	-	-	-	-	-	-
Onbeperkt	Amstel t/o 30	-	WN2016-5827	1-1-2020	Centrum-1	121313,2578
Onbeperkt	-	-	-	-	-	-
Onbeperkt	Open Havenfro	-	15.140903	43101	Centrum-1	121701,03
Onbeperkt	Open Havenfro	-	15.076952	onbepaald	Centrum-1	121597,89
Onbeperkt	Amstel, steiger	-	12.114582	onbepaald	Centrum-1	121483,18
Onbeperkt	Singelgracht M	-	2010/499	onbepaald	Centrum-1	120157,34
Onbeperkt	Singelgracht S	-	14.086390	onbepaald	West-1	120473,79
Onbeperkt	Singelgracht S	-	14.086412	onbepaald	West-1	120474,81
Onbeperkt	Landsmeerder	ja	Z15-66397/701	28-1-2018	Noord-2	122271,83
Onbeperkt	Steiger 4-4A th	-	WN2019-0014	1-1-2022	Centrum-1	121679,28
Onbeperkt	Bickersgracht 1	-	2009/1397	-	Centrum-2	121030,41
Onbeperkt	-	-	-	-	-	-
Onbeperkt	Brouwersgrach	-	15.110756	onbepaald	Centrum-1	120963.71
Onbeperkt	Aambeeldstraa	ja	-	-	Noord-2	123690,66
Onbeperkt	Jacob van Len	-	15.022308	onbepaald	West-1	119423,83
Onbeperkt	Singelgracht M	-	2010/500	onbepaald	Centrum-1	120164,92
Onbeperkt	Entrepothaven	ja	-	-	Oost-2	124966,22

Onbeperkt	Entrepothaven	ja	-	-	Oost-2	125034,68
Onbeperkt	Achtergracht t/	-	WN2017-0009	onbepaald	Centrum-1	121975,5687
Onbeperkt	Landsmeerder	ja	Z15-66397/701	28-1-2018	Noord-2	122273,99
Onbeperkt	Amstel, Rokin	-	WN2016-5827	1-1-2020	Centrum-1	121316,63
Onbeperkt	Damrak 28 A	-	WN2016-5826	1-1-2020	Centrum-1	121636,06
Onbeperkt	Amstel, Rokin	-	WN2016-5827	1-1-2020	Centrum-1	121320,00
Onbeperkt	Amstel, Rokin	-	WN2016-5827	1-1-2020	Centrum-1	121324,21
Onbeperkt	Amstel, Rokin	-	WN2016-5827	1-1-2020	Centrum-1	121327,16
Onbeperkt	Damrak 28 A	-	WN2016-5826	1-1-2020	Centrum-1	121638,89
Onbeperkt	Bloemgracht 1	-	-	-	Centrum-1	120354,29
Onbeperkt	Amstel achterz	-	2009/612	-	Centrum-2	122148,73
Onbeperkt	Ouderkerk ad	-	-	-	Extern	-
Onbeperkt	Bickerswerf 2A	ja	2009/1780	onbepaald	Centrum-2	19-10-2231
Onbeperkt	Amstel achterz	-	2009/1026	onbepaald	Centrum-2	122145,36
Onbeperkt	Stadiongracht	-	57-567997	onbepaald	Zuid-2	118551,85
Onbeperkt	Zeeburgerkade	ja	-	onbepaald	Oost-2	124981,82
Onbeperkt	Ringvaart Ring	-	Z-15-22311	1-1-2020	Oost-2	122759,40
Onbeperkt	IJdok 2A, City	ja	-	-	Centrum-2	121405,05
Onbeperkt	Duivendrechts	ja			Oost-2	123081,19
Onbeperkt	Bickerswerf 2A,	ja	-	onbepaald	Centrum-2	121171,38
Onbeperkt	Steiger 4-4A th	-	WN2019-0014	1-1-2022	Centrum-1	121674,48
Onbeperkt	Nassaukade 3	-	2015.010322	onbepaald	West-1	120332,78
Onbeperkt	IJdok 2A, City	ja	-	-	Centrum-2	121393,71
Onbeperkt	Westelijk Markth	ja	-	-	West-2	119160,14
Onbeperkt	Entrepothaven	ja	-	-	56300355	124386,83
Onbeperkt	Entrepothaven	ja	17.34187	onbepaald	Oost-2	124376,13
Onbeperkt	Plein 40-45, 1	-	2016/UIT/0234	onbepaald	Nieuw-West-2	-
Onbeperkt	Schinkel Boeie	ja	-	-	Zuid-2	118480,16
Onbeperkt	Da Costagrach	-	15.023134	onbepaald	West-1	120035,74
Onbeperkt	Singelgracht M	-	2010/501	onbepaald	Centrum-1	120176,29
Onbeperkt	Amstel 128	-	12.020762	onbepaald	Centrum-1	121678,11
Onbeperkt	Open Havenfro	-	16.074576	1-1-2018	Centrum-1	121703,01
Onbeperkt	-	-	-	-	-	-
Onbeperkt	Boerenweterin	-	57-293	onbepaald	Zuid-1	120894,10
Onbeperkt	Singelgracht M	-	2010/502	onbepaald	Centrum-1	120186,82
Onbeperkt	Waalseilandsg	-	2009/4561	onbepaald	Centrum-1	122030,36
Onbeperkt	Zuider Amstelk	-	57-761543	onbepaald	Zuid-2	119583,10
Onbeperkt	Zuider Amstelk	-	57-101138	-	Zuid-2	119566,25
Onbeperkt	Prinseneiland 4	-	15.122462	onbepaald	Centrum-2	121023,53
Onbeperkt	Singel 309	-	2009/4535	-	Centrum-1	121026,89
Onbeperkt	Noorder Amste	ja	57-727543	onbepaald	Zuid-2	119856,60
Onbeperkt	Nassaukade 3	-	2015-003746	-	West-1	120132,21
Onbeperkt	-	-	-	-	-	-
Onbeperkt	Damrak 28 A	-	WN2016-5826	1-1-2020	Centrum-1	121645,95
Onbeperkt	IJdok 2A, City	ja	-	-	Centrum-2	121408,59

Onbeperkt	-	-	-	-	-	-
Onbeperkt	Barndegat 16 Z	-	-	-	Extern	124464,97
Onbeperkt	Naussaukade 1	-	15.049032	onbepaald	West-1	120359,35
Onbeperkt	Jacob van Len	-	15.026304	onbepaald	West-1	119432,27
Onbeperkt	Oude Houthav	-	2017-001585	onbepaald	West-2	120866,03
Onbeperkt	Open Havenfro	-	16074554	1-1-2018	Centrum-1	121704,70
Onbeperkt	Prinsengracht	-	2010/10	onbepaald	Centrum-1	120811,27
Onbeperkt	IJdok 2A, City	ja	-	-	Centrum-2	121411,61
Onbeperkt	Landsmeerder	ja	Z15-66397/701	28-1-2018	Noord-2	122271,84
Onbeperkt	Singelgracht S	-	14.085905	onbepaald	West-1	120466,54
Onbeperkt	Landsmeerder	ja	Z15-66397/701	28-1-2018	Noord-2	122276,65
Onbeperkt	Oudeschans, K	-	2009/3789	onbepaald	Centrum-1	122216,63
Onbeperkt	Singelgracht S	-	57-288913	onbepaald	Zuid-1	120700,09
Onbeperkt	IJdok 2A, City	ja	-	-	Centrum-2	121415,02
Onbeperkt	Damrak 28 A	-	WN2016-5826	1-1-2020	Centrum-1	121654,99
Onbeperkt	Amstel 128	-	11.037497	onbepaald	Centrum-1	121670,10
Onbeperkt	-	-	-	-	-	-
Onbeperkt	Open Havenfro	-	15.076957	onbepaald	Centrum-1	121594,78
Onbeperkt	Amstel, Rokin	-	WN2016-5827	1-1-2020	Centrum-1	121339,37
Onbeperkt	Open Havenfro	-	15.140858	1-1-2018	Centrum-1	121706,40
Onbeperkt	Open Havenfro	-	15.140883	1-1-2018	Centrum-1	121708,51
Onbeperkt	Open Havenfro	-	15.140888	1-1-2018	Centrum-1	121711,06
Onbeperkt	Stadhouderska	-	15.005737	onbepaald	West-1	120480,91
Onbeperkt	Le Mairekade,	ja	-	-	West-2	120718,02
Onbeperkt	Amstel, Rokin	-	WN2016-5827	1-1-2020	Centrum-1	121344,85
Onbeperkt	Amstel, Rokin	-	WN2016-5827	1-1-2020	Centrum-1	121350,33
Onbeperkt	Nassaukade 3	-	2016-004710	onbepaald	West-1	121355,38
Onbeperkt	Damrak 28 A	-	WN2016-5826	1-1-2020	Centrum-1	121655,83
Onbeperkt	Nassaukade 3	-	2016-004708	onbepaald	West-1	120388,81
Onbeperkt	Damrak 28 A	-	WN2016-5826	1-1-2020	Centrum-1	121664,03
Onbeperkt	Damrak 28 A	-	WN2016-5826	1-1-2020	Centrum-1	121670,52
Onbeperkt	Damrak 28 A	-	WN2016-5826	1-1-2020	Centrum-1	121626,18
Onbeperkt	Amstel, Rokin	-	WN2016-5827	1-1-2020	Centrum-1	121365,49
Onbeperkt	Amstel, Rokin	-	WN2016-5827	1-1-2020	Centrum-1	121702,47
Onbeperkt	Open Havenfro	-	WN2016-5826	1-1-2018	Centrum-1	121736,93
Onbeperkt	Amstel t/o 30	-	WN2016-5827	1-1-2020	Centrum-1	121486,70
Onbeperkt	Open Havenfro	-	WN2016-5827	1-1-2018	Centrum-1	121744,45
Onbeperkt	Amstel achterz	-	2009/1027	-	Centrum-2	122135,25
Onbeperkt	Noorder Amste	ja	57-727542	onbepaald	Zuid-2	119857,76
Onbeperkt	Bickerswerf 2A	ja	-	onbepaald	Centrum-2	121188,64
Onbeperkt	Jacob van Len	ja	14.085857	onbepaald	West-1	119513,66
Onbeperkt	Open Havenfro	-	14053746	onbepaald	Centrum-1	121889,03
Onbeperkt	Open Havenfro	-	14.054287	onbepaald	Centrum-1	121888,18
Onbeperkt	Singelgracht M	-	2010/503	onbepaald	Centrum-1	120196,93
Onbeperkt	-	-	-	-	-	-
Onbeperkt	Duivendrechts	ja	-	-	Oost-2	122752,91

Onbeperkt	Bickersgracht 1	-	-	-	-	-
Onbeperkt	IJdok 2A, City	ja	-	-	Centrum-2	121417,78
Onbeperkt	Jachthaven Sta	ja	-	-	-	-
Onbeperkt	-	-	-	-	-	-
Onbeperkt	Jollenpad 10, S	ja	-	-	Zuid-2	118261,68
Onbeperkt	Dorpsstraat 43	ja	-	-	Extern	125010,95
Onbeperkt	-	-	-	-	-	-
Onbeperkt	Duivendrechts	ja			Oost-2	123081,19
Onbeperkt	Westelijk Mark	ja	-	-	West-2	119160,14
Onbeperkt	IJdok 2A, City	ja	-	-	Centrum-1	121425,05
Onbeperkt	Duivendrechts	ja	-	-	Oost-2	123076,06
Onbeperkt	IJdok 2A, City	ja	-	-	Centrum-2	121422,24
Onbeperkt	Duivendrechts	ja	-	-	Oost-2	122056,49
Onbeperkt	Landsmeerder	ja	Z15-66397/701	28-1-2018	Noord-2	122268,91
Onbeperkt	Duivendrechts	ja	-	-	Oost-2	123076,06
Onbeperkt	Open Havenfro	-	14.054247	-	Centrum-1	121885,92
Onbeperkt	Vredeweg 42 Z	ja	-	-	Extern	124984,55
Onbeperkt	Frederik Hendr	-	13.149505	onbepaald	West-1	120175,33
Onbeperkt	Duivendrechts	ja	-	-	Oost-2	123076,06
Onbeperkt	Duivendrechts	ja	-	-	Oost-2	122492,95
Onbeperkt	Sluispolderweg	ja	-	-	Extern	124464,97
Onbeperkt	Sluispolderweg	ja	-	-	Extern	124464,97
Onbeperkt	-	-	-	-	-	-
Onbeperkt	Herenweg 259	ja	-	-	Extern	124464,97
Onbeperkt	Oudeschans 5	-	2009/698	onbepaald	Centrum-1	122064,42
Onbeperkt	Entrepothaven	ja			Oost-2	124416,44
Onbeperkt	Oude Houthav	-	2017-000511	onbepaald	West-2	120864,09
Onbeperkt	Duivendrechts	ja	-	-	Oost-2	123071,86
Onbeperkt	Boerenweterin	-	57-294	onbepaald	Zuid-1	120892,62
Onbeperkt	Ruysdaelkade	-	57-292	onbepaald	Zuid-1	120892,85
Onbeperkt	Vredeweg Zaa	ja	-	-	Extern	124994,45
Onbeperkt	Landsmeerder	ja	Z15-66397/701	28-1-2018	Noord-2	122278,81
Onbeperkt	Vredeweg 42 Z	ja	-	-	Extern	124464,97
Onbeperkt	Oosterdok 2	-	-	-	Centrum-1	124464,97
Onbeperkt	Herenweg 259	-	-	-	Extern	124464,97
Onbeperkt	Open Havenfro	-	15.076977	onbepaald	Centrum-1	121592,38
Onbeperkt	Prinsengracht	-	2009/520	onbepaald	Centrum-1	120671,90
Onbeperkt	Open Havenfro	-	14.092549	-	Centrum-1	
Onbeperkt	Zeeburgerkade	ja	-	-	Oost-2	124981,82
Onbeperkt	Frederik Hendr	-	2009/3790	onbepaald	West-1	120152,84
Onbeperkt	Duivendrechts	ja	-	-	Oost-2	123095,95
Onbeperkt	Singelgracht M	-	2010/504	onbepaald	Centrum-1	120127,43
Onbeperkt	Noord 53 (jach	-	-	-	-	-

Onbeperkt	Open Havenfro	-	14.054085	-	Centrum-1	121890,73
Onbeperkt	Duivendrechts	ja	-	-	Oost-2	123095,95
Onbeperkt	Singelgracht S	-	57-288913	onbepaald	Zuid-1	120625,95
Onbeperkt	Steiger 4-4A th	-	WN2019-0014	1-1-2022	Centrum-1	121669,11
Onbeperkt	Da Costagrach	-	15.014060	onbepaald	West-1	119943,84
Onbeperkt	-	-	-	-	-	-
Onbeperkt	Ruysdaelkade	-	57-292	onbepaald	Zuid-1	120895,9
Onbeperkt	Da Costagrach	-	14.105558	onbepaald	West-1	120030,88
Onbeperkt	Open Havenfro	-	15.076859	onbepaald	Centrum-1	121589,70
Onbeperkt	Open Havenfro	-	15.076961	voornemen 20	Centrum-1	121619,92
Onbeperkt	-	-	-	-	-	-
Onbeperkt	Geldersekade	-	2009/3847	onbepaald	Centrum-1	121956,99
Onbeperkt	Nieuwemeerdij	-	-	-	Extern	124464,97
Onbeperkt	Westzijde 78 Z	-	-	-	Extern	124464,97
Onbeperkt	Duivendrechts	ja			Oost-2	123116,01
Onbeperkt	Singelgracht M	ja	-	-	Centrum-1	120187,48

Y	datum uitgifte 1e sticker	vergunnings-bewijs sticker nr.	vergunnings-bewijs RFID chip nr.	MMSI / transponder nr	CVO geldig tot	opmerkingen
490666,66	1-8-2017	V5023	5.1.2.e	-	nvt	
486319,31	27-2-2014	V0132	5.1.2.e	5.1.2.e	nvt	
487076,74	16-12-2014	V0377	5.1.2.e	-	-	
487939,16	25-2-2014	V0162	5.1.2.e	5.1.2.e	28-1-2016	
486786,88	24-3-2014	V5092	5.1.2.e	5.1.2.e	19-2-2019	rfid 5.1.2.e i
-	25-2-2014	V0001	5.1.2.e	5.1.2.e	nvt	
487936,20	25-2-2014	V0163	5.1.2.e	5.1.2.e	19-8-2015	
488003,98	4-3-2014	V0209	5.1.2.e	5.1.2.e	14-3-2022	
486703,18	27-3-2019	V5260	5.1.2.e	5.1.2.e	28-6-2019	
487089,45	25-2-2014	V5143	5.1.2.e	5.1.2.e	27-10-2015	
486703,60	8-12-2014	V0337	5.1.2.e	5.1.2.e	8-12-2018	
488638,07	13-11-2015	V5172	5.1.2.e	5.1.2.e	nvt	vervanging van
488994,15	22-12-2014	V0379	5.1.2.e	5.1.2.e	2-12-2014	
483180,16	5-9-2017	V5131	5.1.2.e	-	nvt	
486032,79	25-2-2014	V0137	5.1.2.e	5.1.2.e	nvt	
485714,43	25-2-2014	V0006	5.1.2.e	5.1.2.e	25-1-2021	
485704,74	25-2-2014	V0007	5.1.2.e	5.1.2.e	3-8-2015	
484155,60	25-2-2014	V5123	5.1.2.e	5.1.2.e	30-10-2018	
485702,42	25-2-2014	V0008	5.1.2.e	5.1.2.e	23-9-2016	
485710,22	25-2-2014	V0009	5.1.2.e	5.1.2.e	1-3-2021	
487513,58	25-2-2014	V0010	5.1.2.e	5.1.2.e	13-10-2015	
485706,64	25-2-2014	V0011	5.1.2.e	5.1.2.e	11-6-2016	
486956,06	6-5-2018	V5284	5.1.2.e	-	nvt	
488082,82	8-8-2017	V5051	5.1.2.e	-	nvt	
-	23-8-2017	V0294	5.1.2.e	-	nvt	vervanging van
488646,46	18-5-2017	V5020	5.1.2.e	-	18-10-2019	
488649,82	26-2-2016	V5077	5.1.2.e	5.1.2.e	7-1-2021	vervanging van
488007,51	25-2-2014	V5073	5.1.2.e	5.1.2.e	5-3-2024	vervanging van
486970,83	31-3-2014	V0197	5.1.2.e	5.1.2.e	29-9-2018	
-	11-10-2016	V5176	5.1.2.e	-	-	
488011,04	25-2-2014	V5039	5.1.2.e	5.1.2.e	6-5-2024	vervanging van
487932,53	25-2-2014	V0164	5.1.2.e	5.1.2.e	7-5-2016	
486330,43	22-4-2015	V5013	5.1.2.e	5.1.2.e	16-9-2016	
-	23-8-2017	V0028	5.1.2.e	-	16-3-2022	
487778,65	18-6-2019	V0358	5.1.2.e	5.1.2.e	-	
486129,27	9-6-2015	V5029	5.1.2.e	5.1.2.e	4-6-2016	
488235,70	20-3-2015	V5174	5.1.2.e	5.1.2.e	18-3-2015	vervanging van
488235,70	1-8-2016	V5162	5.1.2.e	-	8-10-2016	wijziging naam
486123,76	25-2-2014	V0020	5.1.2.e	5.1.2.e	3-8-2015	
486969,05	24-3-2014	V0315	5.1.2.e	5.1.2.e	24-7-2016	
483158,22	483181,33	V5286	5.1.2.e	-	-	
483094,92	3-7-2015	V5033	5.1.2.e	5.1.2.e	4-7-2019	

-	1-8-2017	V5040	5.1.2.e	5.1.2.e	-	
487241,56	8-4-2015	V5007	5.1.2.e	5.1.2.e	1-8-2015	
488235,70	20-5-2015	V5026	5.1.2.e	-	23-2-2019	
-	27-7-2016	V5158	5.1.2.e	5.1.2.e	17-8-2020	
488553,39	8-8-2016	V5163	5.1.2.e	5.1.2.e	4-8-2021	
487027,18	22-4-2015	V5012	5.1.2.e	-	12-1-2020	
487902,29	21-5-2014	V5125	5.1.2.e	5.1.2.e	nvt	
484649,73	11-1-2018	V5194	5.1.2.e	5.1.2.e	-	vervanging van
488235,70	20-2-2015	V5201	5.1.2.e	-	nvt	
486116,28	25-2-2014	V0018	5.1.2.e	5.1.2.e	-	
491421,80	19-8-2015	V5076	5.1.2.e	5.1.2.e	22-7-2020	
488669,68	11-10-2016	V5175	5.1.2.e	-	nvt	
483177,35	7-12-2018	V0261	5.1.2.e	-	14-3-2023	
486970,32	25-2-2014	V0176	5.1.2.e	5.1.2.e	21-3-2015	
487084,74	25-2-2014	V0374	5.1.2.e	5.1.2.e	7-1-2015	
487079,76	25-2-2014	V0134	5.1.2.e	5.1.2.e	3-7-2016	
484643,38	-	V5075	5.1.2.e	-	-	
484643,65	1-8-2017	V5030	5.1.2.e	-	-	
488760,33	13-1-2017	V5188	5.1.2.e	5.1.2.e	12-1-2022	
489165,51	7-7-2015	V0293	5.1.2.e	5.1.2.e	29-6-2020	vervanging van
486120,18	25-2-2014	V0021	5.1.2.e	5.1.2.e	22-8-2016	
488014,01	25-2-2014	V0212	5.1.2.e	5.1.2.e	11-12-2023	
487839,36	25-2-2014	V0213	5.1.2.e	5.1.2.e	15-1-2019	
487841,05	25-2-2014	V0214	5.1.2.e	5.1.2.e	2-12-2023	
488554,05	28-7-2015	V5041	5.1.2.e	5.1.2.e	11-5-2020	
483096,75	14-9-2015	V5069	5.1.2.e	5.1.2.e	17-8-2020	
491411,90	21-7-2015	V5038	5.1.2.e	5.1.2.e	14-7-2016	
487738,05	9-4-2014	V0183	5.1.2.e	5.1.2.e	4-2-2019	
485704,74	25-2-2014	V0022	5.1.2.e	5.1.2.e	4-1-2015	
485085,11	10-3-2014	V5165	5.1.2.e	5.1.2.e	6-3-2021	
487747,52	10-3-2014	V0265	5.1.2.e	5.1.2.e	6-3-2021	
488760,57	7-12-2016	V5178	5.1.2.e	5.1.2.e	30-11-2021	
487070,07	7-4-2014	V0135	5.1.2.e	5.1.2.e	6-3-2018	
-	22-4-2015	V5015	5.1.2.e	5.1.2.e	22-4-2020	
490429,36	9-5-2017	V5001	5.1.2.e	-	-	
487352,02	10-3-2014	V5160	5.1.2.e	5.1.2.e	24-3-2019	Vervanging var
-	18-3-2014	V5133	5.1.2.e	5.1.2.e	29-3-2017	Vervanging var
486571,61	25-2-2014	V0136	5.1.2.e	5.1.2.e	18-4-2015	
-	28-8-2018	V0259	5.1.2.e	-	nvt	Per 1 jan 2020
485021,92	25-3-2016	V5112	5.1.2.e	5.1.2.e	nvt	
488757,37	21-8-2018	V0254	5.1.2.e	-	30-10-2018	
486054,31	25-2-2014	V0175	5.1.2.e	5.1.2.e	3-3-2020	
484631,87	25-2-2014	V5287	5.1.2.e	5.1.2.e	14-11-2015	Vervanging var
488638,62	25-2-2014	V0002	5.1.2.e	5.1.2.e	14-6-2016	
483882,41	5-5-2016	V5192	5.1.2.e	-	nvt	vervanging van

487928,29	25-2-2014	V0165	5.1.2.e	5.1.2.e	7-1-2016	
487727,88	25-2-2014	V0184	5.1.2.e	5.1.2.e	12-3-2017	
487591,42	22-10-2014	V0353	5.1.2.e	5.1.2.e	nvt	
490726,73	31-3-2014	V0317	5.1.2.e	5.1.2.e	nvt	
488555,10	29-11-2016	V5182	5.1.2.e	5.1.2.e	21-10-2021	
483158,22	23-8-2017	V5290	5.1.2.e	-	-	vervanging van
489075,48	8-9-2015	V5068	5.1.2.e	-	27-1-2018	
488638,07	16-6-2014	V0348	5.1.2.e	5.1.2.e	nvt	
487557,35	24-4-2015	V5210	5.1.2.e	5.1.2.e	nvt	vervanging van
-	30-8-2017	V5080	5.1.2.e	-	27-1-2020	
-	29-5-2018	V5288	5.1.2.e	5.1.2.e	13-9-2021	
486318,49	27-2-2014	V5104	5.1.2.e	5.1.2.e	nvt	
486083,63	16-5-2017	V0014	5.1.2.e	-	4-8-2017	
486078,79	16-5-2017	V0019	5.1.2.e	-	4-8-2017	
486081,94	11-7-2017	V5014	5.1.2.e	-	11-10-2017	
486971,02	16-12-2014	V0376	5.1.2.e	5.1.2.e	-	
487059,12	9-4-2014	V0139	5.1.2.e	5.1.2.e	14-8-2014	
483177,35	6-6-2019	V0356	5.1.2.e		-	
-	24-11-2014	V0362	5.1.2.e	5.1.2.e	nvt	
-	4-3-2014	V0215	5.1.2.e	5.1.2.e	19-7-2015	
486118,70	27-2-2014	V0023	5.1.2.e	5.1.2.e	31-10-2018	
488016,55	4-3-2014	V0216	5.1.2.e	5.1.2.e	9-2-2022	
486703,60	10-6-2014	V0224	5.1.2.e	5.1.2.e	3-9-2014	
486703,18	25-2-2014	V0225	5.1.2.e	5.1.2.e	17-12-2015	
-	25-2-2015	V5139	5.1.2.e	5.1.2.e	15-8-2016	
487725,06	25-2-2014	V5062	5.1.2.e	5.1.2.e	16-3-2017	Vervanging van
486702,75	25-2-2014	V0226	5.1.2.e	5.1.2.e	13-2-2015	
489311,31	16-3-2017	V0030	5.1.2.e	5.1.2.e	26-9-2018	
491414,82	19-8-2015	V5063	5.1.2.e	5.1.2.e	28-1-2016	
491417,86	22-9-2015	V5070	5.1.2.e	5.1.2.e	13-2-2016	
-	21-5-2014	V0335	5.1.2.e	5.1.2.e	30-11-2023	
490667,08	13-6-2017	V5009	5.1.2.e	-	nvt	
-	7-7-2017	V0257	5.1.2.e	5.1.2.e	nvt	
491491,23	6-11-2017	V5191	5.1.2.e	-	nvt	
483177,35	6-4-2018	V0200	5.1.2.e	5.1.2.e	24-4-2022	
487092,54	25-2-2014	V5095	5.1.2.e	5.1.2.e	27-8-2014	
486317,37	27-2-2014	V0141	5.1.2.e	5.1.2.e	nvt	
489075,48	24-3-2015	V0314	5.1.2.e	-	2-8-2017	
-	13-5-2014	V0252	5.1.2.e	5.1.2.e	17-8-2021	vervanging van
-	15-7-2015	V5196	5.1.2.e	5.1.2.e	9-7-2020	Vervanging van
483172,45	19-9-2017	V5132	5.1.2.e	-	-	
488760,33	13-12-2016	V5186	5.1.2.e	5.1.2.e	8-12-2021	
486571,61	25-2-2014	V0140	5.1.2.e	5.1.2.e	11-8-2015	
486892,61	25-2-2014	V0182	5.1.2.e	5.1.2.e	19-11-2023	
487924,76	25-2-2014	V0166	5.1.2.e	5.1.2.e	8-12-2015	
487291,76	4-3-2014	V0251	5.1.2.e	5.1.2.e	3-1-2017	

486294,46	29-2-2016	V5109	5.1.2.e	5.1.2.e	25-11-2020	
487497,43	25-2-2014	V0253	5.1.2.e	5.1.2.e	7-2-2016	
487664,61	25-2-2014	V0242	5.1.2.e	5.1.2.e	7-3-2018	
487119,29	16-10-2014	V0352	5.1.2.e	5.1.2.e	28-9-2015	
488643,68	25-2-2014	V0003	5.1.2.e	5.1.2.e	11-3-2019	
487921,51	25-2-2014	V0299	5.1.2.e	5.1.2.e	25-7-2015	vervanging van
486118,18	25-2-2014	V0024	5.1.2.e	5.1.2.e	15-7-2015	
486316,34	27-2-2014	V5105	5.1.2.e	5.1.2.e	nvt	
486971,92	31-3-2014	V0005	5.1.2.e	5.1.2.e	30-1-2019	
487276,36	3-11-2014	V5157	5.1.2.e	5.1.2.e	23-10-2016	
488397	5-7-2016	V5155	5.1.2.e	-	6-1-2017	
488235,55	25-2-2014	V0181	5.1.2.e	5.1.2.e	-	
486957,13	7-11-2016	V5179	5.1.2.e	-	12-5-2018	
487918,12	25-2-2014	V0168	5.1.2.e	5.1.2.e	11-4-2017	
487067,68	25-2-2014	V0207	5.1.2.e	5.1.2.e	1-3-2015	
487874,76	12-2-2014	V0256	5.1.2.e	5.1.2.e	9-7-2014	
487237,35	25-2-2014	V0382	5.1.2.e	5.1.2.e	nvt	
483171,05	23-8-2017	V0180	5.1.2.e	5.1.2.e	nvt	
487115,44	25-2-2014	V5058	5.1.2.e	5.1.2.e	26-8-2014	
491497,64	12-10-2017	V5136	5.1.2.e	-	nvt	
491496,79	12-10-2017	V5137	5.1.2.e	5.1.2.e	nvt	
491495,95	12-10-2017	V5138	5.1.2.e	5.1.2.e	nvt	
491494,27	12-10-2017	V5189	5.1.2.e	5.1.2.e	nvt	
491492,27	12-10-2017	V5190	5.1.2.e	5.1.2.e	nvt	
487126,9089	25-2-2014	V0203	5.1.2.e	5.1.2.e	43269	
487060,68	25-2-2014	V0143	5.1.2.e	5.1.2.e	22-3-2016	
-	10-3-2014	V5110	5.1.2.e	5.1.2.e	5-12-2015	
486894,8349	25-2-2014	V0227	5.1.2.e	5.1.2.e	17-12-2015	
-	4-6-2018	V5289	5.1.2.e	-	4-8-2018	
487915,44	25-2-2014	V5166	5.1.2.e	5.1.2.e	5-11-2014	
488019,52	25-2-2014	V0217	5.1.2.e	5.1.2.e	27-3-2019	
486746,44	25-2-2014	V0012	5.1.2.e	5.1.2.e	26-1-2016	
487047,75	25-2-2014	V0144	5.1.2.e	5.1.2.e	6-3-2019	
486315,73	27-2-2014	V0142	5.1.2.e	5.1.2.e	nvt	
486314,91	27-2-2014	V0260	5.1.2.e	5.1.2.e	nvt	vervanging van
491429,28	2-6-2015	V5028	5.1.2.e	5.1.2.e	27-5-2020	
487715,74	13-3-2014	V0186	5.1.2.e	5.1.2.e	23-1-2019	
488633,57	25-2-2014	V5065	5.1.2.e	5.1.2.e	26-4-2015	
-	10-9-2014	V0351	5.1.2.e	5.1.2.e	2-6-2016	
488246.67	7-12-2018	V5259	5.1.2.e	-	-	
488501,61	14-12-2015	V5079	5.1.2.e	-	-	
486298,00	18-8-2015	V5193	5.1.2.e	5.1.2.e	27-3-2017	vervanging van
487041,43	25-2-2014	V5300	5.1.2.e	5.1.2.e	7-5-2019	vervanging van
486985,37	9-5-2017	V5003	5.1.2.e	-	nvt	hybride: diesel

486944,63	8-8-2017	V5064	5.1.2.e	-	nvt	
486053,0974	25-2-2014	V0131	5.1.2.e	5.1.2.e	nvt	
491432,58	8-7-2015	V5035	5.1.2.e	5.1.2.e	3-7-2020	
486883,88	24-3-2014	V5072	5.1.2.e	5.1.2.e	23-11-2018	vervanging van
487654,44	25-2-2014	V0243	5.1.2.e	5.1.2.e	12-5-2018	
486874,19	25-2-2014	V0229	5.1.2.e	5.1.2.e	4-1-2016	
486865,77	25-2-2014	V0230	5.1.2.e	5.1.2.e	1-3-2016	
486856,08	27-2-2014	V0241	5.1.2.e	5.1.2.e	14-1-2019	
487674,50	25-2-2014	V0244	5.1.2.e	5.1.2.e	7-3-2018	
487490,54	25-2-2014	V0189	5.1.2.e	5.1.2.e	-	
485864,39	25-2-2014	V0270	5.1.2.e	5.1.2.e	22-4-2023	
-	23-8-2017	V0145	5.1.2.e	-	nvt	
28-2-3238	25-2-2014	V0269	5.1.2.e	5.1.2.e	44220	
485877,87	25-2-2014	V0271	5.1.2.e	5.1.2.e	7-10-2018	
484061,95	25-2-2014	V0025	5.1.2.e	5.1.2.e	28-8-2016	
486935,67	25-2-2014	V0208	5.1.2.e	5.1.2.e	nvt	
484647,44	20-5-2015	V5025	5.1.2.e	-	12-3-2020	
488555,88	6-9-2016	V5170	5.1.2.e	5.1.2.e	28-4-2021	
483168,01	8-5-2019	V0328	5.1.2.e	-	-	
488757,37	21-8-2018	V0297	5.1.2.e	-	-	
487713,48	13-3-2014	V0187	5.1.2.e	5.1.2.e	43541	
486533,81	9-7-2019	V5277	5.1.2.e	5.1.2.e	nvt	vervanging van
488541,21	29-11-2016	V5181	5.1.2.e	5.1.2.e	21-10-2021	
488409,95	4-6-2019	V0355	5.1.2.e	-	29-3-2024	
486969,31	24-3-2014	V0316	5.1.2.e	5.1.2.e	24-7-2016	
486969,52	25-2-2014	V5291	5.1.2.e	5.1.2.e	nvt	vervanging van
-	25-3-2016	V5113	5.1.2.e	5.1.2.e	15-12-2020	
482881,69	22-12-2014	V0378	5.1.2.e	-	nvt	
486678,42	8-4-2015	V5004	5.1.2.e	5.1.2.e	17-6-2015	
487047,33	25-2-2014	V0146	5.1.2.e	5.1.2.e	23-11-2015	
486690,11	28-7-2015	V5161	5.1.2.e	5.1.2.e	26-2-2020	vervanging van
487912,75	2-12-2014	V0363	5.1.2.e	5.1.2.e	5-8-2015	
-	15-4-2015	V5008	5.1.2.e	5.1.2.e	25-3-2020	
485066,47	10-3-2014	V0261	5.1.2.e	-	23-3-2020	
487052,38	25-2-2014	V0147	5.1.2.e	5.1.2.e	14-2-2017	
487583,57	25-2-2014	V0178	5.1.2.e	5.1.2.e	10-8-2014	
484139,08	25-2-2014	V0190	5.1.2.e	5.1.2.e	19-4-2017	
484134,56	15-7-2015	V5037	5.1.2.e	-	27-1-2016	
488767,15	15-2-2018	V5142	5.1.2.e	-	21-5-2018	verkocht aan A
487100,16	27-2-2014	V0255	5.1.2.e	5.1.2.e	7-1-2015	
485030,44	25-2-2014	V0267	5.1.2.e	5.1.2.e	2-9-2014	
487000,40	8-5-2015	V5024	5.1.2.e	5.1.2.e	17-4-2020	
-	1-12-2016	V5185	5.1.2.e	5.1.2.e	-	
487682,69	25-2-2014	V0245	5.1.2.e	5.1.2.e	7-3-2018	
488556,54	25-4-2016	V5124	5.1.2.e	5.1.2.e	28-4-2021	

-	22-4-2015	V5016	5.1.2.e	5.1.2.e	20-4-2020	
488235,70	13-3-2015	V0388	5.1.2.e	-	29-6-2016	verkocht aan A
486554,36	20-2-2015	V0384	5.1.2.e	-	-	
486301,54	18-8-2015	V5061	5.1.2.e	5.1.2.e	27-3-2017	
489311,20	9-4-2014	V0318	5.1.2.e	5.1.2.e	27-6-2014	
487910,21	25-2-2014	V0171	5.1.2.e	5.1.2.e	27-10-2015	
487772,65	31-3-2014	V0198	5.1.2.e	5.1.2.e	12-9-2014	
488557,46	29-11-2016	V5184	5.1.2.e	5.1.2.e	21-10-2021	
491448,99	16-6-2015	V0181	5.1.2.e	5.1.2.e	11-6-2020	vervanging V5
486320,12	27-2-2014	V0151	5.1.2.e	5.1.2.e	nvt	
491437,79	3-7-2015	V5031	5.1.2.e	5.1.2.e	2-2-2017	
487245,35	25-2-2014	V5004	5.1.2.e	5.1.2.e	nvt	vervanging V0
486115,44	25-2-2014	V0026	5.1.2.e	5.1.2.e	16-4-2019	
488558,25	22-4-2015	V5156	5.1.2.e	5.1.2.e	14-7-2021	
487670,54	25-2-2014	V0246	5.1.2.e	5.1.2.e	18-4-2018	
486691,38	10-3-2014	V0262	5.1.2.e	5.1.2.e	16-11-2023	
-	25-2-2014	V5111	5.1.2.e	5.1.2.e	26-4-2017	Vervanging V0
488022,20	4-3-2014	V0218	5.1.2.e	5.1.2.e	7-4-2024	
486837,97	21-5-2014	V0375	5.1.2.e	-	8-12-2018	
487907,81	25-2-2014	V0172	5.1.2.e	5.1.2.e	15-2-2016	
487905,13	25-2-2014	V0173	5.1.2.e	5.1.2.e	23-11-2015	
487902,16	25-2-2014	V0174	5.1.2.e	5.1.2.e	25-1-2016	
486310,89	25-2-2014	V0029	5.1.2.e	5.1.2.e	nvt	
489174,40	28-6-2016	V5144	5.1.2.e	-	nvt	
486829,97	25-2-2014	V0231	5.1.2.e	5.1.2.e	23-11-2018	
486822,80	25-2-2014	V0232	5.1.2.e	5.1.2.e	1-3-2016	
486815,22	25-2-2014	V0234	5.1.2.e	5.1.2.e	5-2-2019	
487691,44	25-2-2014	V0247	5.1.2.e	5.1.2.e	12-5-2018	
486471,78	25-2-2014	V0235	5.1.2.e	5.1.2.e	11-2-2016	
487701,61	25-2-2014	V0248	5.1.2.e	5.1.2.e	27-2-2018	
487689,18	27-2-2014	V0249	5.1.2.e	5.1.2.e	7-3-2018	
487655,57	25-2-2014	V0250	5.1.2.e	5.1.2.e	12-5-2018	
486798,37	25-2-2014	V0228	5.1.2.e	5.1.2.e	28-2-2016	
487981,18	25-2-2014	V0237	5.1.2.e	5.1.2.e	17-12-2015	
487940,65	25-2-2014	V0238	5.1.2.e	5.1.2.e	5-2-2019	
486713,11	25-2-2014	V0239	5.1.2.e	5.1.2.e	11-2-2018	
487895,04	25-2-2014	V0240	5.1.2.e	5.1.2.e	12-2-2019	
485909,88	25-2-2014	V0272	5.1.2.e	5.1.2.e	nvt	
485026,70	25-2-2014	V0268	5.1.2.e	5.1.2.e	5-4-2016	
488755,48	17-10-2018	V0296	5.1.2.e	-	-	
486333,05	6-5-2014	V0333	5.1.2.e	5.1.2.e	nvt	
487853,02	25-2-2014	V0013	5.1.2.e	5.1.2.e	nvt	
487850,76	25-2-2014	V5060	5.1.2.e	5.1.2.e	28-2-2023	
487056,17	25-2-2014	V0149	5.1.2.e	5.1.2.e	26-10-2014	
-	24-10-2014	V0359	5.1.2.e	5.1.2.e	16-9-2019	
483091,96	17-4-2015	V5010	5.1.2.e	5.1.2.e	26-6-2015	

-	25-2-2015	V0192	5.1.2.e	-	9-11-2020	
488559,17	29-11-2016	V5183	5.1.2.e	5.1.2.e	21-10-2021	
-	24-8-2017	V0169	5.1.2.e	-	nvt	
-	25-2-2014	V0206	5.1.2.e	-	-	
483173,40	30-11-2015	V5078	5.1.2.e	5.1.2.e	14-4-2018	14-4-2018
487027,69	25-2-2014	V0191	5.1.2.e	5.1.2.e	nvt	
-	11-10-2016	V5177	5.1.2.e	-	-	
483168,01	9-10-2017	V0196	5.1.2.e	5.1.2.e	nvt	
488409,95	2-10-2017	V5134	5.1.2.e	-	nvt	
488561,93	10-6-2016	V5142	5.1.2.e	-	-	
483165,44	7-12-2018	V5258	5.1.2.e	-	-	
488559,95	6-9-2016	V5171	5.1.2.e	5.1.2.e	14-7-2021	
487932,47	16-5-2017	V5019	5.1.2.e	5.1.2.e	22-4-2020	Vervanging van
491424,72	22-9-2015	V5071	5.1.2.e	5.1.2.e	4-2-2016	
483165,44	27-3-2019	V0204	5.1.2.e	-	12-10-2018	
487848,79	25-2-2014	V0015	5.1.2.e	5.1.2.e	10-1-2021	
487026,67	24-3-2015	V5002	5.1.2.e	-	8-10-2016	
487591,84	25-2-2014	V0201	5.1.2.e	5.1.2.e	10-6-2015	
483165,44	29-3-2018	V5209	5.1.2.e	5.1.2.e	19-8-2017	
488167,27	17-4-2014	V0321	5.1.2.e	5.1.2.e	10-10-2014	
488235,70	15-1-2015	V0381	5.1.2.e	-	15-3-2015	
488235,70	15-1-2015	V0380	5.1.2.e	-	15-3-2015	
-	25-2-2014	V5107	5.1.2.e	5.1.2.e	23-4-2018	vervanging van
488235,70	28-7-2015	V5042	5.1.2.e	-	12-8-2015	
487092,59	8-4-2015	V5006	5.1.2.e	5.1.2.e	nvt	
486967,3	24-8-2017	V0138	5.1.2.e	5.1.2.e	-	
489311,43	11-11-2014	V0361	5.1.2.e	5.1.2.e	3-10-2019	
483162,88	3-6-2016	V5141	5.1.2.e	-	20-8-2016	
485120,50	10-3-2014	V0264	5.1.2.e	5.1.2.e	30-6-2016	
485103,13	9-4-2014	V0320	5.1.2.e	5.1.2.e	7-9-2016	
487026,92	29-11-2016	V5180	5.1.2.e	5.1.2.e	29-11-2016	
491440,20	26-5-2015	V5027	5.1.2.e	5.1.2.e	13-5-2020	
488235,70	21-4-2015	V5011	5.1.2.e	-	8-10-2016	
488235,70	9-4-2014	V0319	5.1.2.e	5.1.2.e	5-6-2016	
488235,70	8-4-2015	V5005	5.1.2.e	-	19-6-2015	
488024,74	25-2-2014	V5159	5.1.2.e	5.1.2.e	5-7-2023	
487327,31	25-2-2014	V0177	5.1.2.e	5.1.2.e	nvt	
	25-2-2014	V0016	5.1.2.e	5.1.2.e	nvt	
486935,67	4-6-2019	V5135	5.1.2.e	-	-	
487531,54	27-2-2014	V0202	5.1.2.e	5.1.2.e	4-8-2015	
483170,06	27-7-2017	V0298	5.1.2.e	-	nvt	vervanging van
487121,46	25-2-2014	V0150	5.1.2.e	5.1.2.e	12-10-2015	
-	19-9-2017	V5130	5.1.2.e	-		

487855,00	25-2-2014	V0017	5.1.2.e	5.1.2.e	nvt	
483170,06	23-8-2017	V0170	5.1.2.e	-	nvt	
486116,28	25-2-2014	V0027	5.1.2.e	5.1.2.e	9-2-2016	
487704,44	13-3-2014	V0188	5.1.2.e	5.1.2.e	9-9-2018	
486965,30	11-3-2015	V0295	5.1.2.e	5.1.2.e	nvt	vervanging van
-	1-3-2017	V0004	5.1.2.e	5.1.2.e	9-2-2022	
485075,30	10-3-2014	V0266	5.1.2.e	5.1.2.e	22-7-2016	
486690,78	10-7-2014	V0349	5.1.2.e	5.1.2.e	2-9-2014	
488027,14	4-3-2014	V5074	5.1.2.e	5.1.2.e	14-8-2023	vervanging van
488001,02	25-2-2014	V0222	5.1.2.e	5.1.2.e	19-9-2023	
-	3-7-2015	V5032	5.1.2.e	-	20-7-2015	
487614,32	25-2-2014	V0179	5.1.2.e	5.1.2.e	30-5-2015	
488235,70	28-4-2015	V5018	5.1.2.e	-	nvt	
488235,70	9-8-2016	V5164	5.1.2.e	-	26-1-2017	
483181,73	1-8-2017	V5022	5.1.2.e	-	nvt	
487561,94	13-3-2014	V0313	5.1.2.e	5.1.2.e	nvt	

pv 53002097? Vervanging van V0252

ı V5077

ı V0148

ı V5108
ı V0210

ı V0211

ı V0390/V5174 (gebied 1) tijd.verv.van V5102 (gebied 2) .
in Sinta aangevraagd

ı V5072

ı V5034

ı V0258.
ı V0200/van V5091/van V5187

ligplaats E-Harbour Willem Fenengastraat 2T

ı V5101

ı V5126. Op rode sticker staat V5005 ivm ontbreken sticker V5192

ı V0133

ı V5017

ı V0185

ı V0334
ı V5036.

ı V0167

ı V5106

ı V5062
ı V5173
op het IJ, niet in beheergebied

ı V0236

ı V0322

ı V0199

ı V0260; vervanging van V5040

msterdam Boat Experience ?

msterdam Boat Experience ?

)30

383

263

ı V5014

ı V0219

ı V5021

ı V0387

ı V0221

Van: 5.1.2.e
Aan: 5.1.2.e
Cc: Privacy NL; 5.1.2.e
Onderwerp: RE: AIS gegevens voor onafhankelijk advies
Datum: donderdag 22 augustus 2019 17:05:13
Bijlagen: privacy-en-ais-in-de-binnenvaart.pdf

Geachte mevrouw 5.1.2.e beste 5.1.2.e

De Autoriteit Persoonsgegevens (en het Ministerie van IenM en de gemeente Amsterdam) beschouwen data die via AIS worden verzonden als persoonsgegevens. Dit is ook door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart en de Europese Unie erkend. (Rapport EU: 'Legal aspects of maritime monitoring & surveillance data', 2008 en Rapport ICR 'Protection of personal data when using Inland AIS devices', 2014).
Het Ministerie van IeM heeft hierover in 2017 een rapport laten opstellen, waarin dit nogmaals bevestigd wordt. Het rapport vind je in de bijlage, of is te downloaden via deze link: https://www.rijksoverheid.nl/document=n/rapporten/2017/05/23/privacy-en-ais-in-de-binnenvaart



Privacy en AIS in de binnenvaart | Rapport | Rijksoverheid.nl

www.rijksoverheid.nl

Het rapport bevat de resultaten van het onderzoek naar het gebruik van signalen door het Automatische Identificatie Systeem (AIS) in de binnenvaart.

Ik hoop je hiermee vooralsnog voldoende te hebben geïnformeerd, maar als er nog aanvullende vragen zijn dan hoor ik het natuurlijk graag!

Met vriendelijke groeten,

5.1.2.e
06 5.1.2.e

x Gemeente Amsterdam
x Informatiebeveiliging & Privacy
x&n=sp;Cluster Ruimte en Economie
Telefoon mobiel: 06 – 5.1.2.e
E-mail 5.1.2.e @amsterdam.nl

Bezoekadres: Weesperplein 8
1018 XA Amsterdam
www.amsterdam nl

Van: 5.1.2.e **[mailto:** 5.1.2.e **@nl.ey.com]**
Verzonden: donderdag 22 augustus 2019 16:25
Aan: 5.1.2.e
CC: Privacy NL

Onderwerp: AIS gegevens voor onafhankelijk advies

Beste mevrouw 5.1.2.e

Dank voor het gesprek van zojuist. Zoals u aangaf is het standpunt van de gemeente dat zij als opdrachtgever verwerkingsverantwoordelijke is en EY verwerker. Voor zover EY voor het uitbrengen van een advies persoonsgegevens moet verwerken, kwalificeert EY in onze optiek echter niet als verwerker, maar als verwerkingsverantwoordelijke.

Hierbij gaat het document van de NBA waaraan ik zojuist refereerde. Voor zover de adviesopdracht niet onder een COS standaard valt (daarvoor wacht ik nog op antwoord van de business), zien wij dit als de situatie omschreven in de één na laatste rij: een adviesdienst die niet gericht is op de verwerking van persoonsgegevens, waarbij die verwerking slechts een uitvloeisel is van de dienstverlening. In dat geval kwalificeert de NBA de accountant als verwerkingsverantwoordelijke.

U gaf evenwel aan, dat u intern heeft teruggekoppeld of deze AIS dataset niet op geanonimiseerde wijze verstrekt kan worden. Ik ben het met u eens dat daarmee de hele bovenstaande discussie onnodig wordt. Indien anonimisering mogelijk is op een manier die niet in de weg staat aan uitvoering van de benodigde berekeningen voor het gevraagde advies, dan lijkt mij dat een uitstekende oplossing. Mocht dat toch niet lukken, dan hebben wij weer contact.

Voor mijn achtergrondinformatie zie ik graag de link tegemoet met betrekking tot de kwalificatie van AIS gegevens als persoonsgegevens.

Met vriendelijke groet,

>

5.1.2.e | 5.1.2.e
| Legal Department

External contractor for Ernst & Young Nederland LLP
Boompjes 258, 3011 XZ Rotterdam, Netherlands
Office: 06-5.1.2.e |
5.1.2.e @nl.ey.com
Website: http://www.ey.com

==========3D==========3D==========
Op dit e-mailbericht en eventuele bijbehorende attachments is een disclaimer van toepassing, die is opgenomen op onze website: http://www.ey.com/NL/nl/Home/E-mail-disclaimer Indien u niet in staat bent deze disclaimer te raadplegen en/of op te slaan, kunt u een e-mail bericht zenden aan mailto:info@nl.ey.com, waarna wij u de disclaimer zullen toezenden.
==========3D==========3D==========
This e-mail and any attachments are subject to a disclaimer which is included on our website: http://www.ey.com/NL/nl/Home/E-mail-disclaimer If you are unable to retrieve and/or save this disclaimer, please send an e-mail to mailto:info@nl.ey.com and we will send you the disclaimer.
==========3D==========3D==========
=/p>

CONSIDERATI

Legal partners in a digital world

Privacy en AIS in de binnenvaart

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

9 mei 2017

mr. drs. Dominique Hagenauw
(hagenauw@considerati.com)
mr. Eva Heeger (heeger@considerati.com)



Privacy



IT law



Public affairs

CONSIDERATI
Legal partners in a digital world

Inhoudsopgave

1 INLEIDING 4

1.1 METHODOLOGIE 4

2 AIS-GEGEVENS 5

2.1 TECHNISCHE BESCHRIJVING AIS 5
2.2 ACHTERGROND EN DOEL GEBRUIK AIS 6
2.3 WELKE GEGEVENS ZIJN HIERBIJ BETROKKEN? 8

3 WET BESCHERMING PERSOONSGEGEVENS 10

3.1 DE WET BESCHERMING PERSOONSGEGEVENS 10
3.2 BEGRIPPEN EN DEFINITIES 10
Reikwijdte 11
Rechtsgrondslagen 12
Materiële eisen 13
Verantwoordelijke / bewerker 16

4 VERWERKING VAN AIS-GEGEVENS 17

4.1 ZIJN AIS-GEGEVENS PERSOONSGEGEVENS? 17
4.2 VERPLICHTE UITZENDING AIS GEGEVENS 18
4.3 ONTVANGERS VAN AIS-GEGEVENS 18
4.3.1 Vaarwegbeheerders 19
Kustwacht 21
Overige vaarwegbeheerders 22
4.3.2 Doelen en grondslagen voor de gegevensverwerking door de vaarwegbeheerders 22
4.4 OVERIGE ORGANISATIES 22
4.4.1 Doelen en grondslagen voor de gegevensverwerking door overige organisaties 23

5. VERDERE VERWERKING VAN AIS-GEGEVENS DOOR VAARWEGBEHEERDERS 24

5.1 ZEGGENSCHAP OVER AIS-GEGEVENS 24
5.2 PRIMAIR DOEL AIS: VERKEERSMANAGEMENT DOOR VAARWEGBEHEERDERS 25
Verenigbaar of onverenigbaar doel 26
5.3 GEBRUIK AIS-GEGEVENS VOOR VERKEERSMANAGEMENT 27
Operationeel beheer 28
Historisch beheer 29
5.4 VERSTREKKEN VAN AIS-GEGEVENS AAN PUBLIEKE PARTIJEN 30
Aan andere vaarwegbeheerders 30
Toezicht en handhaving 32
5.5 VERSTREKKEN VAN AIS-GEGEVENS AAN PRIVATE PARTIJEN 32
CBS, TNO & studenten 32
Havenbedrijf 33
Websites en apps 33
5.6 RELATIE MET DE 'OPEN DATA'-VERPLICHTING 34
5.7 VERANTWOORDELIJKHEID BIJ AANBESTEDINGEN 34

6. VERDERE VERWERKING VAN AIS-GEGEVENS DOOR ANDERE PARTIJEN DAN VAARWEGBEHEERDERS 35

Havenbedrijf 35

Vaarwegbeheerders *36*
Overige partijen *36*

7. ONTWIKKELINGEN 37

7.1 UITBREIDING LIJST VERPLICHT UIT TE ZENDEN INFORMATIE VIA DE AIS 37
7.2 TOEGANG TOT AIS-GEGEVENS VOOR TRANSPORTEURS 37
7.3 GEGEVENSVERWERKING DOOR ILT 37
7.4 GEZAMENLIJKE WALINFRASTRUCTUUR 38

8. ANALYSE PRIVACYVRAAGSTUKKEN AIS 40

9. CONCLUSIE 42

Gebruik door vaarwegbeheerders *42*
Gebruik door derden *43*
9.1 AANBEVELINGEN 44
Technisch *44*
Organisatorisch *44*
Handhaving *44*

1 Inleiding

Het directoraat-generaal Bereikbaarheid van het ministerie van Infrastructuur en Milieu (hierna DGB van het ministerie van I&M) heeft vernomen dat er signalen zijn dat binnenvaartschippers privacy-zorgen hebben ten aanzien van het gebruik van de signalen die worden uitgezonden door het Automatische Identificatie Systeem (AIS) dat door binnenvaartschepen moet worden uitgezonden.

Daarom heeft het DGB van het ministerie van I&M aan Considerati gevraagd een onderzoek te doen naar het gebruik van de AIS-informatie en naar de mogelijke schendingen van de privacy als gevolg van dit gebruik, zowel door vaarwegbeheerders als door ander partijen.

Het DGB van het ministerie van I&M wil allereerst weten in hoeverre er sprake is van schending van de privacy indien deze gegevens worden doorgegeven en bijvoorbeeld gepubliceerd worden op internet?

Daarnaast wil het DGB van het ministerie van I&M weten in hoeverre deze gegevens door de vaarwegbeheerders (en wellicht anderen) nog voor andere niet in de wet gespecificeerde doelen worden gebruikt. In hoeverre worden deze gegevens doorgegeven aan derden, voor welke doelen en met welke grondslag? En is daarbij voldoende gewaarborgd dat de gegevens niet voor andere doelen worden gebruikt?

1.1 Methodologie

Het onderzoek is gebaseerd op een *desk research* waarbij de documenten die door het DGB van het ministerie van I&M zijn aangeleverd, zijn bestudeerd. Ook is gebruik gemaakt van overige relevante bronnen die publiek beschikbaar zijn. Daarnaast zijn er interviews gehouden met medewerkers van relevante organisaties en met medewerkers van afdelingen binnen DGB en de Rijkswaterstaat (RWS).[1] Op basis van de informatie die hierin naar voren is gekomen, is dit rapport opgesteld.

In het tweede hoofdstuk wordt uitgelegd wat AIS precies inhoudt, hoe het AIS systeem werkt, waarvoor AIS wordt gebruikt en welke gegevens hierbij betrokken zijn. Daarna worden de meest relevante bepalingen van de Wbp en waar relevant de aankomende Algemene verordening gegevensbescherming (Avg) behandeld. Vervolgens wordt ingegaan op het verwerken van AIS-gegevens door de verschillende partijen. Bij deze partijen wordt onderscheid gemaakt tussen de vaarwegbeheerders en overige partijen. In de daaropvolgende twee hoofdstukken wordt dit onderscheid vastgehouden en wordt de verdere verwerking van de gegevens door deze partijen behandeld. In hoofdstuk zeven wordt ingegaan op de ontwikkelingen in het kader van AIS, waarna in het achtste hoofdstuk een analyse van de vraagstukken wordt gemaakt. Uiteindelijk wordt in het laatste hoofdstuk een conclusie wordt getrokken. In de conclusie wordt ingegaan op de risico's die gevonden zijn en worden aanbevelingen gedaan hoe deze risico’s geadresseerd kunnen worden.

[1] Rijkswaterstaat (diverse afdelingen), ministerie van Infrastructuur en Milieu (DGB), Binnenvaart, BLN-Schuttevaar en de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT).

2 AIS-gegevens

Voordat kan worden ingegaan op de vraag in hoeverre het gebruik van AIS een schending van de privacy inhoudt, is het belangrijk om uiteen te zetten wat AIS is en hoe het systeem werkt, waarvoor AIS wordt gebruikt en welke gegevens hierbij betrokken zijn.

2.1 Technische beschrijving AIS

Het Automatische Identificatie Systeem, oftewel AIS, is een technologie waarmee schippers met elkaar en met systemen die aan de walkant zijn geplaatst, communiceren. Met behulp van een VHF-zender zenden AIS-apparaten automatisch en met regelmatige tussenpozen de relevante informatie uit door middel van radiogolven. Met een VHF-ontvanger, die is afgestemd op de juiste frequentie(s) en die is uitgerust om de digitale AIS berichten te decoderen, kunnen de radiogolven, en daarmee dus de informatie die hiermee wordt verstuurd, worden opgevangen.

Er kan onderscheid worden gemaakt tussen de volgende communicatievormen[2]:

- Tussen schepen onderling: alle schepen die met AIS zijn uitgerust, wisselen statische en dynamische informatie uit met alle AIS-schepen binnen radiobereik;
- Tussen schepen en de wal: data van AIS-schepen worden ontvangen door AIS-stations aan wal die kunnen verbonden zijn met een centraal systeem, bijvoorbeeld een RIS-centrum[3];
- Tussen de wal en schepen: gegevens die relevant zijn voor de veiligheid kunnen van de wal naar schepen worden verzonden.

Een AIS-apparaat zendt een radiosignaal uit[4] en wordt daarmee gezien als een vorm van marifonie.[5] Daarom kan AIS worden beschouwd als een elektronisch communicatienetwerk in de zin van artikel 1(e) van de Telecommunicatiewet.[6] De schipper is dan ook verplicht om het apparaat aan te melden bij het Agentschap Telecom, dat de frequentie toewijst en erop toeziet dat radiozendapparaten de juiste identificaties uitzenden.[7]

Afhankelijk van het vaargebied, moet het AIS-apparaat permanent ingeschakeld zijn, behoudens enkele uitzonderingen. Bovendien moeten de ingevoerde gegevens op ieder moment met de werkelijke gegevens van het schip overeenkomen.[8]

---

[2] http://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/?uri=CELEX%3A32007R0415.
[3] RIS staat voor River Information Service, zie paragraaf 2.2. Een RIS-centrum is de plaats waar de informatiediensten door RIS-personeel worden aangestuurd, volgens *Richtlijnen en aanbevelingen voor River Information Services) (RIS Guidelines 2002)*, 2003, p. 6. Raadpleegbaar via: https://www.ccr-zkr.org/files/documents/ris/guidelines20_nl.pdf.
[4] Art. 4 lid 5 Richtlijn 2005/44/EG juncto 2000/637/EG: Beschikking van de Commissie van 22 september 2000 over de toepassing van artikel 3, lid 3, onder e), van Richtlijn 1999/5/EG van het Europees Parlement en de Raad op radioapparatuur die onder de regionale regeling betreffende de radiotelefoondienst op binnenwateren valt (kennisgeving geschied onder nummer C(2000) 2718) (Regionale Regeling betreffende de radiotelefoondienst op binnenwateren).
[5] https://www.vaarbewijzen.nl/ais.html.
[6] Art. 1 sub e Telecommunicatiewet.
[7] https://www.agentschaptelecom.nl/onderwerpen/scheepvaart/maritieme-radiozendapparatuur/ais-volgsysteem-voor-de-scheepvaart.
[8] Art. 4.07 lid 2 Binnenvaartpolitiereglement.

2.2 Achtergrond en doel gebruik AIS

In de zeevaart wordt AIS al sinds 2003 gebruikt om ervoor te zorgen dat zeeschepen elkaar kunnen identificeren, met elkaar kunnen communiceren en hun locatie kunnen uitwisselen, met als doel de veiligheid op het water te vergroten. De toepassing van AIS in de binnenvaart is een keuze van de vaarwegbeheerder, die besluit automatisch melden en volgen op de vaarweg in te voeren. Het gevolg van dit besluit van de vaarwegbeheerder is dat hij verplicht is daarvoor inland AIS te gebruiken zoals is voorgeschreven door de EU verordeningen 415/2007 en 689/2010 die een bijlage zijn van de EU RIS richtlijn 2005/44 EG. Hoewel deze Richtlijn AIS niet verplicht voorschrijft, heeft de wetgever bij de implementatie van de wet voor dit systeem gekozen. De Richtlijn levert een belangrijke bijdrage aan het verbeteren van de veiligheid, doeltreffendheid en milieuvriendelijkheid van binnenwateren in de EU.[9]

RIS hebben geen betrekking op interne commerciële activiteiten tussen een of meer betrokken bedrijven, maar kunnen volgens de RIS Richtlijn wel aan commerciële activiteiten worden gekoppeld. De RIS Richtlijn beschrijft echter niet tot in detail wat er met commerciële activiteiten wordt bedoeld, wel wordt genoemd dat RIS diensten als vaarweginformatie, verkeersinformatie, verkeersbeheer, ondersteuning van calamiteitenbestrijding, informatie voor vervoersmanagement, statistieken en douanediensten en waterwegheffingen en havengelden omvat.[10]

De RIS-Richtlijn vereist dat de RIS-systemen doeltreffend zijn. Bovendien moeten de systemen uit te breiden zijn en moeten zij interoperabel zijn, zodat ze aan andere RIS-toepassingen en eventueel aan systemen voor andere vervoerswijzen, vervoerssystemen en commerciële activiteiten kunnen worden gekoppeld.[11]

Tijdens de Nederlandse implementatie van deze Richtlijn zijn twee technologieën overwogen om te gebruiken om te voldoen aan de verplichtingen uit de RIS Richtlijn:

- Automatische Identificatie met Internet Protocol (AI-IP): Schepen communiceren met elkaar en met de walkant via een mobiel netwerk.
- Automatic Information Systems (AIS): Schepen communiceren met elkaar en met de walkant via radiogolven die door een VHF-zender wordt uitgezonden (de zogenoemde *peer to peer* technologie).

Uiteindelijk is er in 2006 voor gekozen om AIS-apparatuur te gebruiken, zoals ook in de kamerbrief van 18 augustus 2010 is toegelicht. De keuze is ook vastgelegd in het Convenant binnenvaart van 14 november 2006. Nadien is Verordening 415/2007 gepubliceerd, waarin inland AIS als het te gebruiken systeem is vastgelegd.

[9] Art. 1 lid 1 Richtlijn 2005/44/EC.
[10] Art. 3 sub a Richtlijn 2005/44/EC.
[11] Art. 4 lid 2 Richtlijn 2005/44/EC.

In de kamerbrief wordt aangegeven dat ten behoeve van de veiligheid ook de branchepartijen de keuze voor AIS te respecteren, ondanks de privacy bezwaren. Hierbij is wel afgesproken dat de informatie beperkt blijft tot de locatie en de naam van het schip.[12]

In tegenstelling tot systemen die via een mobiel netwerk met elkaar communiceren, worden radiosignalen namelijk niet aangetast als het netwerk niet meer werkt. Schepen kunnen met elkaar blijven communiceren ook in geval van storingen op het mobiele netwerk of de vaste infrastructuur. In de zeevaart had men bovendien goede ervaring met AIS en door AIS eveneens in de binnenvaart te gebruiken, kunnen zee- en binnenvaartschepen ook met elkaar communiceren. De keerzijde is dat AIS-signalen uitgezonden via een VHF-zender niet beveiligd of versleuteld zijn en daardoor voor iedereen met een geschikte ontvanger zijn te ontvangen.

In Nederland zijn de regels uit de Richtlijn omgezet door de Scheepvaartverkeerswet te wijzigen.[13] In de Scheepvaartverkeerswet zijn de *River Information Services* gedefinieerd als de geharmoniseerde informatiediensten ter ondersteuning van het verkeers- en vervoersmanagement voor de binnenvaart, met inbegrip van de technisch haalbare koppelingen met andere vervoerswijzen dan wel met commerciële activiteiten, niet zijnde interne commerciële activiteiten tussen betrokken bedrijven.[14]

In het Besluit meldingsformaliteiten en gegevensverwerkingen scheepvaart uit 2012 is bevestigd dat in Nederland bepaald is door de vaarwegbeheerders dat AIS het systeem zal zijn waarmee invulling wordt gegeven aan de verplichtingen uit de RIS Richtlijn ten aanzien van verkeersmanagement. [15] Hierop heeft de Autoriteit Persoonsgegevens (voorheen het College bescherming persoonsgegevens) in januari 2012 geadviseerd, waarin hij onder andere heeft aangegeven dat de grondslag helderder geregeld moest worden en dat meer aandacht moest worden besteed aan de noodzaak en de uitzonderingen.[16] In mei 2012 is het Besluit vervolgens aangenomen.

De regels omtrent het gebruik van AIS in de binnenvaart zijn vervolgens neergelegd en verder uitgewerkt in artikel 4.07 van het Rijnvaartpolitiereglement, dat van toepassing is sinds 1 december 2014, en in artikel 4.07 van het Binnenvaartpolitiereglement, dat is ingegaan op 1 januari 2016.[17] [18] Er is voor gekozen dat enkel een bepaald type AIS-apparatuur is toegelaten, het zogenoemde Inland AIS-apparaat.[19]

---

[12] Brief van 18 augustus 2010 van de minister van Verkeer en Waterstaat aan de Tweede Kamer en het (verlopen) Convenant tussen het ministerie van Verkeer en Waterstaat en Koninklijke Schuttevaer, Kantoor Binnenvaart, Centraal Bureau voor de Riin- en Binnenvaart en de Vereniging van sleep- en duwbooteigenaren Rijn en IJssel.

[13] *Kamerstukken 2006/2007*, 30974, Wijziging Scheepvaartverkeerswet i.v.m. implementatie richtlijn nr. 2005/44/EG (geharmoniseerde River Information Services (RIS) binnenwateren Gemeenschap).
[14] Art. 1 lid 1 sub p Scheepvaartverkeerswet.
[15] http://wetten.overheid.nl/BWBR0031560/2015-06-01.
[16] Wetgevingsadvies CBP t.a.v. Besluit meldingsformaliteiten en gegevensverwerking scheepvaart.
[17] http://wetten.overheid.nl/BWBR0003628/2016-01-01 en http://wetten.overheid.nl/BWBR0006923/2016-12-01.

Net als in de zeevaart is het gebruik van AIS in de binnenvaart bedoeld om de verkeersveiligheid op de vaarwegen te vergroten. Schepen kunnen door middel van AIS makkelijker met elkaar maar ook met de walinfrastructuur van vaarwegbeheerders communiceren over de positie en identificatie van de schepen.

Tenslotte is het Privacyreglement verkeersregistratiesystemen Rijkswaterstaat relevant om te vermelden, aangezien hierin sinds juli 2003 beleidsregels zijn vastgesteld ten aanzien van privacy en verkeersregistratiesystemen.[20]

2.3 Welke gegevens zijn hierbij betrokken?

In de RIS Richtlijn is niet vastgelegd welke gegevens door AIS-apparaten moeten worden uitgezonden. Wel wordt in de Verordening 415/2007 van de Europese Unie inzake de technische specificaties voor tracking- en tracingsystemen voor schepen, aangevuld met Uitvoeringsverordening 689/2012, overeenkomstig artikel 5 van de RIS Richtlijn bepaald dat AIS-berichten in ieder geval de volgende informatie dienen te bevatten: [21]

- Statische informatie, zoals het officiële scheepsnummer, de roepnaam van het schip, de naam van het schip en het scheepstype;
- Dynamische gegevens, zoals de positie van het schip met een indicatie van de nauwkeurigheid en de integriteitstatus;
- Reisgerelateerde informatie, zoals de lengte en grootste breedte van het schip/scheepssamenstel en informatie over eventuele gevaarlijke lading aan boord;
- Specifieke binnenvaartinformatie, zoals het de geschatte tijd van aankomst bij een sluis/brug/terminal/grens.

Statische informatie is dus die informatie die niet gewijzigd kan worden en die verbonden is aan het gebruikte AIS-apparaat en het schip. Dynamische informatie betreft de gegevens die wijzigen door verplaatsing van het schip, maar ook informatie die door de schipper aangepast kan worden en volgens de wet zelfs aangepast moet worden om ervoor te zorgen dat de informatie over het schip correct zijn. Bovendien kunnen korte, op de veiligheid betrekking hebbende tekstberichten, worden uitgewisseld tussen schepen onderling en tussen het schip en de walzijde.[22]

In de Verordening 415/2007 wordt nog nader op de technische details ingegaan. In Nederland is in artikel 4.07 lid 3 van het Binnenvaartpolitiereglement vastgelegd welke gegevens tenminste moeten worden verstuurd via het AIS-signaal. Dit zijn:[23]

- User Identifier (Maritime Mobile Service Identity (MMSI), Radio Call Sign);
- naam van het schip;

---

[18] https://www.rijkswaterstaat.nl/over-ons/nieuws/nieuwsarchief/p2016/04/politie-rijkswaterstaat-en-havenbedrijven-gaan-ais-plicht-vanaf-1-mei-handhaven.aspx.
[19] https://www.rijkswaterstaat.nl/over-ons/nieuws/nieuwsarchief/p2014/11/Praktische-folder-Rijkswaterstaat-over-verplichtst.aspx.
[20] http://wetten.overheid.nl/BWBR0015302/2003-07-11.
[21] http://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/?uri=CELEX%3A32007R0415.
[22] Centrale Commissie voor de Rijnvaart, *Informatieblad Inland AIS,* Editie 2011, p. 11-12.
[23] Art. 4.07 lid 3 Binnenvaartpolitiereglement.

- scheeps- of samensteltype;
- uniek Europees scheepsidentificatienummer (ENI);
- lengte over alles van het schip of het samenstel met een nauwkeurigheid van 0.1 meter;
- breedte over alles van het schip of het samenstel met een nauwkeurigheid van 0.1meter;
- positie;
- snelheid over de grond;
- koers over de grond;
- tijd van elektronische positiebepaling;
- vaarstatus;
- referentiepunt voor de positie-informatie op het schip met de nauwkeurigheid van 1 meter.

Een schipper kan ervoor kiezen om meer gegevens te versturen via de AIS-radiogolven, bijvoorbeeld informatie over de lading die hij vervoert.

3 Wet bescherming persoonsgegevens

Alvorens wordt ingegaan op de privacyaspecten van AIS, wordt eerst het juridisch kader voor privacy uiteengezet. Het belangrijkste stuk wetgeving dat van toepassing is op voornoemde vragen is de Wet bescherming persoonsgegevens (Wbp). Vanaf mei 2018 zal de Algemene Verordening Gegevensverordening (Avg of Verordening) de huidige privacywetgeving vervangen. Hoewel de Avg thans nog niet van toepassing is, zullen in deze rapportage, waar relevant, de toekomstige eisen worden genoemd.

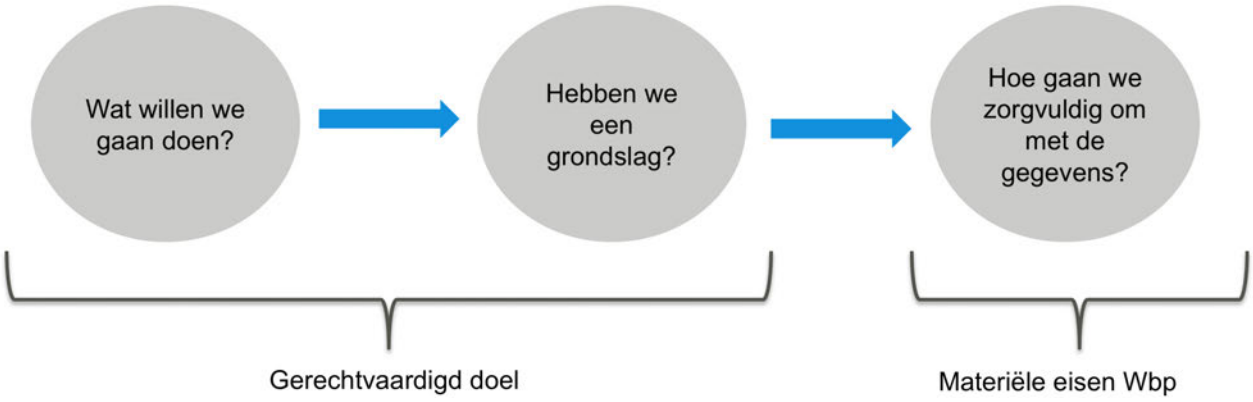
3.1 De Wet bescherming persoonsgegevens

De Wbp bepaalt wanneer een natuurlijke persoon of een rechtspersoon (de verantwoordelijke) persoonsgegevens mag verwerken.

Kern van de wet is dat persoonsgegevens alleen mogen worden verwerkt voor nadrukkelijk omschreven en gerechtvaardigde doeleinden. Een doel is gerechtvaardigd als het gebaseerd kan worden op één van de grondslagen uit artikel 8 Wbp.

Wanneer er een gerechtvaardigd doel is, dan mogen gegevens verwerkt worden. Bij het verwerken van persoonsgegevens zelf moet vervolgens voldaan worden aan de materiële eisen uit de Wbp. Het gaat dan om zaken als adequate beveiliging, transparantie en het invulling geven aan de rechten van de betrokkene.

Schematisch kan de logica van de Wbp als volgt worden weergegeven:



3.2 Begrippen en definities

In dit hoofdstuk worden de voor AIS relevante juridische aspecten behandeld, waarbij onderscheid wordt gemaakt tussen de reikwijdte, dus wanneer de wet van toepassing is, de rechtsgrondslagen, de materiële normen en de begrippen ‘verantwoordelijke’ en ‘bewerker’.

Reikwijdte

De Wbp (en straks ook de Avg) is van toepassing op alle verwerkingen van persoonsgegevens die in Nederland (en straks in de EU) plaatsvinden. De twee relevante elementen, 'verwerken' en 'persoonsgegevens', zullen hieronder worden uiteengezet.

Verwerken

'Verwerken' betreft alle handelingen die men met persoonsgegevens kan verrichten. De Wbp zelf geeft een ruime, niet-uitputtende omschrijving van handelingen die onder het begrip verwerking vallen:

"(....) in ieder geval het verzamelen, vastleggen, ordenen, bewaren, bijwerken, wijzigen, opvragen, raadplegen, gebruiken, verstrekken door middel van doorzending, verspreiding of enige andere vorm van terbeschikkingstelling, samenbrengen, met elkaar in verband brengen, alsmede het afschermen, uitwissen of vernietigen van gegevens."[24]

Het *verstrekken* van persoonsgegevens is óók een verwerking en mag dus alleen geschieden als daar een specifieke rechtmatige grondslag voor is. Gegevens mogen aan derden worden verstrekt als daar een verwerkingsgrondslag voor is te vinden. Of een verwerking noodzakelijk is, hangt af van de omstandigheden van het geval. Dit is ter beoordeling aan de verantwoordelijke.

Persoonsgegevens

Een 'persoonsgegeven' wordt in de wet gedefinieerd als *'elk gegeven betreffende een geïdentificeerde of identificeerbare natuurlijke persoon'*.[25] Zodra een persoon dus direct of indirect te identificeren is, zijn de gegevens persoonsgegevens en moeten deze worden verwerkt volgens de Wbp.

Een persoon wordt als identificeerbaar beschouwd indien hij direct of indirect kan worden geïdentificeerd aan de hand van één of meerdere gegevens, bijvoorbeeld de geboortedatum, woonplaats of een *online*-identificator. Deze gegevens zijn dan ook persoonsgegevens. Om te spreken van identificeerbaarheid is het niet noodzakelijk dat de naam van de persoon ook bekend is. Als iemand uniek kan worden onderscheiden in een groep mensen, dan is deze persoon identificeerbaar en zijn de gegevens persoonsgegevens.[26] Dit wordt in de Avg bij wet vastgelegd.[27]

Dit houdt in dat zowel gegevens die direct over een persoon gaan, als gegevens die naar een natuurlijk persoon te herleiden zijn, binnen de reikwijdte van de Wbp vallen. Grofweg kan men ervan uit gaan dat alle gegevens die op een levend persoon betrekking hebben en het mogelijk maken om deze persoon (indirect) te identificeren – dan wel uniek te onderscheiden van andere personen – persoonsgegevens zijn.[28]

---

[24] Artikel 1sub b Wbp.
[25] Artikel 1sub a Wbp.
[26] Zie hiervoor: Artikel 29 Werkgroep (2007), Opinion 4/2007 on the Concept of Personal Data.
[27] Overweging 26 Avg.
[28] Zie hiervoor: Artikel 29 Werkgroep (2007), Opinion 4/2007 on the Concept of Personal Data.

- Gevoelige gegevens

Een aantal persoonsgegevens wordt aangemerkt als gevoelige gegevens. Dit zijn niet per se bijzondere persoonsgegevens (zie hiervoor de volgende paragraaf), maar betreffen gegevens die als gevoelig ervaren worden door betrokkenen. Dit zijn bijvoorbeeld financiële gegevens, locatiegegevens of gegevens over surfgedrag.[29]

Voor het verwerken van deze persoonsgegevens is het belangrijk om extra waarborgen te treffen om te garanderen dat ze in overeenstemming met de wet worden verwerkt.

Hoe gevoeliger de gegevens namelijk zijn voor de betrokkene, hoe minder snel mag worden aangenomen dat deze gegevens bijvoorbeeld ook voor andere doeleinden mogen worden gebruikt en hoe meer reden er is de betrokkene gedetailleerder te informeren over de gegevensverwekingen. Ook geldt over het algemeen dat hoe gevoeliger de gegevens zijn, hoe zwaarder de getroffen beveiligingsmaatregelen moeten zijn.

- Bijzondere categorieën persoonsgegevens

Voor het verwerken van bijzondere categorieën persoonsgegevens geldt een verwerkingsverbod, met daarop uitzonderingen zoals de expliciete toestemming van een betrokkene. Als bijzondere persoonsgegevens worden gegevens aangemerkt die betrekking hebben op iemands godsdienst, ras, gezondheid, seksuele leven, politieke voorkeur of gegevens over hinderlijk, onrechtmatig of strafbaar gedrag.[30] De Avg breidt deze lijst uit met biometrische en genetische gegevens.[31]

De reden voor dit strengere regime is gelegen in het feit dat de verwerking van bijzondere persoonsgegevens in potentie een grotere bedreiging vormt voor de persoonlijke levenssfeer van de betrokkenen.

Rechtsgrondslagen

De Wbp bepaalt dat persoonsgegevens alleen mogen worden verwerkt als hiervoor een rechtsgrondslag bestaat. Er zijn zes mogelijke gronden op basis waarvan gegevens verwerkt mogen worden. Dit zijn:

- **Toestemming**; persoonsgegevens kunnen worden verwerkt als de betrokkene ondubbelzinnige toestemming heeft geven voor de verwerking. Toestemming betekent elke vrije, specifieke en op informatie berustende wilsuiting waarmee de betrokkene aanvaardt dat hem betreffende persoonsgegevens worden verwerkt. De betrokkene moet de toestemming te allen tijde kunnen intrekken.
    - Bijvoorbeeld voor het verwerken van persoonlijke informatie en voorkeuren om meer gepersonaliseerde dienstverlening te bieden.

- **Uitvoering van een contract**; persoonsgegevens mogen worden verwerkt als dit noodzakelijk is voor de uitvoering van een overeenkomst waarbij de betrokkene partij is. Ook mogen persoonsgegevens worden verwerkt om precontractuele

[29] https://autoriteitpersoonsgegevens.nl/nl/onderwerpen/reclame-en-profilering/profilering.
[30] Artikel 16 Wbp.
[31] Artikel 9 Avg.

maatregelen te nemen naar aanleiding van een verzoek van de betrokkene en als deze noodzakelijk zijn voor het sluiten van de overeenkomst.
    - Bijvoorbeeld het rekeningnummer in het kader van een koopcontract.

- **Wettelijke plicht**; gegevens mogen worden verwerkt indien dit noodzakelijk is om een wettelijke plicht na te komen.
    - Bijvoorbeeld voor het kunnen voldoen aan de eisen van de Belastingwetgeving.

- **Vitaal belang**; gegevens mogen worden verwerkt als dit noodzakelijk is ter vrijwaring van een vitaal belang van de betrokkene. Om deze rechtsgrondslag te kunnen gebruiken, moet het gaan om een zaak van leven of dood.
    - Bijvoorbeeld bij een ernstig ongeval, waarbij de persoon niet aanspreekbaar is, om de juiste hulp te kunnen verlenen.

- **Publiekrechtelijke taak;** gegevens mogen worden verwerkt als dit noodzakelijk is voor de goede vervulling van een publiekrechtelijke taak door het desbetreffende bestuursorgaan dan wel het bestuursorgaan waaraan de gegevens worden verstrekt.
    - Bijvoorbeeld het verwerken van gegevens door de gemeente ten behoeve van de Basisregistratie personen.

- **Gerechtvaardigd belang**; gegevens kunnen worden verwerkt als dit noodzakelijk is voor de behartiging van het gerechtvaardigde belang van de verantwoordelijke of van een derde aan wie de gegevens worden verstrekt, tenzij het belang of de fundamentele rechten en vrijheden van de betrokkene, in het bijzonder het recht op de bescherming van de persoonlijke levenssfeer, prevaleert. Betrokkenen hebben altijd het recht om verzet aan te tekenen tegen verwerkingen die op basis van het gerechtvaardigd belang plaatsvinden. Onder de Avg is het niet langer mogelijk voor publieke organisaties om gegevensverwerkingen op deze rechtsgrondslag te baseren.[32]
    - Bijvoorbeeld direct marketing door de verantwoordelijke aan zijn eigen klanten.

Elke verwerking van persoonsgegevens, waaronder de doorgifte van gegevens, moet gebaseerd zijn op één van deze rechtsgrondslagen. Wanneer dat niet het geval is, mogen de persoonsgegevens niet worden verwerkt.

Materiële eisen

Op het moment dat bepaald is dat de Wbp van toepassing is en dat er een rechtsgrondslag is voor de verwerking van persoonsgegevens, zal ook moeten worden voldaan aan de materiële eisen van de wet. Hieronder worden de meest relevante materiële eisen behandeld.

[32] Artikel 6 lid 1 onder f, laatste zin, Avg.

Doelbinding

Gegevens mogen alleen verzameld worden voor een specifiek en gerechtvaardigd doel en mogen niet verder worden verwerkt voor andere doeleinden die niet verenigbaar zijn met dit oorspronkelijke doel. Per geval zal beoordeeld moeten worden of het nieuwe doel verenigbaar is met het oorspronkelijke doel van de verzameling. Bij deze afweging kunnen onder andere worden meegenomen hoe dicht deze doelen bij elkaar liggen, wat de redelijke verwachtingen van de betrokken zijn, de aard van de gegevens en welke risico-beperkende maatregelen zijn getroffen.

Dataminimalisatie

Er mogen niet meer persoonsgegevens worden verzameld dan noodzakelijk is voor het doel waarvoor ze worden verzameld. Dit betekent dat alle gegevens die worden verzameld ten behoeve van een bepaald doel toereikend, ter zake dienend en niet bovenmatig moeten zijn. Het is belangrijk om bij elke verwerking te bepalen of de gegevens nodig zijn om het doel te behalen, waarbij het uitgangspunt '*need to have*' moet zijn in plaats van '*nice to have*'.

Dataminimalisatie werkt ook in het voordeel van organisaties die persoonsgegevens verwerken. Immers, hoe minder gegevens worden verzameld, hoe lager het risico is voor de privacy van betrokkenen en het risico op non-compliance van de verantwoordelijke.

Bewaartermijnen

De Wbp bepaalt dat persoonsgegevens zo lang mogen worden bewaard als noodzakelijk voor het doel waarvoor ze zijn verzameld of vervolgens worden verwerkt, behoudens wettelijke plichten die een wettelijke bewaartermijn kunnen voorschrijven. [33] De verantwoordelijke bepaalt derhalve zelf hoe lang de persoonsgegevens bewaard dienen te worden. Daarbij dient goed afgewogen te worden hoe lang de gegevens nodig zijn voor het doel waarvoor deze zijn verzameld of worden gebruikt.

Beveiliging

Op basis van de Wbp is de verantwoordelijke verplicht om de persoonsgegevens te beveiligen tegen verlies of tegen enige vorm van onrechtmatige verwerking. [34] Bij de beveiliging moet rekening worden gehouden met de fysieke beveiliging, de opslag van gegevens en de beveiliging van dataverkeer. De beveiligingsplicht strekt zich uit over het gehele proces van gegevensverwerking.

De beveiligingsmaatregelen dienen, rekening houdend met de stand van de techniek en de kosten van tenuitvoerlegging, een passend beveiligingsniveau te garanderen gelet op de risico's die de verwerking en de aard van de te beschermen gegevens met zich meebrengen. [35] Bij beveiligingsmaatregelen kan onder meer gedacht worden aan pseudonimisering, versleuteling van gegevens of het implementeren van beveiligingsstandaarden die de vertrouwelijkheid, integriteit en beschikbaarheid van de

---

[33] Artikel 10 Wbp.
[34] Artikel 13 Wbp.
[35] H. de Vries, Wet bescherming persoonsgegevens, in: P.C. Knol & G.J. Zwenne, Tekst & Commentaar Telecommunicatie- en privacyrecht, Wolters Kluwer: Deventer 2015, p. 890.

verwerkingssystemen garanderen. Hoe gevoeliger de gegevens zijn, hoe zwaarder de eisen die gesteld worden aan de beveiliging van de gegevens.

Wanneer er, ondanks de genomen maatregelen, een inbreuk op de beveiliging heeft plaatsgevonden en er is een aanzienlijke kans op ernstige nadelige gevolgen voor de bescherming van persoonsgegevens naar aanleiding van het datalek, dan moet de verantwoordelijke onverwijld melding hiervan doen bij de Autoriteit Persoonsgegevens, uiterlijk binnen 72 uur. Wanneer een verantwoordelijke handelt in strijd met de meldplicht datalekken, kan de Autoriteit Persoonsgegevens een boete opleggen die op dit moment kan oplopen tot maximaal 820.000 euro. Onder de Avg kan deze boete oplopen tot 10 miljoen euro of 2% van de wereldwijde jaaromzet, indien dit laatste bedrag hoger is.[36]

Transparantie

Organisaties die persoonsgegevens verwerken, moeten transparant zijn over de verwerkingen die zij uitvoeren. De verantwoordelijke moet bijvoorbeeld de betrokkene informeren over zijn identiteit en hij moet aangeven hoe contact met hem kan worden opgenomen. Ook moet duidelijk worden gemaakt welke gegevens worden verwerkt en voor welke doeleinden de gegevens worden verwerkt. Daarnaast moet de verantwoordelijke alle overige informatie geven om te voldoen aan de eis van een behoorlijke en zorgvuldige verwerking van persoonsgegevens.

Onder de Verordening wordt het vereiste van transparantie duidelijker vastgelegd dan in het huidige wettelijke kader, door het als één van de basisbeginselen te benoemen waaraan verantwoordelijken moeten voldoen wanneer zij persoonsgegevens verwerken.

Rechten van de betrokkenen

Betrokkenen, dus de personen op wie de persoonsgegevens betrekking hebben, hebben op grond van de Wbp een aantal rechten ten opzichte van de verantwoordelijke. De betrokkene heeft ten eerste het recht op inzage in de gegevens die over hem worden verwerkt door de verantwoordelijke. De verantwoordelijke moet binnen vier weken reageren op het verzoek, waarbij een volledig overzicht van de verwerkte persoonsgegevens moet worden gegeven, de doeleinden waarvoor ze worden verwerkt en of ze aan anderen worden verstrekt.

De betrokkene heeft vervolgens ook het recht om de verantwoordelijke te verzoeken om de gegevens te verbeteren, aan te vullen, te verwijderen of af te schermen, als de persoonsgegevens feitelijk onjuist zijn, niet volledig of niet relevant zijn. [37]

De Verordening voegt hier nog het recht op vergetelheid en het recht op gegevensoverdraagbaarheid aan toe. Het recht op vergetelheid is het recht van betrokkenen om te verzoeken om verwijdering van de persoonsgegevens, waarbij de verantwoordelijke de plicht heeft dit door te geven aan derden aan wie de gegevens zijn verstrekt.[38] Het recht op gegevensoverdraagbaarheid betekent dat een betrokkene zijn of haar gegevens van de ene organisatie moet kunnen meenemen naar een andere organisatie, indien de verwerking

[36] Artikel 83 lid 4 Avg.
[37] Artikel 35 en 36 Wbp.
[38] Artikel 17 Avg.

plaatsvond op basis van toestemming of op basis van het uitvoeren van een contract en wanneer dit technisch mogelijk is.[39]

De verantwoordelijke zal daarom processen en procedures moeten inrichten om uitvoering te kunnen geven aan de rechten van betrokkenen.

Verantwoordelijke / bewerker

De organisatie die het doel en de middelen van de gegevensverwerking bepaalt, is de verantwoordelijke in de zin van de Wbp. Degene die dus bepaalt welke persoonsgegevens moeten worden verwerkt, waarom en op welke manier, is de verantwoordelijke. Deze partij is er verantwoordelijk voor dat de verwerkingen van persoonsgegevens in overeenstemming met de wet geschieden.[40] Daarnaast is deze partij aanspreekpunt voor de betrokkenen en voor de toezichthouder.

De verantwoordelijke kan ervoor kiezen om bepaalde verwerkingen uit te besteden aan een derde partij. De partij die voor en/of namens de verantwoordelijk gegevens verwerkt, is de bewerker. Om te zorgen dat de verwerkingen die worden uitgevoerd door de bewerker ook in overeenstemming met de Wbp gebeuren, moet er een bewerkersovereenkomst worden getekend.

Het is hierbij belangrijk dat de bewerker zelf op geen enkele manier de persoonsgegevens verwerkt voor zijn eigen doeleinden. Zodra dit het geval is, zal de bewerker voor die verwerkingen zelf verantwoordelijke worden onder de Wbp en zal hij moeten voldoen aan de eisen uit de wet.

[39] Artikel 20 Avg.

[40] H. de Vries, *Wet bescherming persoonsgegevens,* in: P.C. Knol & G.J. Zwenne, *Tekst & Commentaar Telecommunicatie- en privacyrecht*, Wolters Kluwer: Deventer 2015, p. 857-858.

4 Verwerking van AIS-gegevens

Zoals uit het vorige hoofdstuk blijkt, is de Wbp van toepassing op het verwerken van persoonsgegevens. De Wbp is enkel van toepassing op AIS-gegevens als deze te kwalificeren zijn als persoonsgegevens. In dit hoofdstuk wordt daarom allereerst bepaald in hoeverre AIS-gegevens persoonsgegevens zijn. Daarna wordt ingegaan op de meest relevante vorm van verwerken, namelijk het verzamelen van deze gegevens.

4.1 Zijn AIS-gegevens persoonsgegevens?

AIS is een systeem dat in de zeevaart al langer wordt gebruikt en dat in verschillende stappen sinds 1 januari 2014 voor binnenvaartschepen verplicht is om te hebben en om hiermee continue gegevens uit te zenden.

Waar in het kader van de zeevaart nauwelijks tot geen privacy-gerelateerde zorgen bestaan, heeft DGB van het ministerie van I&M wel signalen ontvangen van privacy-zorgen bij binnenvaartschippers ten aanzien van het gebruik van AIS. Het verschil tussen de zeevaart en de binnenvaart is dat veel van de binnenschepen in eigendom zijn van familiebedrijven[41] of dat hierop schippers als ZZP-er werken.[42] Dit betekent dat voor veel binnenschippers het schip zowel hun werkplek als hun woning is.

Zoals in hoofdstuk 2 is beschreven, zendt het AIS-apparaat op een schip met regelmatige tussenpozen bepaalde gegevens uit, waaronder de unieke MMSI- en ENI nummers, de naam en de positie van het schip. Op basis van de MMSI- en ENI nummers kunnen schepen uniek worden onderscheiden en omdat het schip nauw verbonden is aan de schipper (en zijn gezin), zijn deze gegevens al snel aan te merken als persoonsgegevens.

Daarnaast zendt het AIS-apparaat continu de positie van het schip uit. Dit zijn locatiegegevens die door de Autoriteit Persoonsgegevens worden gezien als gevoelige gegevens, die met gepaste zorgvuldigheid behandeld moeten worden. Locatiegegevens kunnen namelijk iets zeggen over de routines en voorkeuren van een individu. Ook kunnen uit deze gegevens conclusies worden getrokken die een impact kunnen hebben op de persoonlijke levenssfeer van de betrokkene. Het verwerken van deze persoonsgegevens brengt daarom ook een verhoogd risico met zich mee.

Vanwege het feit dat een binnenvaartschip zo nauw, zo niet onlosmakelijk, is verbonden met de schipper zelf, zijn bepaalde gegevens die via AIS worden verzonden in de binnenvaart persoonsgegevens. De Autoriteit Persoonsgegevens (toen nog het College bescherming persoonsgegevens) heeft dit in haar wetgevingsadvies ten aanzien van de wijziging van de

[41] In 2009 waren meer dan de helft van de binnenschepen in eigendom van familiebedrijven, volgens http://repository.tudelft.nl/view/ir/uuid:ab6665b5-f69e-44d3-9bf5-50bffa3202ce/, p. 23.
[42] In 2011 opereerde ruim twee derde van de binnenschippers als ZZP'er of had slechts één werknemer volgens http://informatie.binnenvaart.nl/algemeen/de-binnenvaart/64-visie-op-transport-a-logistiek-2011.

Scheepvaartverkeerswet bevestigd.[43] Dit is ook door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart en de Europese Unie erkend.[44]

4.2 Verplichte uitzending AIS gegevens

Op grond van artikel 4.07 lid 1 van het Binnenvaartpolitiereglement moet op een groot aantal vaarwegen in Nederland een schip uitgerust zijn met een AIS-apparaat**.** Er bestaan uitzonderingen op deze verplichting, bijvoorbeeld voor kleine schepen onder de 20 meter, hoewel ook deze schepen onder bepaalde omstandigheden weer wel met een AIS-apparaat moeten zijn uitgerust.

Het tweede lid van artikel 4.07 van het Binnenvaartpolitiereglement verplicht schepen om het AIS-apparaat permanent ingeschakeld te hebben. De gegevens die worden uitgezonden, moeten daarnaast op ieder moment overeenkomen met de correcte informatie op dat moment over het schip, zoals de lengte, breedte, herkomst en bestemming. De schipper is er verantwoordelijk voor dat deze informatie correct is en is er tevens verantwoordelijk voor dat het frequentiegebruik correct is geregistreerd bij het Agentschap Telecom.

4.3 Ontvangers van AIS-gegevens

Zoals in hoofdstuk 2 is beschreven, zendt het AIS-apparaat, kort gezegd, gegevens uit via radiogolven via een VHF-zender. De gegevens worden onversleuteld verzonden door het AIS-apparaat en kunnen in feite door iedereen met een juiste VHF-ontvanger worden ontvangen, mits deze op de juiste frequentie(s) is afgesteld en is uitgerust om de digitale AIS berichten te decoderen.

Artikel 9 van de RIS Richtlijn bepaalt dat lidstaten erop toe moeten zien dat de verwerking van persoonsgegevens, die gepaard gaat met het gebruik van RIS, plaatsvindt overeenkomstig de geldende wet- en regelgeving op het gebied van de bescherming van persoonsgegevens. Lidstaten moeten daarom voorzien in veiligheidsmaatregelen en in hun toepassing om de RIS-berichten en -archieven te beschermen tegen ongewenste gebeurtenissen of tegen misbruik, met inbegrip van illegale toegang en wijziging of verlies van de gegevens.

In het besluit meldingsformaliteiten en gegevensverwerkingen scheepvaart wordt herhaald dat de Wbp van toepassing is op de ontvangers van AIS-gegevens. In artikel 5 van dit besluit over het beheer en hergebruik van gegevens staat vermeld dat dit besluit alleen van toepassing is in de volgende situaties:[45]

- Wanneer een bevoegde autoriteit de gegevens heeft ontvangen op grond van een aankomst- of vertrekmelding overeenkomstig een van de toepasselijke wetten en de gegevens hij heeft ontvangen van een aan boord van een schip aanwezig AIS;

[43] https://autoriteitpersoonsgegevens.nl/sites/default/files/downloads/adv/z2011-01003.pdf.
[44] Rapport EU 'Legal aspects of maritime monitoring & surveillance data', 2008 en Rapport ICR 'Protection of personal data when using Inland AIS devices', 2014.
[45] Besluit meldingsformaliteiten en gegevensverwerkingen scheepvaart, raadpleegbaar via: http://wetten.overheid.nl/BWBR0031560/2015-06-01.

- Wanneer een havenbeheerder de gegevens heeft verkregen op grond van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen;
- Wanneer een bevoegde autoriteit de gegevens heeft ontvangen uit de te verschaffen inlichtingen als bedoeld in artikel 6 van de Verordening scheeps- en havenbeveiliging en artikel 3 van het Besluit meldingsformaliteiten en gegevensverwerkingen scheepvaart;
- Wanneer het aangewezen bestuursorgaan, bedoeld in artikel 4 (havenstaatcontrole) de gegevens heeft ontvangen ten behoeve van een uitgebreide inspectie; en
- Wanneer Onze Minister het heeft ontvangen in verband met de afgifte en het gebruik van het uniek Europees scheepsidentificatienummer.

De bovenstaande ontvangers betreffen allemaal bestuursorganen of publieke instanties. In deze wet- en regelgeving wordt aldus niet voorzien in de ontvangst van de gegevens door andere partijen. De Nederlandse wetgever heeft geen overige maatregelen getroffen ten aanzien van het gebruik van AIS-gegevens.

De Wbp is daarom onverkort van toepassing op de ontvangst van persoonsgegevens via AIS. Dit betekent dat iedere organisatie die dergelijke persoonsgegevens ontvangt een zelfstandig doel hiervoor nodig heeft. Daarnaast moet voor iedere organisatie een wettelijke grondslag bestaan op grond waarvan de organisatie de gegevens mag ontvangen.

Daarnaast bepaalt artikel 441 van het Wetboek van Strafrecht dat het niet toegestaan is om met een radio-ontvangerapparaat signalen op te vangen die niet voor hem bedoeld zijn en deze signalen vervolgens door te geven.[46]

Hieronder worden de verschillende ontvangers kort nader behandeld, waarbij een onderscheid wordt gemaakt tussen de vaarwegbeheerders en overige organisaties.

4.3.1 Vaarwegbeheerders

Verschillende organisaties zijn aangewezen als bevoegde autoriteiten in het kader van de Scheepvaartverkeerswet en mogen dus AIS-gegevens verwerken op basis van de wet en het besluit.

Het beheer van de scheepvaartwegen is in Nederland belegd bij verschillende bestuursorganen. Dit zijn het Rijk (belegd bij Rijkswaterstaat), de provincie, de gemeente en/of een ander openbaar lichaam, waaronder bijvoorbeeld havenmeesters en waterschappen. [47] Onder het beheer van een scheepvaartweg wordt verstaan het waterstaatkundig beheer van een scheepvaartweg.[48]

[46] Art. 441 WvSr “Met hechtenis van ten hoogste drie maanden of geldboete van de derde categorie wordt gestraft hij die de inhoud of de strekking van hetgeen door middel van een onder zijn beheer staande of door hem gebruikt radio-ontvangapparaat is opgevangen en, naar hij redelijkerwijs moet vermoeden, niet voor hem of mede voor hem bestemd is, hetzij aan een ander meedeelt, indien hij redelijkerwijs moet vermoeden, dat dan openlijke bekendmaking van de inhoud of de strekking volgen zal en zodanige bekendmaking volgt, hetzij openlijk bekend maakt.”
[47] Art. 2 lid 1 sub a Scheepvaartverkeerswet.
[48] Art. 1 lid 4 Scheepvaartverkeerswet.

Rijkswaterstaat

RWS is verantwoordelijk voor het vaarwegbeheer op rijkswateren.[49] Deze plicht kan worden afgeleid uit artikel 40 van de Binnenvaartwet en artikel 10.2 Binnenvaartregeling. Ten behoeve van het beheren van de vaarwegen heeft RWS daarom walinfrastructuur aangelegd om AIS-gegevens te ontvangen van de schepen die over deze vaarwegen varen. Deze gegevens worden door de RWS als vaarwegbeheerder gebruikt om te zorgen dat het verkeer over deze vaarwegen veilig en zo efficiënt mogelijk over de vaarwegen kan worden geleid.

Rijkswaterstaat verzamelt de gegevens voor een bepaald deel van het vaartraject en bewaart ze gedurende 18 minuten in het operationele systeem. Na 18 minuten zijn de gegevens niet meer nodig voor het directe managen van dat deel van de vaarweg. Op basis van de beschikbare informatie lijkt het erop dat de gegevens niet ook daadwerkelijk verwijderd worden uit het operationele systeem. Wel worden de gegevens elders opgeslagen voor historisch beheer (HAGO).

De technische infrastructuur die voor het operationeel management wordt gebruikt, wordt beheerd door RWS CIV (zie de hieronder). Op basis de beschikbare informatie lijkt het erop dat dit onderdeel van RWS zelf ook de gegevens verzamelt en bewaart.

RWS CIV

De RWS Centrale Informatievoorziening (RWS CIV) is een van de zes organisatieonderdelen van Rijkswaterstaat.[50] RWS CIV heeft blijkens artikel 3 lid 4 van het Besluit instellingen organisatieonderdelen Rijkswaterstaat 2013 vier taken:

- Het leveren en ontwikkelen van diensten op het gebied van informatievoorziening betreffende gegevens, applicaties en technische infrastructuur;
- Het leveren van expertise, leveren en ontwikkelen van kaders voor industriële automatisering in aanleg- en onderhoudscontracten;
- Het leveren van expertise en kennis op het gebied van informatievoorziening inclusief architectuur, en
- Het bijdragen aan de ontwikkeling en borging van kennis op het gebied van informatievoorziening.

RWS CIV heeft dus onder meer tot taak om infrastructuren aan te bieden en in stand te houden, onder andere die infrastructuren via welke de AIS-gegevens worden ontvangen, verder gezonden en opgeslagen. De vraag rijst echter of RWS CIV in haar hoedanigheid toegang moet hebben tot alle AIS-gegevens en deze gegevens mag opslaan of voor andere doeleinden mag gebruiken.

---

[49] https://www.rijkswaterstaat.nl/wegen/wetten-regels-en-vergunningen/wetten-aanleg-en-beheer/wet-beheer-rijkswaterstaatswerken.aspx.

[50] Art. 1 lid 2 sub b Besluit van de directeur-generaal van Rijkswaterstaat van 11 maart 2013, met kenmerk RWS/SDG-2013/12889, tot instelling van regionale en centrale organisatieonderdelen, programmadirecties en projectdirecties (Besluit instelling organisatieonderdelen Rijkswaterstaat 2013), raadpleegbaar via: https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stcrt-2013-7577.html.

Het lijkt vanuit technisch oogpunt aannemelijk dat RWS CIV de gegevens opslaat gedurende de 18 minuten tijdens welke de gegevens voor het operationeel beheer gebruikt worden. Voor het operationeel beheer lijkt het niet noodzakelijk langere bewaartermijnen te hanteren. De rol van RWS CIV is echter onduidelijk ten aanzien van het historisch beheer (HAGO). Mocht in het kader van historisch beheer wel een rol zijn weggelegd voor RWS CIV, dan zouden voor dit doel aparte, wellicht langere, bewaartermijnen kunnen worden geïmplementeerd.

Havenmeesters

In navolging van artikel 40 van de Binnenvaartwet juncto artikel 10.2 van de Binnenvaartregeling worden de divisie Havenmeesters van Havenbedrijven Amsterdam N.V. en Rotterdam N.V. ook benoemd als bevoegde autoriteiten in het kader van de wet. Dit betekent dat zij op basis van dezelfde grondslag als RWS AIS-gegevens mogen verwerken voor het managen van hun deel van het Nederlandse vaarwegsysteem.

De havenmeester is in dienst bij de overheid en is belast met het toezicht op het veilig en economisch gebruik van een haven. Bovendien is het mogelijk dat de havenmeester toezicht houdt op de vaarwegen die tot de haven leiden. Havenmeesters worden door de gemeente aangewezen[51] en vallen daarmee onder artikel 2 lid 1 sub a onder 3 van de Scheepvaartverkeerswet. De havenmeester in Rotterdam is daarentegen werkzaam bij het havenbedrijf Rotterdam.[52]

Vanwege de vermenging van het publieke karakter met de commerciële kant van het Havenbedrijf, is het onduidelijk wie de AIS-gegevens verwerkt. Wel wordt duidelijk bij wet bepaald welke publiekrechtelijke taken de havenmeester moet uitvoeren.

Kustwacht

De Kustwacht is de vaarwegbeheerder voor de kustlijn van Nederland.[53] Blijkens het Besluit meldingsformaliteiten en gegevensverwerkingen scheepvaart mag de Kustwacht AIS-gegevens van schepen ontvangen.[54]

---

[51] http://decentrale.regelgeving.overheid.nl/cvdr/xhtmloutput/historie/Hoogheemraadschap%20Amstel,%20Gooi%20en%20Vecht/271860/271860_1.html, onder par. 2.2.

[52] Artikel 1 Besluit mandaat en machtiging havenmeester Rotterdam, beschikbaar via: http://wetten.overheid.nl/BWBR0027607/2012-03-24.

[53] https://www.rijkswaterstaat.nl/zakelijk/verkeersmanagement/scheepvaart/scheepvaartverkeersbegeleiding/river-information-services/automatic-identification-system/inland-ais-walinfrastructuur.aspx.

[54] Art. 15 Besluit meldingsformaliteiten en gegevensverwerkingen scheepvaart “Het Kustwachtcentrum stelt de gegevens die hij via AIS van een schip ontvangt ter beschikking aan kustwachtstations van andere lidstaten van de Europese Unie en aan de Europese Commissie en kan deze gegevens ook beschikbaar stellen aan een bevoegde instantie van een derde land. Indien het betreffende derde land geen partij is bij de overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte is dit alleen mogelijk voor zover ten minste een gelijkwaardige bescherming van gegevens is gewaarborgd en nadat dit in een bestuursrechtelijke overeenkomst ter uitvoering van de doelstelling genoemd in artikel 1 van de richtlijn monitoring- en informatiesysteem zeescheepvaart is vastgelegd.” Deze informatie mag gedeeld worden met andere kuststations.

Omdat de Kustwacht niet vaarwegbeheerder is voor de binnenwateren, zal deze in het rapport alleen aan de orde komen ten aanzien van de plannen over het plaatsen van een gezamenlijke infrastructuur (zie hoofdstuk 7).

Overige vaarwegbeheerders

In navolging van artikel 40 van de Binnenvaartwet juncto artikel 10.3 van de Binnenvaartregeling zijn ook provincies, gemeentes en andere openbare instanties verantwoordelijk voor bepaalde vaarwegen.

Omdat dit buiten de scope van DGB van het ministerie I&M en RWS valt en omdat er geen informatie beschikbaar is gesteld over de verwerkingen door deze partijen, worden zij buiten beschouwing gelaten.

4.3.2 Doelen en grondslagen voor de gegevensverwerking door de vaarwegbeheerders

De vaarwegbeheerders hebben allerlei bevoegdheden en taken. Zij mogen deze taken enkel uitvoeren in het belang van onder meer het verzekeren van de veiligheid en het vlotte verloop van het scheepvaartverkeer.[55]

Op grond van artikel 4 lid 1 sub e Scheepvaartverkeerswet is het mogelijk om gegevens met betrekking tot de scheepvaart te ontvangen, bewaren en verstrekken door organisaties en personen die niet deelnemen aan het scheepvaartverkeer.[56]

Blijkens artikel 4 lid 3 Scheepvaartverkeerswet kunnen ten behoeve van een goede uitvoering van de River Information Services (RIS), en daarmee van AIS, persoonsgegevens worden verwerkt. De bevoegde autoriteit is verantwoordelijke voor deze verwerking.[57]

Dit betekent dat vaarwegbeheerders de AIS-gegevens, die als persoonsgegevens kunnen worden bestempeld, mogen ontvangen omdat deze noodzakelijk zijn voor de goede vervulling van de hierboven genoemde publiekrechtelijke taak (artikel 8 sub e Wbp).

4.4 Overige organisaties

Uit de gesprekken en uit onderzoek is gebleken dat er indicaties bestaan dat ook andere partijen, waaronder particulieren of private organisaties, de AIS-gegevens op enige wijze ontvangen. Dit blijkt onder andere uit het bestaan van websites en apps waarop de locaties en bewegingen van binnenvaartschepen gevolgd kunnen worden.[58] Daarbij moet worden

[55] Art. 3 lid 1 sub a Scheepvaartverkeerswet.
[56] Art. 4 lid 1 sub e Scheepvaartverkeerswet: Bij AMvB worden regels opgesteld met betrekking tot het ontvangen, bewaren en verstrekken van gegevens met betrekking tot de scheepvaart door organisaties en personen die niet deelnemen aan het scheepvaartverkeer.
[57] Art. 4 lid 4 Scheepvaartverkeerswet: Ter uitvoering van het eerste lid, onderdeel e, kunnen ten behoeve van de River Information Services persoonsgegevens worden verwerkt. De verwerking van deze gegevens vindt plaats teneinde een goede uitvoering te kunnen geven aan de bij of krachtens deze wet gestelde voorschriften omtrent de toepassing van River Information Services. De bij of krachtens algemene maatregel van bestuur aangewezen bevoegde autoriteit is verantwoordelijke voor deze verwerking.
[58] Een voorbeeld hiervan is de website MarineTraffic.com, VesselFinder.com en MyShipTracking en ShipFinder.com. Sommige websites, en andere aanbieders, bieden apps aan waarbij de locatie van schepen door middel van een AIS gevolgd kan worden.

opgemerkt dat het gedurende dit onderzoek niet duidelijk geworden is op welke wijze, dan wel via welke partijen, de genoemde organisaties de AIS-gegevens ontvangen.

4.4.1 Doelen en grondslagen voor de gegevensverwerking door overige organisaties

Ook de overige organisaties die de AIS-gegevens, waaronder persoonsgegevens, ontvangen, moeten een doel en een grondslag hebben om deze gegevens te mogen verwerken.

Enkel bestuursorganen kunnen eventueel een beroep doen op de verwerkingsgrondslag die gevonden wordt in artikel 8 sub e Wbp, de publiekrechtelijke taak. Daarom zal iedere private organisatie aansluiting moeten zoeken bij een andere grondslag in de Wet bescherming persoonsgegevens.

Een van deze grondslagen zou de toestemming van de schipper kunnen zijn. Het is mogelijk dat de schipper toestemming geeft aan websites of aan particulieren met een VHF-ontvanger om AIS-gegevens, en daarmee de bewegingen, van zijn of haar schip te ontvangen. Daarbij is het van belang dat deze toestemming geïnformeerd is en vrij en specifiek wordt gegeven. De schipper moet op basis van voldoende en duidelijke informatie deze keuze kunnen maken. Het moet de schipper daarnaast vrij staan om toestemming te weigeren. Bovendien moet hij zijn of haar toestemming altijd kunnen intrekken. Ten slotte moet het duidelijk zijn waarvoor de schipper precies toestemming geeft.

Tijdens de gehouden interviews en uit het onderzoek bleek dat het afhangt van de dienstverlening of de schipper toestemming geeft voor de verwerking van zijn of haar gegevens door bijvoorbeeld aanbieders van websites of particulieren. In Rotterdam is bijvoorbeeld een dienst aangeboden aan schippers om hen te waarschuwen wanneer uit AIS-gegevens blijkt dat de schipper te hard vaart.

Een ontvangende partij kan ook een gerechtvaardigd belang hebben om de AIS-gegevens te ontvangen (artikel 8 sub f Wbp). Dit is bijvoorbeeld het geval als schepen over en weer signalen ontvangen ten behoeve van het veilig varen. Maar naast deze grondslag, die direct voortvloeit uit het gebruik van AIS, kunnen er ook andere gerechtvaardigde belangen zijn. Daarbij moet de ontvangende organisatie afwegen of de gegevens daadwerkelijk noodzakelijk zijn voor het gerechtvaardigd belang dat de organisatie nastreeft. Daarbij zal iedere keer het belang van de organisatie om de gegevens te ontvangen, moeten worden afgewogen tegen de rechten en vrijheden van de schipper, met name diens recht op bescherming van de persoonlijke levenssfeer.

Ten slotte kunnen AIS-gegevens door organisaties verwerkt worden op grond van een wettelijke plicht. Dit betekent dat er op een organisatie een wettelijke plicht rust om persoonsgegevens te verwerken (artikel 8 sub c Wbp). Uit het onderzoek is vooralsnog van geen wettelijke plicht gebleken op basis waarvan de aanbieders van websites en particulieren de AIS-gegevens van de schipper zouden mogen verwerken.

5. Verdere verwerking van AIS-gegevens door vaarwegbeheerders

Naast het direct ontvangen van persoonsgegevens als onderdeel van de AIS-gegevens, is de Wbp ook van toepassing op alle handelingen die er vervolgens mee gedaan worden. Dit zijn immers ook verwerkingen. Ook aan deze verdere verwerkingen van persoonsgegevens kunnen risico's kleven. In dit hoofdstuk wordt nader aandacht besteed aan het verder verwerken van de persoonsgegevens door vaarwegbeheerders.

5.1 Zeggenschap over AIS-gegevens

Voordat wordt ingegaan op de verdere verwerkingen door de verschillende partijen die persoonsgegevens hebben verzameld doordat zij AIS-gegevens ontvangen, wordt hier eerst aandacht besteed aan het concept 'zeggenschap' of 'eigenaarschap' van persoonsgegevens.

Het is voor de verschillende betrokken partijen namelijk niet altijd duidelijk hoe met persoonsgegevens omgegaan moet worden en op basis van welke grondslag gegevens kunnen worden verwerkt. Mede hierdoor verwerken organisaties AIS-gegevens omdat ze menen 'eigenaar' te zijn van de gegevens of omdat ze menen 'zeggenschap' over de gegevens te hebben.

Onder de Wbp is het echter niet mogelijk om ‘eigenaar’ van gegevens te zijn. Eigenaar is men namelijk enkel van goederen (zaken en vermogensrechten). Een persoonsgegeven is geen goed, men kan hier dus geen eigenaar van zijn. Ook het individu zelf kan niet altijd bepalen wie toegang heeft tot bepaalde gegevens over hem of haar. Zo kan men bijvoorbeeld de Belastingdienst niet weigeren bepaalde gegevens te verwerken.

Zoals in hoofdstuk 2 is aangegeven, gaat het er om of de organisatie in kwestie een legitiem doel heeft en of er een rechtsgrondslag is om de gegevens te mogen verwerken. Dit betekent dat mogelijk meerdere organisaties de gegevens kunnen verwerken. Een situatie hiervan is bijvoorbeeld de schipper die de AIS-gegevens aan het havenbedrijf ter beschikking stelt zodat dit bedrijf een ligplaats voor hem kan reserveren. Ook is het mogelijk dat de schipper de AIS-gegevens ter beschikking stelt aan een organisatie zodat een vaarplanning kan worden opgesteld. Dit betekent evenwel niet dat de schipper hiermee per definitie altijd bepaalt waar de gegevens voor mogen worden verwerkt. Zoals eerder genoemd, hebben de vaarwegbeheerders in het kader van hun publiekrechtelijke raak ook de mogelijkheid om de AIS-gegevens te verzamelen, met of zonder toestemming van de schipper.

Wanneer toestemming als grondslag wordt gebruikt, moet het individu deze wel ondubbelzinnig gegeven hebben.

Verantwoordelijkheid

Zoals hierboven is aangegeven, zijn er mogelijk meerdere partijen die persoonsgegevens mogen verwerken, maar dit betekent evenwel niet dat deze partijen vervolgens zelf mogen bepalen waarvoor de gegevens verder worden verwerkt. Voor het verder verwerken van

gegevens is de Wbp nog steeds leidend en moet bepaald worden op basis van welke grondslag de persoonsgegevens voor andere doelen mogen worden gebruikt en eventueel beschikbaar mogen worden gesteld aan anderen. En of deze verdere verwerking verenigbaar is met het oorspronkelijke doel.

Om deze overwegingen te maken en de beslissingen te nemen, krijgt het aanbeveling om binnen de betreffende organisatie iemand aan te wijzen, die ervoor zorgt dat door de betreffende organisatie de persoonsgegevens conform de wet worden verwerkt en dat dit wordt vastgelegd.

Het beeld dat op basis van de beschikbare informatie is ontstaan, is dat verschillende personen en/of afdelingen binnen een vaarwegbeheerder, waaronder RWS, AIS-gegevens verwerken en hierover naar eigen inzicht beschikken, zonder dat duidelijk is op basis van welke grondslag en voor welke doelen dit gebeurt.

5.2 Primair doel AIS: verkeersmanagement door vaarwegbeheerders

Zoals in de voorgaande hoofdstukken is aangegeven, heeft de Nederlandse wetgever de RIS-Richtlijn in de Scheepvaartverkeerswet geïmplementeerd. In de Scheepvaartverkeerswet zijn de River Information Services gedefinieerd als de geharmoniseerde informatiediensten ter ondersteuning van het verkeers- en vervoersmanagement voor de binnenvaart, met inbegrip van de technisch haalbare koppelingen met andere vervoerswijzen dan wel met commerciële activiteiten, niet zijnde interne commerciële activiteiten tussen betrokken bedrijven.[59] Met andere woorden, het doel van de Nederlandse implementatie van AIS is verkeersmanagement.

Zoals de wetgever zelf al bij de implementatie van de RIS-Richtlijn heeft aangegeven, levert het gebruik van AIS op de binnenwateren een belangrijke bijdrage aan zowel de veiligheid als de doeltreffendheid van het vervoer over deze wateren. De invoering van AIS heeft onder meer tot doel de planning en het beheer van het verkeer en het vervoer op de binnenwateren te ondersteunen. Binnenschippers kunnen bijvoorbeeld sneller de juiste navigatiebeslissingen nemen. Ook is het makkelijker voor de binnenschippers om met behulp van AIS een planning voor de langere termijn op te stellen.[60]

Hoewel de invoering van AIS is bedoeld voor het verkeersmanagement is er veel discussie over de reikwijdte hiervan en wordt in sommige gevallen voorgestaan om ook vaarwegmanagement hieronder wordt verstaan De relatie tussen verkeersmanagement en vaarwegmanagement is hierdoor niet altijd duidelijk.

Verkeersmanagement zelf moet strikt worden geïnterpreteerd. AIS-gegevens mogen in feite enkel gebruikt worden om het vaarverkeer op locatie in goede banen te leiden, bijvoorbeeld voor inhaalmanoeuvres maar ook bij sluizen en voor de communicatie met de verkeerscentrales.

[59] Art. 1 lid 1 sub p Scheepvaartverkeerswet.
[60] Kamerstukken II, 2006-2007, 30974, nr. 3, p. 2.

Een ruimere interpretatie van verkeersmanagement laat gebruik van AIS bijvoorbeeld ook toe zodat verkeersposten schepen automatisch kunnen identificeren waardoor het niet meer nodig is dat schepen zich moeten melden.

Nog ruimere interpretaties bieden de mogelijkheid dat AIS-gegevens gebruikt kunnen worden voor *corridormanagement.* Hieronder kan onder meer worden begrepen het efficiënter verkeersmanagement en de verbetering van de dienstverlening door de vaarwegbeheerders, havens en ligplaatsbeheerders. Op basis van AIS-gegevens zouden schippers geadviseerd kunnen worden over de te varen route, de aan te houden snelheid, de planning van de reis etc. Hierdoor worden de reistijden betrouwbaarder. Bovendien kan er worden gehandeld wanneer blijkt dat het op een bepaald stuk water erg druk gaat worden. Ten behoeve hiervan moeten schepen continu worden gevolgd.

Daarnaast zien sommigen het maken van modellen als een vorm van verkeersmanagement. Op basis van deze modellen kan worden vastgesteld, en eventueel worden voorspeld, welke schepen (met welke lading) op weg zijn naar welke bestemming. Ook rijst de vraag of ligplaatsbeheer in bijvoorbeeld havens, de heffing van havengelden of capaciteitsmanagement onder verkeersmanagement valt.

Tenslotte is RWS bezig met de ontwikkeling van apps ten behoeve van de veiligheid van pleziervaart. Aan de hand van deze apps kan de pleziervaart zien welke binnenschepen langs zullen varen. Omdat RWS hiermee AIS-gegevens, waaronder persoonsgegevens, beschikbaar stelt aan het publiek, zal moeten worden bepaald op basis van welke rechtsgrondslag het deze persoonsgegevens kan verstrekken aan derde partijen en dus of de verstrekking valt binnen de publiekrechtelijke taak van vaarwegmanagement.

Verenigbaar of onverenigbaar doel

Omdat er onduidelijkheid is over wat er nog onder de publiekrechtelijke taak van verkeersmanagement valt, bestaat er ook onduidelijkheid over de vraag of het bovenstaande gebruik van de AIS-gegevens nieuwe doelen betreft of dat het nog onder hetzelfde doel valt.

Het gevolg hiervan is dat het niet altijd duidelijk is op basis van welke grondslag de gegevens verwerkt worden en of dit wel is toegestaan. In hoofdstuk 2 is namelijk toegelicht dat gegevens alleen voor het specifieke doel gebruikt mogen worden of voor een verenigbaar doel. Als er onduidelijkheid is over het specifieke doel, is het dus ook onduidelijk of de verwerkingen allemaal nog binnen dit doel passen of dat er sprake is van een ander doel.

Dan is de vervolgvraag of dit andere doel verenigbaar is of niet. Indien het verenigbaar is, mogen de gegevens in principe voor dit nieuwe doel worden verder verwerkt, mits er ook voor dit nieuwe doel een rechtsgrondslag bestaat. Dit zal per geval bepaald moeten worden.

In de aankomende Algemene verordening gegevensbescherming zal het niet meer nodig zijn om een nieuwe grondslag voor de verdere verenigbare verwerking te hebben. Niettemin moet wel worden bepaald of het doel verenigbaar is.

De Europese wetgever heeft in de Avg enkele indicatoren opgenomen aan de hand waarvan bepaald moet worden of een gegeven verder verwerkt wordt voor een verenigbaar doel als waarvoor de gegevens aanvankelijk zijn verzameld. De verantwoordelijke zal onder meer rekening moeten houden met:

- Het verband tussen het doel waarvoor de AIS-gegevens in eerste instantie verzameld zijn;
- Het doel waarvoor de verantwoordelijke de AIS-gegevens nu wil verwerken;
- Het kader waarin de AIS-persoonsgegevens zijn verzameld. Hierbij weegt met name de verhouding tussen de schipper en de verantwoordelijke mee;
- De aard van het AIS-persoonsgegeven. Hierbij speelt de vraag mee of bijzondere persoonsgegevens worden verwerkt. Zoals aangegeven maken locatiegegevens onderdeel uit van AIS-gegevens. Deze gegevens worden door de Autoriteit Persoonsgegevens als gevoelige persoonsgegevens bestempeld;
- De mogelijke gevolgen van de voorgenomen verwerking voor de schipper moeten worden meegewogen. Daarbij speelt mee dat de vermoedelijk locatie van de schipper, diens familie en diens woning continu wordt gevolgd;
- Of er passende waarborgen bestaan, bijvoorbeeld of er sprake is van versleuteling of pseudonimisering van de AIS-gegevens.[61]

Wanneer vastgesteld wordt dat de verdere verwerking van AIS-gegevens niet geschiedt op basis van een verenigbaar doel, dan mogen de gegevens niet verder worden verwerkt.

5.3 Gebruik AIS-gegevens voor verkeersmanagement

Binnen RWS worden de AIS-gegevens onder meer gebruikt voor het beheer van de vaarwegen. Deze vaarwegen worden onder andere gebruikt voor de scheepvaart. Bij het beheer van deze vaarwegen wordt onderscheid gemaakt naar vaarwegbeheer en nautisch beheer:

- Vaarwegbeheer is het in stand houden van de scheepvaartweg ten behoeve van de scheepvaart door baggeren, het vrijhouden van obstakels en onderhoud van oevers en kunstwerken, waaronder sluizen.
- Het nautisch beheer, en de Scheepvaartverkeerswet, beoogt de regeling van het scheepvaartverkeer met het oog op het vlotte verloop, de veiligheid van het scheepvaartverkeer en het voorkomen van risico's en schade door de scheepvaart.[62] Het nautisch beheer kan wederom worden onderverdeeld in:
    - Operationeel beheer;
    - Historisch beheer.

[61] Art. 6 lid 4 sub a tot en met e en Overweging 50 Avg.
[62] http://www.watererfgoed.nl/links/19_toelicht_vaarvergunningen.pdf, p. 1.

Door middel van de systemen die worden gebruikt voor het operationeel beheer en het historisch beheer van AIS geeft RWS invulling aan haar interpretatie van vaarwegmanagement.

Nautisch beheer is geregeld in Besluit Administratieve Bepalingen Scheepvaartverkeer en in het Binnenvaartpolitiereglement.[63]

Operationeel beheer

Het AIS-apparaat van een schip zendt allerlei ruwe en privacygevoelige gegevens uit. Deze gegevens worden opgevangen door alle andere schepen uitgerust met een AIS-apparaat en door de AIS-walinfrastructuur.[64] Alle walinfrastructuren leveren de ontvangen AIS-gegevens die in een operationeel systeem samen komen. Dit gebeurt op basis van een convenant, dat inmiddels is verlopen. Door deze gegevens samen te voegen, ontstaat een beeld over de verkeerssituatie.

Op basis van de beschikbare informatie is gebleken dat er een RWS-website is met besloten toegang, waarop deze verkeerssituatie kan worden ingezien voor het beheer van sluizen en bruggen. Deze website is beveiligd met een gebruikersnaam en een wachtwoord en zij is daarmee niet publiek toegankelijk.

Het gebruiken en verzamelen van AIS-gegevens voor operationeel beheer is noodzakelijk zolang de gegevens van een schip bruikbaar zijn voor identificatie en veiligheid. Over het algemeen bedraagt deze tijd 18 minuten. De gegevens moeten voor het doel van operationeel beheer verwijderd worden zodra de gegevens niet langer noodzakelijk zijn voor het operationeel beheer.

Om te bepalen of de AIS-gegevens voor operationeel beheer gebruikt kunnen worden, zal moeten worden bepaald of deze gegevens worden verwerkt voor of in overeenstemming met het oorspronkelijke doel vaarwegmanagement.

Ook moet worden gekeken naar het kader waarin de AIS-gegevens zijn verzameld. Hierbij weegt met name de verhouding tussen de schipper en de vaarwegbeheerder mee. De schipper heeft de wettelijke plicht om de AIS-gegevens uit te zenden. De vaarwegbeheerder heeft op haar beurt de taak om het beheer van de vaarwateren en het management van de vaarwateren te borgen.

Daarnaast moet de aard van het AIS-persoonsgegeven worden meegewogen bij de vraag of het gegeven voor een verenigbaar doel verder wordt verwerkt. Hierbij speelt de vraag mee of bijzondere persoonsgegevens worden verwerkt. Zoals aangegeven, maken locatiegegevens onderdeel uit van AIS-gegevens. Deze gegevens worden door de Autoriteit Persoonsgegevens als gevoelige persoonsgegevens gekwalificeerd.

---

[63] http://www.watererfgoed.nl/links/19_toelicht_vaarvergunningen.pdf.

[64] https://www.rijkswaterstaat.nl/zakelijk/verkeersmanagement/scheepvaart/scheepvaartverkeersbegeleiding/river-information-services/automatic-identification-system/inland-ais-walinfrastructuur.aspx.

Bovendien moet de verantwoordelijke de mogelijke gevolgen van de voorgenomen verwerking voor de schipper meewegen. Daarbij speelt mee dat de vermoedelijk locatie van de schipper, diens familie en diens woning continu wordt gevolgd.

Ten slotte speelt een rol of er passende waarborgen bestaan, bijvoorbeeld of er sprake is van versleuteling of pseudonimisering van de AIS-gegevens.[65] Hierbij weegt mee dat de gegevens die worden verwerkt voor operationeel beheer, verwerkt worden om deze beschikbaar te stellen op een website. Deze website is niet algemeen toegankelijk en kan enkel worden geraadpleegd voor het beheer van sluizen en bruggen.

De vaarwegbeheerder zal moeten bepalen of de gegevens die voor operationeel beheer worden verwerkt binnen de definitie van vaarwegbeheer vallen of, aan het hand van deze voorgenoemde criteria, moeten argumenteren of deze gegevens worden verwerkt voor een ander doel.

Om risico's te voorkomen, zal onder meer moeten worden nagedacht over de vraag hoe lang de gegevens die in dit operationele systeem staan, bewaard worden. Gegevens mogen immers zo lang worden bewaard als ze noodzakelijk zijn. Na verloop van tijd zal het niet meer noodzakelijk zijn om de gegevens te hebben. Dan zullen de gegevens moeten worden verwijderd.

Historisch beheer

De gegevens uit het hiervoor genoemde operationele systeem worden maandelijks geëxporteerd naar het systeem waar gegevens voor historisch beheer worden opgeslagen (HAGO). Deze gegevens stammen van de Kustwacht, AIS Walinfra/DIAMONIS, de Schelde Radar Keten, de Haven van Rotterdam en Satelliet AIS.[66] Mogelijk wordt dit in de toekomst uitgebreid met informatie van de Nederlandse provinciën. Op basis van de gegevens worden bijvoorbeeld analyses gemaakt, statistieken opgesteld en beleid ontwikkeld en geëvalueerd.

Het is van groot belang dat bepaald wordt voor welke doelen, en op basis van welke grondslag, de AIS-gegevens in HAGO worden opgeslagen en vervolgens worden gebruikt.

Wanneer de AIS-gegevens worden opgeslagen in HAGO is er sprake van een verdere verwerking. Daarbij zal men moeten nagaan of de AIS-gegevens uit HAGO worden gebruikt ter uitvoering van verkeersmanagement of ter uitvoering van een ander doel. Vervolgens moet worden bepaald of dit andere doel verenigbaar is en of hiervoor een rechtsgrondslag is.

De Wbp voorziet erin dat het verder verwerken van persoonsgegevens voor historische, statistische of wetenschappelijke doeleinden als een verenigbaar doel met verkeersmanagement moet worden beschouwd. Het is dan wel van belang dat RWS de

[65] Art. 6 lid 4 sub a tot en met e en Overweging 50 Avg.
[66] Bron 20160307 AIS-HAGO Tekening Gegevensstromen.

nodige voorzieningen heeft getroffen zodat wordt gewaarborgd dat de AIS-gegevens alleen voor deze doeleinden worden gebruikt.[67]

Als men de AIS-gegevens in HAGO voor andere doelen wil verwerken, of deze verenigbaar zijn en zal moeten worden nagegaan op basis van welke rechtsgrondslag dit gebeurt. Wanneer wordt vastgesteld dat RWS een grondslag heeft om de AIS-gegevens in HAGO op te slaan en vervolgens te gebruiken, is het van belang dat nagedacht wordt over de vraag op welke wijze de gegevens in HAGO worden opgeslagen.

Met de principes van dataminimalisatie en '*privacy by design & by default*' in gedachte moet ook worden bepaald of de AIS-gegevens als zodanig opgeslagen moeten worden, of dat de gegevens geanonimiseerd kunnen worden verwerkt. Voor bepaalde doeleinden is het namelijk wellicht ook mogelijk om de gegevens op geanonimiseerde wijze beschikbaar te stellen. Denk hierbij aan meer statistische informatie over het aantal schepen dat een bepaalde sluis heeft gepasseerd en de lengte van deze schepen.

De Wbp en straks ook de Avg, schrijven namelijk voor dat niet meer gegevens mogen worden verwerkt dan noodzakelijk voor het doel. Hierbij moet ook aandacht worden besteed aan de proportionaliteit en de subsidiariteit van de verwerking.

Tenslotte is het ook in dit geval van belang om te bepalen hoe lang de gegevens bewaard dienen te worden. Na verloop van tijd zal het niet meer noodzakelijk zijn om de gegevens te hebben. Dan zullen de gegevens moeten worden verwijderd.

5.4 Verstrekken van AIS-gegevens aan publieke partijen

Zoals uit de bovenstaande paragrafen blijkt, worden door RWS als vaarwegbeheerder via de walinfrastructuur AIS-gegevens, waaronder persoonsgegevens, verwerkt. De partij die wordt gebruikt voor de technische ondersteuning, is RWS CIV en de gegevens worden zowel voor operationeel beheer als voor historisch beheer ergens opgeslagen. Op basis van de verkregen informatie lijken op meerdere plaatsen binnen RWS AIS-gegevens te worden verwerkt.

Los van de vraag of al deze instanties de gegevens in overeenstemming met de wet verwerken, hebben de instanties in potentie de mogelijkheid dat zij de gegevens verder verstrekken aan andere partijen.

Hieronder volgen de mogelijke partijen aan wie de vaarwegbeheerder, met de grootste nadruk op RWS, de gegevens verstrekt.

Aan andere vaarwegbeheerders

De verschillende vaarwegbeheerders zouden op allerlei manieren AIS-gegevens met elkaar kunnen delen. De vraag is echter of dit wettelijk gezien is toegestaan. Zoals hierboven uiteengezet, mogen vaarwegbeheerders op grond van hun publiekrechtelijke taak AIS-gegevens ontvangen en verwerken. Vaarwegbeheerders zullen echter altijd moeten toetsen

[67] Art. 9 lid 3 Wbp.

of het voor de uitoefening van hun specifieke publiekrechtelijke taak noodzakelijk is dat zij bepaalde AIS-gegevens ontvangen.

Hierbij is ook van belang om te bepalen voor welk deel van het Nederlandse vaarwegennet de vaarwegbeheerder bij wet is aangewezen als de vaarwegbeheerder. Alleen de gegevens die noodzakelijk zijn voor het beheer van dat deel van de wateren waar de organisatie bevoegd is, zullen noodzakelijk zijn voor het uitoefenen van de publiekrechtelijke taak.

Wanneer een schip richting een haven koerst, is het dus wellicht binnen zijn taak dat de havenmeester bepaalde AIS-gegevens moet ontvangen. Dit kan anders liggen wanneer een schip de haven vanaf Maastricht richting de haven van Rotterdam vaart, maar een havenbeheerder in bijvoorbeeld Groningen de AIS-gegevens zou willen ontvangen.

Eenzelfde afweging moet worden gedaan ten aanzien van een gezamenlijk systeem voor bijvoorbeeld het IJsselmeer: de verstrekkende vaarwegbeheerder zal zich moeten afvragen of hij een grondslag heeft om deze gegevens te verstrekken. De overige vaarwegbeheerders zullen moeten nagaan of zij een grondslag hebben om de gegevens te ontvangen.

Een vaarwegbeheerder zal zich dus altijd moeten afvragen of de AIS-gegevens die hij wenst te ontvangen of wenst te verstrekken noodzakelijk zijn voor de uitoefening van zijn publiekrechtelijke taak of dat er een andere rechtsgrondslag, als opgesomd in hoofdstuk 2, van toepassing is.

Het is goed om op te merken dat in sommige gevallen de havenmeester in dienst is bij het (particuliere) havenbedrijf. Bovendien komt het voor dat het particuliere havenbedrijf de AIS-gegevens voor de havenmeester bewerkt. De havenmeester is dan verantwoordelijke in de zin van de Wbp en het havenbedrijf is bewerker ten behoeve van de havenmeester. Het is daarbij van belang dat het havenbedrijf deze gegevens niet voor andere doeleinden gaat gebruiken, en daarmee zelf verantwoordelijke voor de gegevens wordt, maar dat het havenbedrijf zich aan de aanwijzingen van de havenmeester houdt.

Politie en justitie t.b.v. opsporing ('vordering')

In verband met de opsporing kunnen politie en justitie de AIS-gegevens vorderen van ontvangers van AIS-gegevens. Dit blijkt uit artikel 9 lid 1 sub c Besluit meldingsformaliteiten en gegevensverwerkingen scheepvaart. Volgens dit artikel moet een ontvanger van AIS-gegevens deze gegevens verstrekken aan ambtenaren die op grond van artikel 141 Wetboek van Strafrecht belast zijn met de opsporing van strafbare feiten, in navolging van de artikelen 126nc en 126nd Wetboek van Strafvordering. Er moet wel gericht naar deze gegevens gevraagd zijn.

Bovendien moet de ontvanger van de AIS-gegevens blijkens sub d van hetzelfde artikel de ambtenaren van de politie die zijn aangesteld voor de uitvoering van de politietaak verstrekken, wederom voor zover er gericht naar deze gegevens is gevraagd.[68]

[68] Art. 9 lid 1 Besluit meldingsformaliteiten en gegevensverwerkingen scheepvaart: "Een ontvanger van gegevens, bedoeld in artikel 5, geeft, buiten de in artikel 8 bedoelde gevallen, slechts na een daartoe strekkend verzoek inzage in door hem ontvangen gegevens of verstrekt deze gegevens aan:

Toezicht en handhaving

Zoals in eerdere paragrafen is uitgewerkt, zal moeten worden bepaald of handhaving door publieke organisaties zoals RWS, de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT), de lokale vaarwegbeheerders en de politie binnen het oorspronkelijke doel waarvoor de AIS-gegevens zijn verzameld valt, namelijk verkeersmanagement. Wanneer dit niet het geval is, zal moeten worden bepaald of er sprake is van een verenigbaar doel is en zo ja, op basis van welke grondslag de verwerking mag geschieden.

In het eerder genoemde en verlopen convenant met betrekking tot de levering van AIS-gegevens door de walinfrastructuren aan het operationeel systeem was bepaald dat AIS-gegevens niet ook voor handhavingsdoeleinden mogen worden gebruikt. Op dit moment lijken alle partijen ook te beamen dat de gegevens hier (nog) niet voor worden gebruikt, maar omdat het convenant verlopen is en geen nieuw convenant bestaat, is het de vraag hoe lang dit nog de situatie zal zijn.

Mocht het gebeuren dat AIS-gegevens ook voor toezicht- en handhavingsdoeleinden gebruikt mogen worden, is het wel zaak dat helder uit de grondslag blijkt dat dit inderdaad mag, bijvoorbeeld door een aanpassing van de wetgeving.

5.5 Verstrekken van AIS-gegevens aan private partijen

Er zijn allerlei aanwijzingen dat verschillende private partijen toegang hebben tot de AIS-gegevens en deze voor allerlei doeleinden verwerken. Hieronder wordt een overzicht gegeven.

Voordat wordt in gegaan op de verschillende partijen is het van belang te benadrukken dat een schipper verplicht is AIS-gegevens uit te zenden en dat de gegevens onversleuteld worden verzonden. Dit betekent dat het systeem *an sich* niet privacy-vriendelijk is. Door de voortschrijding van de techniek zou door de wetgever kunnen worden overwogen of de verplichting om bepaalde gegevens door schippers te laten uitzenden ten behoeve van het vaarwegbeheer op een privacy-vriendelijker manier invulling kan worden geven.

Dit laat onverlet de verplichtingen op alle verantwoordelijken, ook die organisaties die geen vaarwegbeheerders zijn, om bij het verwerken van AIS-gegevens te voldoen aan de geldende wet- en regelgeving, waaronder de Wbp.

CBS, TNO & studenten

Het CBS en TNO doen (statistische) onderzoeken met de AIS-gegevens. Daarnaast komt het voor dat studenten voor onderzoeksdoeleinden de AIS-gegevens willen gebruiken.[69]

(..)
sub c: ambtenaren die bij of krachtens artikel 141 van het Wetboek van Strafvordering belast zijn met de opsporing van een strafbaar feit voor zover gericht naar gegevens wordt gevraagd;
sub d: ambtenaren van politie die zijn aangesteld voor de uitvoering van de politietaak voor zover gericht naar gegevens wordt gevraagd."

[69] Overweging 50 Avg: verdere verwerking met het oog op archivering in het algemeen belang, wetenschappelijk of historisch onderzoek of statistische doeleinden, moeten als een met de aanvankelijke doeleinden verenigbare rechtmatige verwerking worden beschouwd.

RWS mag de gegevens doorgeven aan deze partijen wanneer RWS hiervoor een grondslag heeft. RWS heeft de AIS-gegevens immers zelf verzameld ten behoeve van verkeersmanagement. Als de genoemde organisaties AIS-gegevens verder verwerken voor historische, statistische of wetenschappelijke doeleinden kan dit als een verenigbaar doel met verkeersmanagement worden beschouwd, mits voldoende waarborgen worden getroffen.[70] Het is dan wel van belang dat de verantwoordelijke de nodige voorzieningen heeft getroffen zodat wordt gewaarborgd dat de AIS-gegevens alleen voor deze doeleinden worden gebruikt.[71] In dat geval kan RWS de AIS-gegevens voor deze doeleinden doorgeven.

Als de organisaties de AIS-gegevens voor andere doelen dan historische, statistische of wetenschappelijke doelen wil gebruiken, zal moeten worden nagegaan of RWS op grond van een ander doel en een andere grondslag de gegevens aan deze partijen kan doorgeven.

Havenbedrijf

In de meeste havens is er naast de havenmeester ook een havenbedrijf. Dit havenbedrijf is meestal in particuliere handen. Havenbedrijven, zoals het Havenbedrijf Rotterdam, beheren, exploiteren en ontwikkelen de haven en het eventueel daarbij horende industriegebied. Het Havenbedrijf Rotterdam is onder meer verantwoordelijk voor het handhaven van een veilige en vlotte afhandeling van de scheepvaart.[72] Ten behoeve hiervan zijn AIS-gegevens nuttig. Deze kunnen bijvoorbeeld worden gebruikt voor het ligplaatsbeheer in een haven.

Om de AIS-gegevens voor dit doel te mogen ontvangen, heeft de versturende partij een wettelijke grondslag nodig. Het is mogelijk dat het havenbedrijf de toestemming van de schipper vraagt om diens gegevens voor bijvoorbeeld ligplaatsbeheer in de haven te gebruiken (artikel 8 sub a Wbp). Daarnaast zou de haven een gerechtvaardigd belang kunnen hebben om de AIS-gegevens voor ligplaatsbeheer te kunnen gebruiken (artikel 8 sub f Wbp). In dat geval kunnen de AIS-gegevens worden verstrekt als dat noodzakelijk is voor de behartiging van een gerechtvaardigd belang van het havenbedrijf. Daarbij moet worden afgewogen of de rechten van de schipper, in het bijzonder diens recht op bescherming van zijn persoonlijke levenssfeer, prevaleert.

Websites en apps

Tenslotte bestaan er allerlei websites waar in *real time* de bewegingen van een schip gevolgd kan worden.[73] Het is onduidelijk hoe deze websites aan de AIS-gegevens komen. Het is niet uitgesloten dat particulieren de VHF-ontvangers in huis hebben, de AIS-signalen van de voorbijvarende schepen opvangen en de informatie doorgeven aan deze websites.

Wanneer particulieren deze gegevens uitsluitend opvangen voor persoonlijke of huishoudelijke doeleinden, is de Wet bescherming persoonsgegevens niet van toepassing (artikel 2 lid 2 sub a Wbp) en kunnen particulieren vanuit privacy-perspectief deze gegevens ontvangen. Mocht het echter voorkomen dat private organisaties deze gegevens gebruiken,

[70] Artikel 9 lid 3 Wbp.
[71] Art. 9 lid 3 Wbp.
[72] https://www.portofrotterdam.com/nl/havenbedrijf/over-het-havenbedrijf.
[73] Een bekend voorbeeld is Marinetraffic.com.

zullen deze organisaties als verantwoordelijke in de zin van de wet worden gezien en moeten zij een doel en een grondslag hebben en zich houden aan de overige zorgvuldigheidsverplichtingen.

De beheerders van de betreffende websites en apps publiceren de gegevens op internet via onder andere *real time* kaarten. Naar het zich laat aanzien, is de enige grondslag die deze partijen kunnen aanvoeren voor het publiceren van deze gegevens die van het gerechtvaardigd belang (artikel 8 sub f Wbp). Nu het om (onder andere) locatiegegevens gaat, is het aannemelijk dat het Autoriteit Persoonsgegevens van oordeel is, dat het privacybelang van de schipper prevaleert boven het belang van dit soort websites en haar bezoekers om *real time* inzicht in binnenvaart bewegingen te hebben.

5.6 Relatie met de 'open data'-verplichting

Steeds meer overheidsinstanties publiceren de gegevens die zij bezitten in navolging van de Wet openbaarheid bestuur. Meer en meer databanken, die traditioneel alleen in handen zijn van de overheid, worden toegankelijk gemaakt voor het grote publiek. Het is belangrijk dat de overheid goed nadenkt over de privacy-implicaties voor individuen voordat het gegevens toegankelijk maakt. Dit geldt ook in het geval de gegevens geanonimiseerd zijn. Het kan namelijk zijn dat geanonimiseerde gegevens, in combinatie met andere gegevens, wel weer tot een schipper herleidbaar worden, waardoor het weer persoonsgegevens zijn.

Dit geldt uiteraard ook indien gegevens geanonimiseerd worden verstrekt aan derde partijen, bijvoorbeeld vanuit het historische beheer (HAGO). Ook dan moet er dus bepaald worden of de ontvangende organisatie de gegevens makkelijk herleidbaar kan maken tot een individu.

5.7 Verantwoordelijkheid bij aanbestedingen

Wanneer een publieke organisatie samenwerkt met derde partijen, niet in de rol van verantwoordelijke of bewerker, maar bijvoorbeeld in het kader van een aanbestedingsprocedure, rijst de vraag tot hoe ver de verantwoordelijkheid van de overheid gaat. Ook al rust er niet direct een verantwoordelijkheid in termen van de Wbp op de overheid, wanneer de andere partijen niet correct omgaan met de persoonsgegevens, kan dit wel degelijk een negatieve invloed hebben op de publieke organisatie in kwestie.

6. Verdere verwerking van AIS-gegevens door andere partijen dan vaarwegbeheerders

In het vorige hoofdstuk is ingegaan op het verder verwerken van AIS-gegevens door vaarwegbeheerders, maar zoals eerder in dit rapport aangegeven, kunnen AIS-gegevens ook door andere partijen worden ontvangen. Wanneer deze partijen de AIS-gegevens, waaronder dus persoonsgegevens, verder willen verstrekken, is de Wbp ook van toepassing op alle handelingen die vervolgens met de gegevens gedaan worden. Dit zijn immers ook verwerkingen. Ook aan deze verdere verwerkingen van persoonsgegevens kunnen risico's kleven.

Verschillende partijen verwerken de AIS-gegevens voor allerlei doeleinden, die niet allemaal bekend zijn op basis van de beschikbare informatie. Niettemin is het ook in deze gevallen van belang dat gegevens alleen verder mogen worden verwerkt als hiervoor een doel en een grondslag is vastgesteld.

Havenbedrijf

Daar waar de Havenmeester onderdeel is van het Havenbedrijf of hier zeer nauwe relaties mee heeft, bestaat het risico dat de ontvanger de AIS-gegevens niet alleen ter uitoefening van de publiekrechtelijke taak van vaarwegbeheer, maar de gegevens ook voor andere doeleinden worden gebruikt, bijvoorbeeld voor het innen van havengeld. Zoals gezegd, mag dit alleen maar als dit gebruik verenigbaar is met het doel van vaarwegbeheer en wanneer hier een aparte rechtsgrondslag voor bestaat.

Ter beantwoording van de vraag of het innen van havengelden een verenigbaar doel is, zijn een aantal indicatoren opgesteld door de EU-wetgever. Hiervoor wordt verwezen naar paragraaf 5.2 van dit rapport.

Wanneer een andere grondslag noodzakelijk is, zou bijvoorbeeld de schipper om toestemming kunnen worden gevraagd om de AIS-gegevens van zijn schip te gebruiken voor het innen van havengelden. Wanneer mogelijk, kan de havenmeester ook bepalen of de verwerking kan worden gebaseerd op zijn gerechtvaardigde belang om de AIS-gegevens te gebruiken om havengelden te innen (artikel 8 sub f Wbp). Hierbij moeten de rechten en vrijheden van de schipper worden afgewogen tegen het belang van de havenmeester om het havengeld te innen.

Politie en justitie t.b.v. opsporing ('vordering')

In verband met de opsporing kunnen politie en justitie de AIS-gegevens vorderen van ontvangers van AIS-gegevens. In navolging van de artikelen 126nc en 126nd Wetboek van Strafvordering [74] moet een organisatie die AIS-gegevens verwerkt deze gegevens verstrekken aan ambtenaren die op grond van artikel 141 Wetboek van Strafrecht belast zijn met de opsporing van strafbare feiten. Er moet wel gericht naar deze gegevens gevraagd zijn. Bovendien moet de ontvanger van de AIS-gegevens verstrekken aan de ambtenaren

[74] Afhankelijk van de kwalificatie als elektronische communicatiedienstverlener krachtens artikel 126n ev. WvSv.

van de politie die zijn aangesteld voor de uitvoering van de politietaak verstrekken, wederom voor zover er gericht naar deze gegevens is gevraagd.[75]

Vaarwegbeheerders

Op basis van de verkregen informatie blijkt dat vaarwegbeheerders in voorkomende gevallen AIS-gegevens van particuliere bedrijven proberen te verkrijgen. Ook hiervoor geldt dat altijd moet worden bepaald op basis van welke grondslag en voor welk doel de gegevens worden verstrekt, maar ook op basis van welke grondslag en voor welk doel de gegevens worden ontvangen door de vaarwegbeheerder.

Overige partijen

Partijen die AIS-gegevens ontvangen, kunnen door eenieder in feite benaderd worden om deze gegevens aan hen te verstrekken, of zij kunnen dit uit eigener beweging doen. Omdat de AIS-gegevens persoonsgegevens bevatten, moeten ook deze verstrekkingen en ontvangsten gebeuren op basis van de Wbp.

[75] Art. 9 lid 1 Besluit meldingsformaliteiten en gegevensverwerkingen scheepvaart: “Een ontvanger van gegevens, bedoeld in artikel 5, geeft, buiten de in artikel 8 bedoelde gevallen, slechts na een daartoe strekkend verzoek inzage in door hem ontvangen gegevens of verstrekt deze gegevens aan:
(..)
sub c: ambtenaren die bij of krachtens artikel 141 van het Wetboek van Strafvordering belast zijn met de opsporing van een strafbaar feit voor zover gericht naar gegevens wordt gevraagd;
sub d: ambtenaren van politie die zijn aangesteld voor de uitvoering van de politietaak voor zover gericht naar gegevens wordt gevraagd.”

7. Ontwikkelingen

Mede op basis van de mogelijkheden die AIS-gegevens bieden en de technologische ontwikkelingen, zijn er steeds meer plannen ten aanzien van AIS. Dit betreft zowel het aantal en de aard van de gegevens die moeten worden uitgezonden, alsook de toepassingen en het gebruik.

7.1 Uitbreiding lijst verplicht uit te zenden informatie via de AIS

Technisch gezien is het mogelijk om meer gegevens via de AIS te versturen, bijvoorbeeld vrachtbrieven of andere informatie over het schip. Wanneer overwogen wordt om meer gegevens verplicht via de AIS uit te laten zenden, moet in het achterhoofd worden gehouden dat de AIS-gegevens voor eenieder met de juiste ontvanger te ontvangen zijn.

Wanneer bijvoorbeeld informatie over ladingen verstuurd worden via de AIS kan dit mogelijk een aantrekkende werking hebben op criminelen. Daarnaast kan het economisch nadelige effecten hebben voor de schipper of de opdrachtgever.

7.2 Toegang tot AIS-gegevens voor transporteurs

Een andere ontwikkeling is om transporteurs vanuit logistiek oogpunt AIS-gegevens te laten ontvangen. De Nederlandse wetgever lijkt in de implementatie van de RIS-Richtijn hiervoor geen ruimte te laten in tegenstelling tot de RIS-Richtlijn. Blijkens artikel 3 sub a van de RIS-Richtlijn hebben RIS geen betrekking op interne commerciële activiteiten tussen een of meer betrokken bedrijven, maar kunnen zij wel aan commerciële activiteiten worden gekoppeld.

Zoals eerder benoemd, zouden transporteurs mogelijk wel AIS-gegevens kunnen verwerken als zij de ondubbelzinnige toestemming hebben verkregen van de schippers.

7.3 Gegevensverwerking door ILT

De Inspectie voor Leefomgeving en Transport (‘ILT’) is de hoofdtoezichthouder in de binnenvaart waarbij zij samenwerkt met lokale en provinciale partijen. De ILT is belast met het houden van toezicht op de naleving van onder meer de vastgestelde arbeidstijden.

Ten behoeve van deze naleving is de ILT bezig met het ontwikkelen van risicoprofielen. Deze profielen worden opgebouwd op basis van onder meer resultaten van inspecties uit het verleden. Het doel hiervan is om (de planning van) inspecties efficiënter te laten verlopen en om een evenredige verdeling van inspecties te creëren en daarmee de overlast voor de schipper zo veel mogelijk te beperken. Deze profielen worden bij de ILT in een eigen systeem opgeslagen. Wanneer door middel van het systeem wordt vastgesteld bij welke schepen men wil inspecteren, moet de locatie van het schip worden vastgesteld. Hiervoor zou de ILT graag gebruik maken van de locatie-informatie die wordt verkregen door middel van de AIS. De ILT wil deze informatie niet zelf opvangen maar van bijvoorbeeld vaarwegbeheerders ontvangen.

De ILT wil het locatiegegeven dat via de AIS-apparatuur wordt verkregen dus gebruiken voor toezichtsdoeleinden, wat kan leiden tot handhaving. Toezicht en handhaving vallen

echter vooralsnog buiten het doel waarvoor AIS-gegevens oorspronkelijk zijn verzameld, zoals ook in het reeds verlopen convenant was afgesproken.

Wanneer er geen rechtsgrondslag bestaat om het locatiegegeven te gebruiken, is het gebruik niet toegestaan. Dit betekent dat wanneer de ILT het locatiegegeven, verkregen door middel van een AIS, wil gebruiken voor toezichtsdoeleinden een wettelijke grondslag gecreëerd zou moeten worden.[76]

Vaarwegbeheerders kunnen op grond van artikel 8 sub e Wbp juncto artikel 43 Wbp de gegevens verstrekken aan de ILT, wanneer deze gegevens nodig zijn voor de goede uitvoering van haar publiekrechtelijke taak en het gaat om één van de situaties genoemd in artikel 43 Wbp (bijvoorbeeld opsporing strafbare feiten, of gewichtige financiële of economische belangen van de staat). Artikel 43 Wbp doorkruist dan de doelbindingsbepaling. Echter, op grond van de ons beschikbare informatie is (nog) niet vast komen te staan dat deze informatie voor de ILT daadwerkelijk noodzakelijk is. Voorts moet het dan gaan om specifieke gevallen en niet om een 'standaardverstrekking'.

Gaat het om de opsporing van strafbare feiten, dan is het juridisch kader van de ILT-IOD van toepassing. Als bijzondere opsporingsdienst is zij gebonden aan de kaders van het Wetboek van Strafvordering (zie artikel 141 Wetboek van Strafvordering) en moet zij dus ook gegevens vorderen waar van toepassing.

7.4 Gezamenlijke walinfrastructuur

Uit de gesprekken is gebleken dat er plannen zijn van RWS en de Kustwacht om een gezamenlijk walinfrastructuur aan te leggen voor het ontvangen van AIS-gegevens rondom het IJsselmeer. Het IJsselmeer is een binnenwater en RWS is hiervoor de vaarwegmanager. Hierom lijkt de gegevensverwerking door RWS te kunnen gebeuren op basis van een publiekrechtelijke taak.

De Kustwacht heeft echter ook een bepaalde rol te spelen op het IJsselmeer, met name ten aanzien van de veiligheid, toezicht en handhaving. Het is echter de vraag of de Kustwacht een rechtsgrondslag heeft om AIS-gegevens te mogen ontvangen op het IJsselmeer. Indien de Kustwacht de gegevens mag ontvangen, is het vervolgens de vraag of de Kustwacht dezelfde gegevens en met dezelfde frequentie als RWS mag ontvangen.

Op het moment dat twee verschillende organisaties gezamenlijk het doel en middelen van een bepaalde verwerking van persoonsgegevens bepalen, zijn zij gezamenlijke verantwoordelijken. Zij zijn dan beide verantwoordelijke voor de gehele verwerking, ook als een bepaald deel van de verwerking feitelijk door de andere partij wordt gedaan. Als één van de partijen geen rechtsgrondslag voor het verwerken van de gegevens heeft, wordt in strijd met de Wbp gehandeld.

Het is daarom van belang om, voordat een gezamenlijke walinfrastructuur wordt aangelegd, ervoor te zorgen dat beide partijen ook daadwerkelijk de AIS-gegevens nodig hebben voor

[76] https://www.ilent.nl/onderwerpen/transport/binnenvaart/index.aspx.

het doel waarvoor ze deze willen verwerken en dat ze een grondslag hebben. Daarnaast moeten ze ook heldere afspraken maken over de onderlinge relatie.

8. Analyse privacyvraagstukken AIS

AIS-gegevens zijn onder omstandigheden te kwalificeren als persoonsgegevens. In de binnenscheepvaart zullen AIS-gegevens in de meeste omstandigheden worden gekwalificeerd als persoonsgegevens, omdat de relatie tussen het schip en de schipper (en diens gezin) in de meeste gevallen een 1-op-1-relatie is.

AIS-gegevens geven inzicht in de persoonlijke levenssfeer van de schipper, meer specifiek diens locatie. Deze informatie kan door derden worden gebruikt of misbruikt. Zo kunnen criminelen zien waar een binnenvaartschipper zich bevindt, of kan de ILT een compleet beeld krijgen van het gedrag van een schipper. Tegenover de privacy-schendingen staan maatschappelijke belangen. Of het privacybelang van de schipper zwaarder weegt dan het belang van een derde zal per geval moeten worden bekeken.

Privacyrisico's bij het gebruik van AIS ontstaan grofweg in de volgende situaties:

1) Ontvangst en het hierop volgende gebruik van AIS-gegevens door onbevoegde derden;
2) Hergebruik van AIS-gegevens door bevoegde partijen voor andere doelen dan waarvoor de gegevens oorspronkelijk zijn verzameld en bedoeld.

Ad 1) Onbevoegde ontvangst en gebruik
Wanneer onbevoegde derden (partijen die geen juridische grondslag hebben in de Wbp voor het verwerken van AIS-gegevens) AIS-gegevens krijgen en gebruiken, ontstaan privacyrisico's. AIS-gegevens kunnen door onbevoegde derden op twee manieren worden ontvangen:

1) zij ontvangen de AIS gegevens zelf via een VHF-ontvanger;
2) zij ontvangen AIS-gegevens van derden die deze gegevens in een eerder stadium (al dan niet bevoegd) hebben ontvangen.

De kans dat onbevoegde derden AIS-gegevens ontvangen, is groot gezien de technische keuzes die zijn gemaakt bij het inrichten van AIS in Nederland. De keuze voor VHF-ontvanger en -zenders in plaats van AI-IP voor het uitzenden van AIS-gegevens bergt een inherent privacy-risico in zich: iedereen met een geschikte ontvanger is in staat om de gegevens te ontvangen. Hier staat de robuustheid van de VHF-infrastructuur tegenover.

Wil men de privacy van binnenschippers beter beschermen dan is een overstap naar een beveiligd systeem, zoals wellicht een AI-IP infrastructuur, de meeste effectieve oplossing (omdat men de gegevens dan niet meer zomaar kan ontvangen), maar dit betekent mogelijk wel concessies aan de robuustheid van het systeem naast hoge vervangingsinvesteringen.[77]

[77] Considerati is als juridische dienstverlener niet in staat om de commerciële en technische haalbaarheid van AI-IP te beoordelen en eigenstandig een kosten-baten analyse te maken in relatie tot AIS.

Onbevoegde derden kunnen AIS-gegevens ook krijgen van anderen die deze gegevens in een eerder stadium hebben ontvangen. Dit probleem kan aan de kant van de vaarwegbeheerders worden geadresseerd door duidelijke regels op te stellen omtrent het beschikbaar stellen van AIS-gegevens aan derden. Deze derden moeten altijd een rechtmatige grondslag op grond van de Wbp kunnen aantonen alvorens zij de gegevens mogen ontvangen. Voor alle andere ontvangers (bijvoorbeeld particulieren of private partijen) wordt het een stuk lastiger om hen te dwingen alleen de gegevens door te sturen met een rechtmatige grondslag. Het ligt hier meer voor de hand om de ontvangers aan te pakken die de gegevens zonder grondslag gebruiken. Ook dit tweede probleem kan deels effectief geadresseerd worden door een overschakeling naar AI-IP. Is dit niet mogelijk, dan moet de oplossing worden gezocht in de handhaving tegen deze derde partijen.

Ad 2 Hergebruik van AIS-gegevens
Vaarwegbeheerders en andere bevoegde partijen die AIS-gegevens ontvangen voor vaarwegmanagement doeleinden kunnen deze gegevens ook gebruiken voor ‘verenigbare doelen’. Wat evenwel verenigbaar is, moet van geval tot geval beoordeeld worden op basis van de eerder in deze rapportage genoemde criteria.

9. Conclusie

In dit rapport is de vraag besproken in hoeverre er sprake is van schending van de privacy indien AIS-gegevens worden doorgegeven en bijvoorbeeld gepubliceerd worden op Internet?

Daarnaast is ingegaan op de vragen in hoeverre deze gegevens door de vaarwegbeheerders (en wellicht anderen) nog voor andere, niet in de wet gespecificeerde doelen, gebruikt worden en in hoeverre deze gegevens worden doorgegeven aan derden, voor welke doelen en met welke grondslag? Hierbij is ook gekeken of voldoende gewaarborgd is dat de gegevens niet voor andere doelen worden gebruikt?

Zoals in het tweede hoofdstuk is behandeld, moeten schepen wanneer zij om binnenvaarwegen varen de AIS-gegevens uitzenden. Deze AIS-gegevens zijn door middel van een VHF-ontvanger die op de juiste frequentie is afgesteld door eenieder te ontvangen. De gegevens worden niet-versleuteld verstuurd. Zowel het Wetboek van Strafrecht, als ook de Wbp stellen echter beperkingen aan het mogen ontvangen van de informatie die wordt uitgezonden via AIS-apparaten. Dit laat onverlet dat de gegevens in de praktijk wel degelijk worden ontvangen en gebruikt.

Het is hierbij van belang om te erkennen dat schippers worden verplicht de gegevens onversleuteld uit te zenden. Dit betekent dat het systeem dat gekozen is niet privacy-vriendelijk is. Door de voortschrijding van de techniek zou door de wetgever kunnen worden overwogen of de verplichting om bepaalde gegevens door schippers te laten uitzenden ten behoeve van het vaarwegbeheer op een privacy-vriendelijker manier kan worden ingevuld.

Gebruik door vaarwegbeheerders

Voor wat betreft vaarwegbeheerders geldt dat zij voor het doel van verkeersmanagement de persoonsgegevens die door de AIS-apparaten worden uitgezonden, mogen verwerken op basis van hun publiekrechtelijke taak.

Er heerst echter veel onduidelijkheid over wat er precies onder de taak van het verkeersmanagement valt. Bij de relevante partijen bestaan hierover verschillende meningen. Het is belangrijk om hier meer helderheid over te geven.

Ook is het van belang om duidelijke bewaartermijnen vast te stellen en om deze ook na te leven. Op dit moment lijkt het erop dat er slechts beperkt termijnen zijn vastgesteld en dat deze bewaartermijnen niet of nauwelijks worden nageleefd als ze er wel zijn.

Daarnaast moet worden vastgesteld of AIS-gegevens allemaal ongewijzigd opgeslagen moeten worden, of dat ze geanonimiseerd dienen te worden opgeslagen. Dit hangt af van het doel van de verdere verwerking. Van belang is om altijd te bepalen of het daadwerkelijk noodzakelijk is om persoonsgegevens te verwerken voor het bepaalde doel, waarbij ook de principes van proportionaliteit en subsidiariteit moeten worden meegenomen.

Het is voorts niet duidelijk bij welke partijen, personen en/of afdelingen binnen RWS als vaarwegbeheerder AIS-gegevens allemaal beschikbaar zijn. Dit is in ieder geval RWS CIV, het operationeel beheer en HAGO, maar het is niet duidelijk waar deze gegevens zich nog meer bevinden en hoe deze gegevens gebruikt worden.

Dit leidt er in het verlengde toe dat er onduidelijk heerst over de vraag wie de beslissingen neemt ten aanzien van het verwerken van de persoonsgegevens, wie er toegang mag krijgen over de gegeven en hoe lang de gegevens bewaard worden. Het wordt aanbevolen om dit voor heel RWS duidelijk vast te leggen, ook om te voorkomen dat voor toegang tot de gegevens wordt 'geshopt' bij de verschillende organisaties.

Gebruik door derden

Daarnaast hebben ook andere partijen, buiten de vaarwegbeheerders, toegang tot de AIS-gegevens. Zo zijn er een aantal private partijen, zoals Marine Traffic, vesselfinder.com en shipfinder.com, die AIS-gegevens verwerken. Het is zeer de vraag of deze verwerkingen van persoonsgegevens wel gebeuren in overeenstemming met de Wbp. Het is daarnaast ook niet duidelijk of deze organisaties de AIS-gegevens verzamelen met eigen ontvangers, of dat zij gebruik maken van particulieren die ontvangers hebben geplaatst.

Op het moment dat een organisatie persoonsgegevens verwerkt, ongeacht of de organisatie de AIS-gegevens zelf met een ontvanger verzamelt of niet, is de organisatie verantwoordelijke in de zin van de Wbp en moet de organisatie voldoen aan de vereisten in de wet. De organisatie moet dan ook een rechtsgrondslag hebben als bedoeld in artikel 8 van de Wbp. Als de persoonsgegevens zonder grondslag worden verwerkt, is de verwerking in strijd met de Wbp.

Het zou echter kunnen zijn dat de private organisatie de verwerking op basis van toestemming van de schipper(s) doet. Dan moeten schippers deze toestemming ook kunnen intrekken. Wanneer de verwerking wordt gebaseerd op het gerechtvaardigde belang van de verantwoordelijke zal er een goede belangenafweging moeten zijn gemaakt en moet de schipper verzet kunnen aantekenen. Het is niet duidelijk op basis waarvan de private partijen de persoonsgegevens verwerken.

Daarenboven geldt dat verantwoordelijken die persoonsgegevens verwerken ook aan de andere vereisten in de wet moeten voldoen. Zo moeten ze bijvoorbeeld transparant zijn over de vraag waarom de gegevens worden verwerkt, of de gegevens aan anderen worden verstrekt dan wel publiek worden gemaakt en moeten er goede beveiligingsmaatregelen worden getroffen.

Het publiceren van AIS-gegevens van binnenvaartschepen op internet betreft een verstrekking van persoonsgegevens. Een verstrekking van persoonsgegevens moet altijd worden gebaseerd op een rechtsgrondslag uit de Wbp en zal door de verantwoordelijke in kwestie moeten worden bepaald. Vaarwegbeheerders zullen in dit kader moeten nagaan of een verstrekking van persoonsgegevens, door ze publiek beschikbaar te stellen, valt binnen verkeersmanagement en dus binnen hun publiekrechtelijke taak. Indien de verantwoordelijke de grondslag 'gerechtvaardigd belang' wil gebruiken voor de

verstrekking, zal de aard en de gevoeligheid van de gegevens en de impact op de privacy van de binnenvaartschipper moeten worden meegewogen.

9.1 Aanbevelingen

Technisch

- Heroverweeg mogelijke andere systemen voor het verzenden en ontvangen van de relevante informatie tussen schepen onderling en tussen schepen en walinfrastructuur om de privacy van binnenvaartschippers te waarborgen. Hierbij moeten de voortschrijdende technische mogelijkheden worden meegenomen;
- Verwijder gegevens als deze niet meer noodzakelijk zijn voor het specifieke doel. Stel dus duidelijke bewaartermijnen vast en zorg dat deze worden nageleefd;
- Anonimiseer gegevens zoveel mogelijk, zodat wordt voldaan aan het principe van dataminimalisatie;
- Implementeer bij alle toepassingen van AIS-gegevens het principe van Privacy by Design.
- Beperk zoveel mogelijk de hoeveelheid (persoons)gegevens die door middel van AIS moeten worden uitgezonden.

Organisatorisch

- Leg helder de verantwoordelijkheid binnen de verkeersmanagement, vaarwegbeheerder en vaarwegmanagement vast ten aanzien van het verwerken van persoonsgegevens. Dit speelt met name bij RWS;
- Leg duidelijk vast wat wordt verstaan onder het doel 'vaarwegbeheer' en 'vaarwegmanagement';
- Bepaal voor elke verwerking van AIS-gegevens voor welk doel dit wordt gedaan en met welke grondslag;
- Indien de verwerking voor een ander doel is, bepaal dan of het voor een verenigbaar doel is;
- Stel een procedure op ten aanzien van de toelaatbaarheid van verstrekking van AIS-gegevens aan derde partijen.

Handhaving

- Treed in gesprek met de aanbieders van websites en apps die AIS-gegevens publiceren en laat hen aantonen op welke wettelijke basis zij de verwerking baseren;
- Indien dit op basis van het gerechtvaardigde belang is, laat ze dan hun gerechtvaardigd belang aantonen, inclusief de belangenafweging die is gemaakt;
- Kijk of het mogelijk is om (een subset van) de AIS-gegevens van binnenvaartschippers uit de getoonde dataset te halen. Denk hierbij onder andere aan contactgegevens, maar mogelijk ook aan de real-time locatie van het schip;
- Indien de derde partijen weigeren gehoor te geven aan verzoeken om privacybeschermende maatregelen te nemen, overweeg dan (gezamenlijke) handhaving met de Autoriteit Persoonsgegevens en/of het Agentschap Telecom.

Van: 5.1.2.e
Aan: 5.1.2.e 5.1.2.e
Onderwerp: RE: onderzoek terugverdientijd - definitief rapport
Datum: vrijdag 27 september 2019 13:01:05

Beste 5.1.2.e

Klopt onder onze voorwaarden mogen klanten onze rapporten altijd delen met hun (professionele) adviseurs (en juridisch valt hieronder) voor het doel van het onderzoek.

Met vriendelijke groet

5.1.2.e

5.1.2.e | 5.1.2.e

Ernst & Young Transaction Advisory Services
Office: 31 (0) 88 407 2217 | 5.1.2.e @nl.ey.com

Subscribe now to stay informed about topics and events that are relevant to you.

From: 5.1.2.e 5.1.2.e @amsterdam.nl>
Sent: Friday, September 27, 2019 12:58 PM
To: 5.1.2.e < 5.1.2.e @nl.ey.com>
Cc: 5.1.2.e < 5.1.2.e @nl.ey.com>
Subject: Re: onderzoek terugverdientijd - definitief rapport

Dag 5.1.2.e

Ter controle op de juridische houdbaarheid van het beleid maakt de gemeente gebruik van extern juridisch advies. Ik neem aan dat we jullie rapport kunnen delen met deze partij?

Met vriendelijke groet,
5.1.2.e

Op 26 sep. 2019 om 07:46 heeft 5.1.2.e < 5.1.2.e @nl.ey.com> het volgende geschreven:

> Goedemorgen 5.1.2.e ,
>
> Vertrouwelijk ter inzage leggen voor de Raadsleden lijkt ons een goed idee.
>
> Bedankt voor de snelle reactie mbt de toestemming! We zullen de release letter naar de deelnemers versturen.
>
> Met vriendelijke groet,
>
> 5.1.2.e

5.1.2.e | 5.1.2.e

EY Transaction Advisory Services
Mobile: +31 6 5.1.2.e | 5.1.2.e @nl.ey.com

Chamber of Commerce Rotterdam: 73624926 Registrar of Companies for England and Wales: OC425442

Subscr be now to stay informed about topics and events that are relevant to you.

From: 5.1.2.e <5.1.2.e @amsterdam.nl>
Sent: Wednesday, September 25, 2019 1:23 PM
To: 5.1.2.e <5.1.2.e @nl.ey.com>
Cc: 5.1.2.e <5.1.2.e @nl.ey.com>
Subject: Re: onderzoek terugverdientijd - definitief rapport

Dag 5.1.2.e

Nog een vraag over het delen van de rapportage.

Kan deze gedeeld worden in de Raad (dat betekent waarschijnlijk dat het openbaar wordt)? Zo niet; kunnen we het dan wel vertrouwelijk ter inzage leggen voor Raadsleden?

Hoor graag jullie visie hierop.

Met vriendelijke groet,
5.1.2.e

> Op 24 sep. 2019, om 17:38 heeft 5.1.2.e
> <5.1.2.e @nl.ey.com> het volgende geschreven:
>
> Beste 5.1.2.e
>
> Verwijzend naar de opdrachtbrief van 23 juli 2019 stuur ik je hierbij de definitieve versie van ons rapport. Wanneer de deelnemers aan het onderzoek het rapport willen ontvangen, kunnen ze zich bij ons melden. Ze moeten namelijk een zgn. release letter tekenen, vóórdat ze het rapport mogen inzien/ontvangen. Daarnaast hebben we nog formeel toestemming nodig (van het college -aangezien het college de ontvangende partij is- of iemand die daartoe bevoegd is) om de rapportage te delen met de deelnemende partijen. Dat kan overigens wel per email, wat het hopelijk eenvoudiger maakt.
>
> Nogmaals hartelijk dank voor de gelegenheid om dit onderzoek te mogen verrichten. We hebben met veel plezier aan deze opdracht gewerkt en

hopen een zinvolle bijdrage te hebben geleverd aan het Programma Varen en een inhoudelijke discussie met de rederijen.

We zijn uiteraard beschikbaar voor verdere ondersteuning en/of vragen naar aanleiding van deze rapportage.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

<image001.gif> 5.1.2.e

EY Transaction Advisory Services
Antonio Vivaldistraat 150, 1083 HP Amsterdam, Netherlands Mobile:
+31 6 5.1.2.e | 5.1.2.e @nl.ey.com
Website: http://www.ey.com

Chamber of Commerce Rotterdam: 73624926 Registrar of Companies for England and Wales: OC425442

Subscribe now to stay informed about topics and events that are relevant to you.

==========
Op dit e-mailbericht en eventuele bijbehorende attachments is een disclaimer van toepassing, die is opgenomen op onze website: http://www.ey.com/NL/nl/Home/E-mail-disclaimer Indien u niet in staat bent deze disclaimer te raadplegen en/of op te slaan, kunt u een e-mail bericht zenden aan mailto:info@nl.ey.com, waarna wij u de disclaimer zullen toezenden.
==========
This e-mail and any attachments are subject to a disclaimer which is included on our website: http://www.ey.com/NL/nl/Home/E-mail-disclaimer If you are unable to retrieve and/or save this disclaimer, please send an e-mail to mailto:info@nl.ey.com and we will send you the disclaimer.
==========

<Project Canal - Onderzoek terugverdientijd_definitief rapport_2019 09 23 -signed.pdf>

De gemeente Amsterdam streeft naar optimale dienstverlening en zorgvuldige afhandeling van e-mailverkeer. Als een e-mail niet voor u is bestemd, verzoekt de gemeente u vriendelijk ons van de juiste adressering op de hoogte te stellen en de e-mail te verwijderen zonder de informatie te gebruiken en te delen met anderen. Voor verdere informatie over de rechten op informatie, zie https://www.amsterdam.nl/proclaimer.

==========
Op dit e-mailbericht en eventuele bijbehorende attachments is een disclaimer van toepassing, die is opgenomen op onze website: http://www.ey.com/NL/nl/Home/E-mail-disclaimer Indien u niet in staat bent deze disclaimer te raadplegen en/of op te slaan, kunt u een e-mail bericht zenden aan mailto:info@nl.ey.com, waarna wij u de disclaimer

zullen toezenden.

==========

This e-mail and any attachments are subject to a disclaimer which is included on our website: http://www.ey.com/NL/nl/Home/E-mail-disclaimer If you are unable to retrieve and/or save this disclaimer, please send an e-mail to mailto:info@nl.ey.com and we will send you the disclaimer.

==========

De gemeente Amsterdam streeft naar optimale dienstverlening en zorgvuldige afhandeling van e-mailverkeer. Als een e-mail niet voor u is bestemd, verzoekt de gemeente u vriendelijk ons van de juiste adressering op de hoogte te stellen en de e-mail te verwijderen zonder de informatie te gebruiken en te delen met anderen. Voor verdere informatie over de rechten op informatie, zie https://www.amsterdam.nl/proclaimer.

==========

Op dit e-mailbericht en eventuele bijbehorende attachments is een disclaimer van toepassing, die is opgenomen op onze website: http://www.ey.com/NL/nl/Home/E-mail-disclaimer Indien u niet in staat bent deze disclaimer te raadplegen en/of op te slaan, kunt u een e-mail bericht zenden aan mailto:info@nl.ey.com, waarna wij u de disclaimer zullen toezenden.

==========

This e-mail and any attachments are subject to a disclaimer which is included on our website: http://www.ey.com/NL/nl/Home/E-mail-disclaimer If you are unable to retrieve and/or save this disclaimer, please send an e-mail to mailto:info@nl.ey.com and we will send you the disclaimer.

==========

From: [redacted] [mailto:[redacted]@amsterdam.nl]
Sent: Tuesday, July 2, 2019 10:50 AM
To: [redacted] <[redacted]@nl.ey.com>
Subject: Rapport Eden McCallum

Dag [redacted]

Hierbij het Eden McCallum rapport over de terugverdientijden.

Zoals besproken zoeken we een 'inside out' verificatie van dit rapport. Om vertrouwelijkheid van de gegevens van de reders te waarborgen zijn we daarbij alleen op zoek naar de conclusie:

- is er reden om de uitkomst (terugverdientijd) van het rapport aan te passen
- zo ja, met hoeveel jaar dan
- ook zou een mogelijke conclusie kunnen zijn dat onvoldoende informatie of transparantie verkregen is om dit oordeel te kunnen vellen.

Enkele reders hebben aangegeven mee te willen werken. We denken aan het onderzoeken van de gegevens van twee grote en drie kleinere reders. Toegang tot de reders zou vanaf half juli mogelijk zijn.

Met vriendelijke groet,
[redacted]

[redacted]
Programma Varen - Passagiersvaart

Gemeente Amsterdam

M 06 [redacted]
[redacted]@amsterdam.nl
Korte Ouderkerkerdijk 7, 1096 AC Amsterdam

Op dit bericht is een proclaimer van toepassing:
amsterdam.nl/proclaimer

De gemeente Amsterdam streeft naar optimale dienstverlening en zorgvuldige afhandeling van e-mailverkeer. Als een e-mail niet voor u is bestemd, verzoekt de gemeente u vriendelijk ons van de juiste adressering op de hoogte te stellen en de e-mail te verwijderen zonder de informatie te gebruiken en te delen met anderen. Voor verdere informatie over de rechten op informatie, zie https://www.amsterdam.nl/proclaimer.

==========
Op dit e-mailbericht en eventuele bijbehorende attachments is een disclaimer van toepassing, die is opgenomen op onze website: http://www.ey.com/NL/nl/Home/E-mail-disclaimer Indien u niet in staat bent deze disclaimer te raadplegen en/of op te slaan, kunt u een e-mail bericht zenden aan mailto:info@nl.ey.com, waarna wij u de disclaimer zullen toezenden.
==========
This e-mail and any attachments are subject to a disclaimer which is included on our website: http://www.ey.com/NL/nl/Home/E-mail-disclaimer If you are unable to retrieve and/or save this disclaimer, please send an e-mail to mailto:info@nl.ey.com and we will send you the disclaimer.
==========

De gemeente Amsterdam streeft naar optimale dienstverlening en zorgvuldige afhandeling van e-mailverkeer. Als een e-mail niet voor u is bestemd, verzoekt de gemeente u vriendelijk ons van de juiste adressering op de hoogte te stellen en de e-mail te verwijderen zonder de informatie te gebruiken en te delen met anderen. Voor verdere informatie over de rechten op informatie, zie https://www.amsterdam.nl/proclaimer.

==========
Op dit e-mailbericht en eventuele bijbehorende attachments is een disclaimer van toepassing, die is opgenomen op onze website: http://www.ey.com/NL/nl/Home/E-mail-disclaimer Indien u niet in staat bent deze disclaimer te raadplegen en/of op te slaan, kunt u een e-mail bericht zenden aan mailto:info@nl.ey.com, waarna wij u de disclaimer zullen toezenden.
==========
This e-mail and any attachments are subject to a disclaimer which is included on our website: http://www.ey.com/NL/nl/Home/E-mail-disclaimer If you are unable to retrieve and/or save this disclaimer, please send an e-mail to mailto:info@nl.ey.com and we will send you the disclaimer.
==========



Terugverdientijd Rondvaart Amsterdam

Amsterdam, 14-06-2019

eden mccallum

Disclaimer

This document is issued by Eden McCallum LLP, is for information purposes only, and is intended solely for Gemeente Amsterdam. It is provided subject to the terms and conditions in Eden McCallum's Contract to Provide Consultancy Services to a Client (the "Contract"), dated April 11, 2019. The document is incomplete without the accompanying oral commentary.

This document is for the benefit and information of the addressees only and should not be copied, referred to or disclosed, in whole or in part, without our prior written consent, except as specifically permitted in the Contract. The scope of work for this document has been agreed by the addressees and to the fullest extent permitted by law, we will not accept responsibility or liability to any other party (including the addressees' legal and other professional advisers) in respect of our work or the document.

The information contained here has been compiled from sources believed to be reliable. While every reasonable effort has been made to ensure that the information is correct, that the views are accurate, and all reasonable care has been taken in the preparation of this document, no responsibility or liability is accepted for errors or omissions of fact or for any opinions expressed herein, or any decisions which any party make while relying on this document. Facts, opinions, projections and estimates are subject to change without notice. You are advised to form your own independent judgement with respect to any matter contained in this document.

Inhoudsopgave

1. Context en doelstelling onderzoek 3
   1.1. Context 3
   1.2. Doelstelling 3
   1.3. Structuur van het document 3
2. Samenvatting uitkomsten 4
   2.1. Onderzochte boten 4
   2.2. Uitkomsten terugverdientijden boten 4
   2.3. Rendement op investering 5
3. Gehanteerde rekenmethodiek en focus van het onderzoek 8
   3.1. Rekenmethodiek terugverdientijd 8
   3.2. Focus van het onderzoek 8
   3.3. Uitgangspunt voor omgaan met onzekerheden in de berekening 9
4. Gehanteerde uitgangspunten voor berekeningen 10
   4.1. Aanschafwaarden en restwaarden 10
   4.2. Omzet uit ticketverkoop en bootverhuur 11
      4.2.1. Aantal vervoerde passagiers per boot per jaar 12
      4.2.2.Prijs per passagier 14
   4.3. Additionele inkomsten uit horeca 18
   4.4. Operationele kosten 19
5. Nawoord 21
   5.1. Best effort 21
   5.2. Conservatieve rekenmethodiek 21
   5.3. Betrouwbaarheid van de uitkomsten bij selectieve wijziging uitgangspunten 21
   5.4. Bestaande marktdynamiek en regelgeving 22

Terugverdientijd rondvaart Amsterdam

1. Context en doelstelling onderzoek

1.1 Context

De Gemeente Amsterdam voert een nieuw vergunningenstelsel in voor de passagiersvaart (rondvaartboten). Het aantal vergunningen in het nieuwe stelsel is gemaximeerd en de vergunningen zijn voor bepaalde duur. Hierdoor krijgen nieuwe spelers een kans om toe te treden. Om de vergunningsduur vast te stellen moet onder andere onderzoek verricht worden naar de 'terugverdientijd' van de benodigde investering voor een reder voor verschillende typen boten (variërend van traditionele Amsterdamse rondvaartboten tot salonboten en open sloepen). Eerder onderzoek heeft op dit punt nog onvoldoende duidelijkheid opgeleverd.

1.2 Doelstelling

Tegen deze achtergrond is Eden McCallum gevraagd om vervolgonderzoek uit te voeren. Dit vervolgonderzoek is uitgevoerd over een periode van 6 weken en richt zich op die factoren die (1) het antwoord sterk bepalen, en die (2) onvoldoende diepgaand onderzocht zijn in eerder onderzoek. Factoren die de terugverdientijd in mindere mate bepalen en waaraan al een gedegen analyse ten grondslag lag zijn niet opnieuw bekeken, maar overgenomen uit eerder onderzoek (met minimale aanpassingen).

In dit onderzoek is een conservatieve aanpak gehanteerd. Hiermee wordt het volgende bedoeld. Uit het onderzoek is gebleken dat geen enkele boot hetzelfde is. Er is een grote spreiding in de aanschafwaarden en restwaarden van verschillende typen boten en ook in de gehanteerde bedrijfsvoering van reders (aantal tochten, bezettingsgraden, ticketprijzen, inkomsten uit horeca, etc.). Dat betekent dat voor elk uitgangspunt een bandbreedte van mogelijkheden bestaat. In dit onderzoek is gewerkt met uitgangspunten die eerder leiden tot een *overschatting* van de terugverdientijd, dan tot een *onderschatting*. Hiermee wordt voorkomen dat de berekende terugverdientijden door veel reders niet gehaald kunnen worden. De terugverdientijden worden daarom gezien als conservatief.

1.3 Structuur van dit document

Dit document vat de uitkomsten van het onderzoek samen op hoofdlijnen. In hoofdstuk 2 wordt een samenvatting gegeven van de uitkomsten. Hoofdstuk 3 beschrijft de rekenmethodiek die gehanteerd is. In hoofdstuk 4 wordt een overzicht gegeven van alle uitgangspunten die gebruikt zijn voor het bepalen van de terugverdientijden, en de onderbouwing van de uitgangspunten toegelicht. In hoofdstuk 5 wordt tenslotte besproken hoe de resultaten kunnen worden geïnterpreteerd.

2. Samenvatting uitkomsten

2.1 Onderzochte boten

Bij het bepalen van de terugverdientijden voor verschillende typen rondvaartboten is het van belang om duidelijk vast te stellen wat de karakteristieken zijn van de boot omdat afmetingen en capaciteit invloed hebben op aanschafwaarden, maar ook op inkomsten en kosten voor een reder. Om te voorkomen dat we in de berekeningen met onwerkbare brandbreedtes moeten werken, en meerdere bandbreedtes met elkaar moeten combineren, zijn we uitgegaan van 6 representatieve boten met bijbehorende specifieke karakteristieken zoals aangegeven in slide 1. Om tot deze selectie van standaardboten te komen is onderzocht welke type boot in een bepaalde categorie het vaakst voorkomt. De 6 representatieve boten zijn dus in elke categorie niet de *gemiddelde* boot, maar *een veel voorkomende* boot.

Karakteristieken van 6 representatieve 'standaardboten' als basis voor dit onderzoek

Beschrijving boten meegenomen in het onderzoek

Eigenschap	Type 1	Type 2	Type 3	Type 4	Type 5	Type 6
	Rondvaart groot	Rondvaart klein	Salonboot groot	Salonboot klein	Sloep groot	Sloep klein
Type boot	Amsterdamse type	Amsterdamse type	Salonboot	Salonboot	Open sloep	Open sloep
Oud segment	Bemand groot	Bemand gesloten	Bemand groot	Bemand gesloten	Bemand open	Onbemand
Nieuw segment	Groot	Groot	Beeldbepalend en historisch	Beeldbepalend en historisch	Klein en middelgroot	Onbemand
Passagiers capaciteit	80 - 90	64 - 67	30	12	44	7 - 12
Afmetingen (LxB)	20 x 4,25	14 x 3,75	14 x 3	10 x 2,6	10 x 3,15	5,5 x 2

Bron: RPA lijst; Eden McCallum analyse

eden mccallum

Slide 1: Beschrijving boten meegenomen in het onderzoek

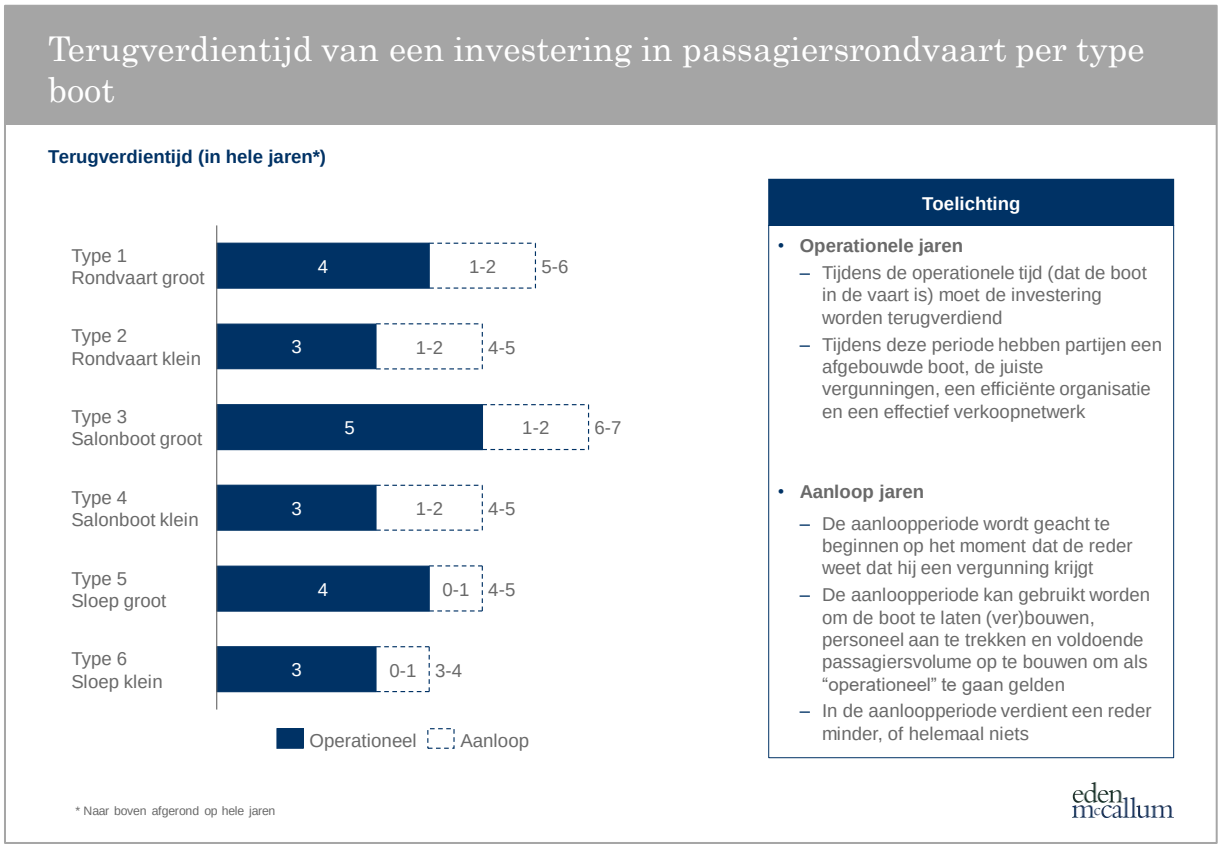
2.2 Uitkomsten terugverdientijden boten

Voor de 6 standaardboten uit slide 1 zijn de terugverdientijden berekend. Slide 2 geeft een samenvatting van de resultaten. Op slide 2 is de *operationele* terugverdientijd in blauw aangegeven, en de *aanloopperiode* weergegeven met een gestippelde lijn. De optelsom van de operationele terugverdientijd plus de aanlooptijd levert de totale terugverdientijd[1].

De operationele terugverdientijd is het aantal jaren dat nodig is om het verschil tussen de aanschafwaarde en de restwaarde te kunnen terugverdienen. De aanloopperiode is het aantal jaren

[1] Het getoonde aantal jaren is naar boven afgerond

dat een nieuw toetredende partij nodig heeft om een boot in het water te krijgen, door deze te laten bouwen en certificeren, en de benodigde organisatie te creëren om voldoende tickets te verkopen. De aanloopperiode wordt geacht te beginnen op het moment dat de vergunning aan de reder is verstrekt en de reder dus weet dat hij een vergunning krijgt. Dit valt niet noodzakelijk samen met de datum waarop de vergunning begint. Stel dat een reder op 1 maart de beschikking tot verlening van een vergunning ontvangt, waarbij die vergunning op 1 september ingaat, dan start de aanloopperiode op 1 maart. Vanaf dat moment kan de reder immers de benodigde processen in gang zetten om zo snel mogelijk operationeel te worden.



Slide 2: Terugverdientijd van een investering in passagiersrondvaart per type boot

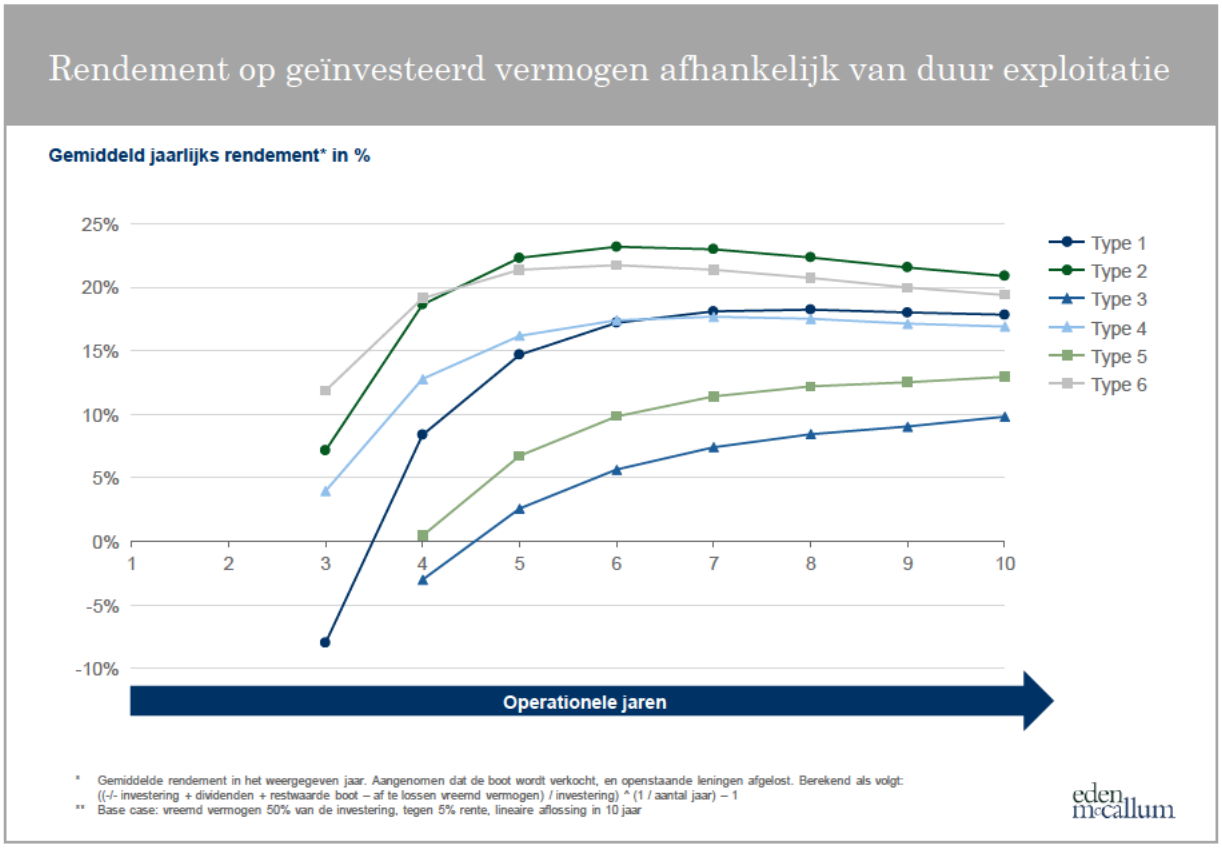
2.3 Rendement op investering

Ter validatie is in het onderzoek ook berekend wat het rendement op geïnvesteerd vermogen is bij de verschillende typen boten, gebruikmakend van dezelfde uitgangspunten als hierboven. Een ondernemer zal immers niet alleen zijn investering willen terugverdienen, maar tevens op zoek zijn naar rendement op zijn investering.

Het gemiddelde gerealiseerde rendement is afhankelijk van de exploitatieduur en van de wijze van financiering, specifiek de verhouding tussen eigen vermogen en vreemd vermogen. Als wordt uitgegaan van een 50/50 verhouding tussen eigen vermogen en vreemd vermogen[2] dan ontwikkelt het rendement op geïnvesteerd vermogen per type boot zich zoals weergegeven in slide 3. Zoals te zien is, is het rendement afhankelijk van de exploitatieduur. Het rendement op geïnvesteerd vermogen is voor

[2] In lijn met *Schuiteman Accountants en adviseurs 2013, rapport feitelijk bevindingen*, waar een solvabiliteit van maximaal 87,1% wordt gerapporteerd (2009), wat overeenkomt met 53% vreemd vermogen en 47% eigen vermogen. Andere jaren waarover gerapporteerd wordt impliceren een hoger aandeel vreemd vermogen.

het eerst positief in het jaar dat de investering is terugverdiend[3]. In de jaren kort daarna stijgt het rendement, waarna het gemiddelde rendement stabiliseert. Voor elk type boot is een rendement op geïnvesteerd vermogen te behalen van 5 procent of meer (na 6 jaar) en 8 procent of meer (na 8 jaar).



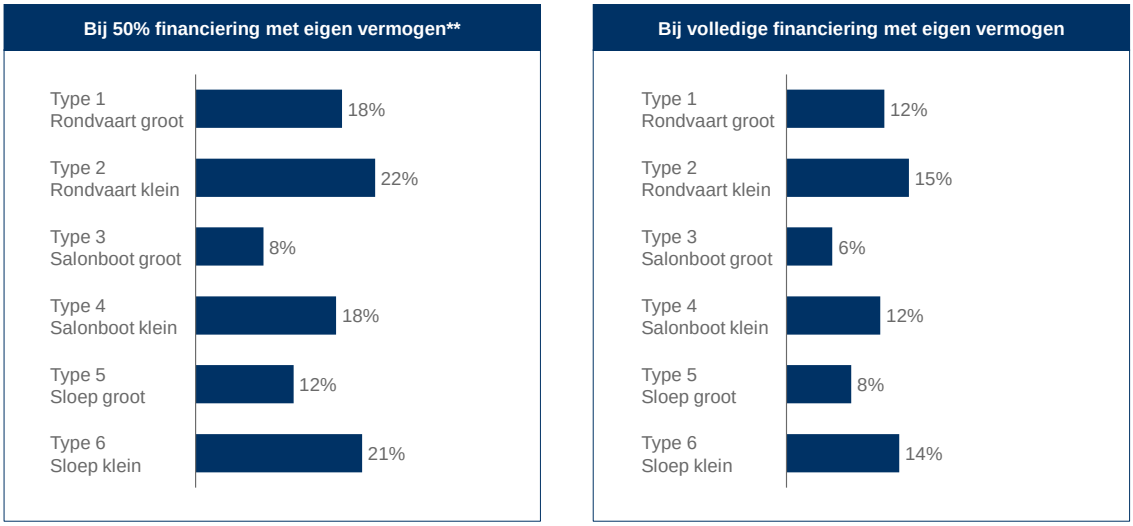
Slide 3: Rendement op geïnvesteerd vermogen afhankelijk van duur exploitatie

Wanneer de ondernemer de investering volledig met eigen vermogen financiert is het gemiddelde rendement lager, en de terugverdientijd iets korter. Het gemiddelde rendement is lager, doordat dezelfde winsten worden verdeeld over een grotere inleg. Tegelijkertijd is de terugverdientijd iets korter, doordat er geen rentelasten zijn die de winst verlagen. De gevoeligheid voor dit uitgangspunt wordt weergegeven op slide 4, waar de gemiddelde jaarlijkse rendementen worden getoond per type boot, in jaar 8 dat de boot operationeel is. De linkerkant van de slide toont het basisscenario met 50 procent eigen vermogen en 50 procent vreemd vermogen (zelfde als de basis van slide 3). De rechterkant van de slide toont het scenario waarin de investering volledig met eigen vermogen wordt gefinancierd. Zoals te zien is op slide 4 bedragen de rendementen op geïnvesteerd vermogen bij volledige financiering met eigen vermogen voor elk type boot 6 procent of meer (na 8 jaar), tegen 8% of meer in het basis scenario.

[3] De lijnen beginnen in het jaar dat het rendement op de Y-as van de grafiek kan worden weergegeven. Niet getoonde rendementen voor de beginjaren zijn lager dan -10%.

Rendement op geïnvesteerd vermogen afhankelijk van aandeel eigen vermogen

Gemiddeld jaarlijks rendement* na 8 operationale jaren in %



Basis scenario zoals meegenomen in het rekenmodel

Alternatief scenario, met lagere rendementen, maar ook kortere terugverdientijden dan vermeld in de samenvatting

* Aangenomen dat de boot wordt verkocht, en openstaande leningen afgelost. Berekend als volgt: ((-/- investering + dividenden + restwaarde boot – af te lossen vreemd vermogen) / investering) ^ (1 / aantal jaar) – 1

** Base case: vreemd vermogen 50% van de investering, tegen 5% rente, lineaire aflossing in 10 jaar

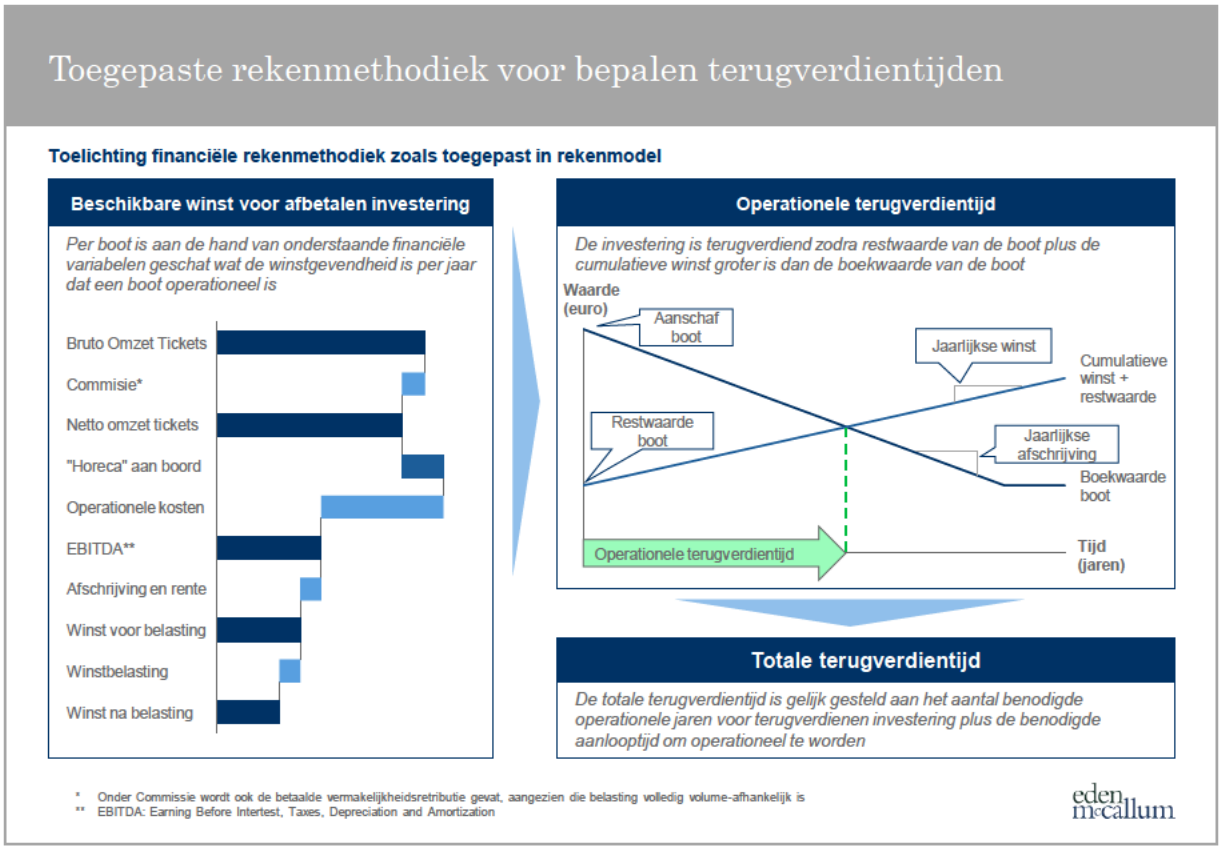
eden mccallum

Slide 4: Rendement op geïnvesteerd vermogen, afhankelijk van aandeel eigen vermogen

3. Gehanteerde rekenmethodiek en focus van het onderzoek

3.1 Rekenmethodiek terugverdientijd

Om de terugverdientijd te bepalen hebben we de rekenmethodiek gehanteerd zoals op slide 5 weergegeven. In het kort komt het erop neer dat we per type boot een inschatting hebben gemaakt van de beschikbare winst per jaar, die gebruikt kan worden om het verschil tussen de aanschafwaarde en de restwaarde van een boot te dekken. Voor het bepalen van de beschikbare winst is per type boot een inschatting gemaakt van de omzet (uit tickets en horeca) minus de operationele kosten. Na aftrek van afschrijving[4], rente[5] en belasting[6] is vervolgens de winst bepaald, die gebruikt kan worden om het verschil tussen aanschafwaarde en restwaarde terug te verdienen. De operationele terugverdientijd is het aantal jaren dat nodig is om het verschil tussen aanschafwaarde en restwaarde te dekken.



Slide 5: Toelichting financiële rekenmethodiek zoals toegepast in rekenmodel

3.2 Focus van het onderzoek

Het onderzoek heeft zich toegespitst op met name (1) het aanscherpen van aanschafwaarden en restwaarden van verschillende typen boten, (2) het nauwkeuriger inschatten van aantallen vervoerde passagiers per type boot, (3) het verfijnen van de inkomsten per passagier uit ticketverkoop/huur en

[4] Uitgangspunt voor de afschrijvingstermijn is 10 jaar, in lijn met een richtlijn van de belastingdienst https://wetten.overheid.nl/BWBR0011780/2001-01-01

[5] Uitgangspunten bij de financiering is een rente van 5%, en lineaire aflossing in 10 jaar

[6] Met belasting wordt vennootschapsbelasting bedoeld. Voor boten van type 1 en 2 wordt gerekend met een vennootschapsbelastingtarief van 25% wat recht doet aan de typische grootte (meer dan € 200k belastbare winst) van bedrijven die met dit type boot varen. Voor boten van type 3 tot en met 6 wordt gerekend met een vennootschapsbelastingtarief van 20%.

(4) het inschatten van additionele inkomsten uit horeca. In het onderzoek is weinig tijd besteed aan het aanscherpen van operationele kosten aangezien er in eerder onderzoek (met name door Ecorys) al veel aandacht besteed is aan de kosteninschatting en een verfijning van deze inschatting geen grote invloed heeft op de terugverdientijden.

3.3 Uitgangspunt voor omgaan met onzekerheden in de berekening

Gezien de grote variatie in typen boten met daarbij behorende aanschafwaarden en restwaarden, gecombineerd met een grote verscheidenheid in de bedrijfsvoering die reders hanteren (ticketprijzen, bezettingsgraden, horeca, bijzondere tickets, huwelijken, etc.) is het onmogelijk om tot antwoorden te komen die juist zijn voor *alle* boten die de Amsterdamse grachten bevaren. Daar waar we te maken hebben met grote spreiding tussen datapunten is gekozen voor een representatief (dus veel voorkomend) datapunt dat tevens leidt tot een conservatief antwoord. Dit wil zeggen dat gekozen is voor uitgangspunten die eerder leiden tot een *langere* dan een *kortere* terugverdientijd. Door het werken met conservatieve uitgangspunten wordt de kans verkleind dat een groot deel van de boten in een bepaalde categorie in de praktijk niet terugverdiend kan worden in de berekende tijd. Dat de aannames in het rekenmodel als conservatief kunnen worden beschouwd, zal in de hierna volgende paragrafen in groter detail worden toegelicht.

4. Gehanteerde uitgangspunten voor berekeningen

4.1 Aanschafwaarden en restwaarden

Een van de meeste kritische factoren bij het berekenen van de terugverdientijd is het uitgangspunt voor de aanschafwaarde van een boot minus de ingeschatte restwaarde. De aanschafwaarde minus de restwaarde is immers de waarde die over de operationele looptijd terugverdiend moet worden. De uitgangspunten die zijn meegenomen in het rekenmodel worden samengevat getoond in slide 6 in de kolom 'terug te verdienen'.

Startinvestering en restwaarde zoals gehanteerd in model

Toelichting uitgangspunten startinvestering en restwaarde

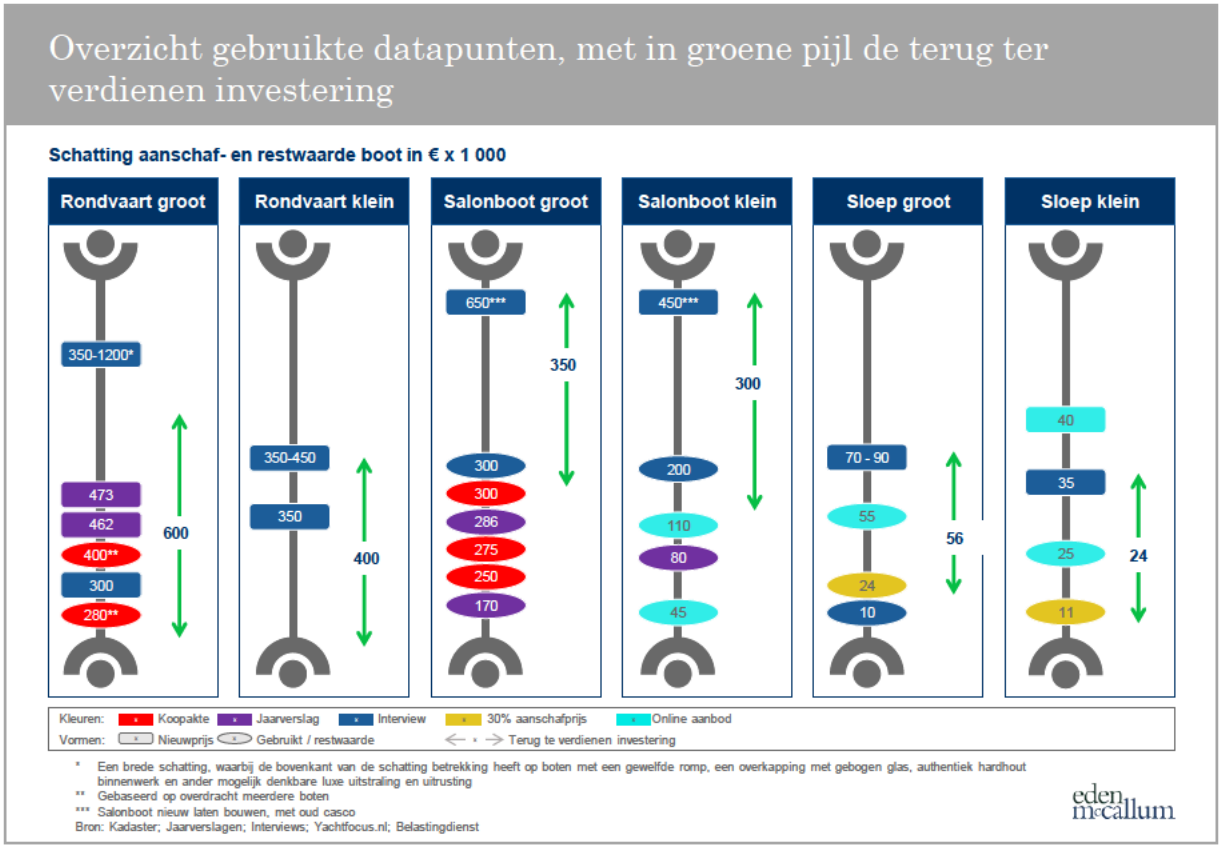
Type boot	Aanschaf	Restwaarde	Opstart kosten	Terug te verdienen*	Toelichting
Type 1 Rondvaart groot	€ 600 k	€ 0	€ 1 k	€ 600 k	• Type case: nieuw kopen en volledig afschrijven • Inschatting aanname: conservatief • Toelichting: conservatieve aanname voor de restwaarde omdat de tweedehandsmarkt voor Amsterdamse rondvaartboten klein/onzeker is (de restwaarde van deze boten is door middel van historische koopaktes geschat op € 280-400 k, maar met onzekere verkoopduur)
Type 2 Rondvaart klein	€ 400 k	€ 0	€ 1 k	€ 400 k	
Type 3 Salonboot groot	€ 650 k	€ 300 k	€ 1,2 k	€ 350 k	• Type case: nieuw laten bouwen/renoveren en tweedehands verkopen • Inschatting aanname: conservatief • Toelichting: conservatieve aanname voor aanschafwaarde, namelijk nieuw bouwen (terwijl er een tweedehandsmarkt bestaat, waar de aanschafwaardes aanzienlijk lager liggen)
Type 4 Salonboot klein	€ 450 k	€ 150 k	€ 1,2 k	€ 300 k	
Type 5 Sloep groot	€ 80 k	€ 24 k	€ 1,2 k	€ 56 k	• Type case: nieuw kopen en tweedehands verkopen • Inschatting aanname: conservatief • Toelichting: conservatieve aanname voor aanschafwaarde (er bestaat een aanzienlijke tweedehandsmarkt voor sloepen) en conservatieve aanname voor restwaarde op slechts 30% van de nieuwprijs
Type 6 Sloep klein	€ 35 k	€ 11 k	€ 1,2 k	€ 24 k	

* Naast aanschaf, is er ook voor €1 200 aan opstartkosten voor het aanvragen van benodigde vergunningen meegenomen in de investering (niet getoond hier)
Bron: Kadaster; Jaarverslagen; Interviews; Yachtfocus.nl; Belastingdienst

eden mccallum

Slide 6: Toelichting uitgangspunten startinvestering en restwaarde

Voor het bepalen van de aanschafwaarde en de restwaarde hebben we een combinatie van bronnen gebruikt, waaronder koopaktes van boten, interviews met experts, jaarverslagen van reders en tweedehands aanbod voor zover dit op het internet gepubliceerd is op marktplaatsen voor boten. De verzamelingen van datapunten wordt getoond op slide 7. Datapunten worden getoond in gekleurde vormen. Het uitgangspunt voor de terug te verdienen investering wordt getoond in de tweezijdige groene pijl.



Slide 7: Overzicht gebruikte datapunten voor aanschaf- en restwaarde boten

Zoals te zien is in slide 7 beslaan de schattingen van de waarde van boten, zelfs voor eenzelfde type, een vrij grote bandbreedte. Wat duidelijk te zien is, is dat de totaal terug te verdienen investering sterk afhangt van of de boot nieuw gekocht wordt, of tweedehands. Om te komen tot een conservatieve inschatting van de terug te verdienen investering zijn wij in het rekenmodel voor elk type boot uitgegaan van een nieuwprijs voor de aanschafwaarde en een conservatieve (aan de lage kant) restwaarde. Indien een ondernemer een tweedehands boot zou kopen, dan zal de aanschafwaarde lager liggen, wat leidt tot een kortere terugverdientijd. Om die reden beschouwen wij de in dit onderzoek gehanteerde uitgangspunten als conservatief.

Voor rondvaartboten van type 1 en type 2 wordt in het model zelfs uitgegaan van een restwaarde van 0. Dit is in de praktijk waarschijnlijk niet zo, zoals ook blijkt uit koopaktes die erop duiden dat er in het verleden wel degelijk tweedehands boten van eigenaar zijn gewisseld. Echter, de tweedehandsmarkt voor Amsterdamse rondvaartboten is klein (zeker nu vergunningen niet verlopen), en dit leidt tot onzekere restwaarden, en mogelijk (zeer) lange periodes waarin boten te koop staan. Het is voor een ondernemer dus onzeker of, en wanneer een boot tweedehands verkocht zal worden, en tegen welke restwaarde. Om die reden zijn wij uitgegaan van een conservatief uitgangspunt, namelijk een restwaarde van 0 voor grote en kleine rondvaartboten (type 1 en 2).

4.2. Omzet uit ticketverkoop en bootverhuur

De dominante inkomstenbron van reders is omzet uit ticketverkoop, dan wel bootverhuur. De inschatting voor omzet uit ticketverkoop en bootverhuur wordt getoond op slide 8. Deze omzet is bepaald aan de hand van (1) een inschatting van het aantal vervoerde passagiers per jaar per boot, en (2) de gemiddelde prijs per passagier per type boot. Bij het bepalen van de *netto* jaaromzet per type

boot is rekening gehouden met het feit dat reders vaak commissie betalen over tickets die door derde partijen worden verkocht, en dat er een vaste belasting in de vorm van vermakelijkheidsretributie wordt afgedragen per vervoerde passagier.

Omzet uit ticketverkoop en verhuur per type boot

Toelichting uitgangspunten: netto jaar omzet per boot uit ticketverkoop en verhuur

Type boot	Passagiers per boot per jaar x 1 000	Gemiddelde prijs per passagier (ex BTW)	Bruto jaar omzet per boot uit tickets en verhuur**	Commissie aan derden en belasting	Netto jaar omzet per boot uit tickets**	Toelichting onderliggende uitgangspunten
Type 1 Rondvaart groot	47,8	€ 11,3 *	€ 539 k	€ 82 k	€ 457 k	• 60% reguliere verkoop, 30% via derden en 10% grote groepen • Prijs regulier ticket € 13; prijs grote groepen € 6; (beiden incl. 9% BTW)
Type 2 Rondvaart klein	39,1	€ 11,3 *	€ 441 k	€ 67 k	€ 374 k	
Type 3 Salonboot groot	3,8	€ 40,3	€ 154 k	€ 16 k	€ 138 k	• 70% reguliere verkoop, 30% via derden • Prijs per uur € 284 (incl. 9% BTW) • Gemiddelde groepsgrootte 22 personen • Gemiddelde duur huur: 3,4 uur
Type 4 Salonboot klein	3,5	€ 53,3	€ 186 k	€ 18 k	€ 168 k	• 70% reguliere verkoop, 30% via derden • Prijs per uur € 232 (incl. 9% BTW) • Gemiddelde groepsgrootte: 8 personen • Gemiddelde duur huur: 2 uur
Type 5 Sloep groot	4,1	€ 14,7	€ 60 k	€ 9 k	€ 51 k	• 60% reguliere verkoop, 40% via derden • Prijs regulier ticket € 16 (incl. 9% BTW)
Type 6 Sloep klein	1,3	€ 17,9	€ 26 k	€ 2 k	€ 24 k	• 70% reguliere verkoop, 30% via derden • Prijs per uur € 36 (incl. 21% BTW) • Gemiddelde groepsgrootte: 5 personen • Gemiddelde duur huur: 3 uur

- *€0,66 belasting per passagier, geen vrijstelling*
- *30% commissie bij verkoop via derden*

* 10% van het volume zijn grote groepen, die een lager tarief betalen dan reguliere passagiers
** Voor veel type boten is de omzet uit ticketverkoop de voornaamste bron van inkomsten. Voor Type 3, 4 en 5 wordt ook gekeken naar Horeca omzet
Bron: Meerdere bronnen

eden mccallum

Slide 8: Toelichting uitgangspunten netto jaaromzet (exclusief horeca)

Hieronder lichten we in meer detail toe hoe we zijn gekomen tot (1) een inschatting van het aantal vervoerde passagiers per boot per jaar, en (2) de gemiddelde prijs per passagier.

4.2.1 Aantal vervoerde passagiers per boot per jaar

Jaarlijks maken vele miljoenen passagiers een rondvaart in Amsterdam. Reders zijn verplicht bij te houden hoeveel passagiers zij vervoeren, omdat hierover vermakelijkheidsretributie moet worden afgedragen. Om het gemiddeld aantal passagiers per boot per jaar te bepalen (voor de verschillende type boten), hebben wij voor dit onderzoek groepen van bedrijven samengesteld met een vergelijkbare vloot, dus een vloot die bestaat uit vergelijkbare boten (bijvoorbeeld: kleine salonboten). Aangezien de reders die met rondvaartboten van het Amsterdamse type varen vaak zowel grote (type 1) als kleinere (type 2) rondvaartboten hebben, zijn deze samen in één groep geplaatst. Voor de overige 4 typen boten konden aparte groepen worden gemaakt. De bedrijven die we niet goed konden indelen omdat de vloot bestaat uit een mix van boten hebben we geplaatst in de 'overige groep'. Voor deze 6 groepen is, in samenwerking met de afdeling belastingen van de gemeente Amsterdam, vastgesteld wat de som van de afgedragen vermakelijkheidsretributie is. Aangezien voor iedere passagier een vast bedrag aan belasting wordt afgedragen, is hiermee het aantal vervoerde passagiers in 2018 per groep in te schatten.

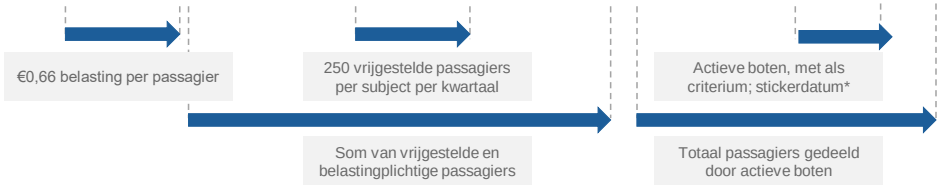
Naast belastingplichtige passagiers, mag iedere belastingplichtige ('subject' genoemd) ieder kwartaal 250 passagiers vervoeren zonder verplichting tot afdracht van de belasting. Dit aantal vrijgestelde passagiers is bij het totale volume opgeteld. Als voorbeeld: in de steekproef groep van grote rondvaartboten zaten 9 belastingplichtige bedrijven. Elk bedrijf mag 250 passagiers per kwartaal (dus 1 000 per jaar) vervoeren zonder belasting af te dragen. Deze 9 000 vrijgestelde passagiers (1 000 passagiers voor 9 belastingplichtige bedrijven) zijn opgeteld bij het aantal passagiers waarover wel belasting is betaald om te komen tot het totaal aantal vervoerde passagiers in de steekproef.

Om nu te komen tot het gemiddelde aantal passagiers per boot per jaar is in voor elke groep bepaald hoeveel 'actieve boten' er in de groep zitten. Een 'actieve boot' wil zeggen dat de boot een vergunning heeft en is voorzien van een sticker die de certificering waarborgt. In de steekproef van kleine salonboten (type 4 boten) zaten bijvoorbeeld 7 actieve boten. Als er geen geheel getal staat, komt dit doordat boten die gedurende het jaar actief zijn geworden naar rato van het aantal dagen zijn meegeteld. Aan de hand van het totaal aantal vervoerde passagiers per type boot per jaar en het aantal actieve boten, is het gemiddeld aantal vervoerde passagiers per boot per jaar berekend. Voor een gemiddelde grote sloep (type 5 boten) betekent dit dat het aantal vervoerde passagiers per jaar ongeveer 4 000 bedraagt. De getallen die deze berekening onderbouwen, worden getoond in slide 9.

Aantal vervoerde passagiers per boot per jaar – inschatting obv afgedragen belasting

(Onderbouwing) aangenomen aantal passagiers per type boot per jaar, obv 2018

Type boot	Afgedragen belasting € x 1 000	# belastingplichtige passagiers x 1 000	# subjecten	# vrijgestelde passagiers x 1 000	Totaal # passagiers x 1 000	# actieve boten*	# passagiers per boot per jaar x 1 000
Type 1	2 959	4 484	9	9	4 493	94	**47,8**
Type 2							**39,1****
Type 3	6	8	3	3	11	3	**3,8**
Type 4	14	21	3	3	24	7	**3,5**
Type 5	35	53	3	3	56	13,7	**4,1**
Type 6	22	33	4	4	37	27,8	**1,3**
Overige	769	1 166	94	94	1 260	377,5	**3,3**
Totaal	3 805	5 765	116	116	5 881	523	



* Bepaald op basis van stickerdatum. Boten die gedurende het jaar actief zijn geworden zijn pro rato meegeteld
** In de groep met Type 1 zitten 94 boten, met gemiddelde capaciteit van 79 personen. De capaciteit van Type 2 boten is 65 personen. Uitgaande van dezelfde bezettingsgraad als in Type 1, komt het geschatte volume op 39.1 duizend passagiers per jaar

eden mccallum

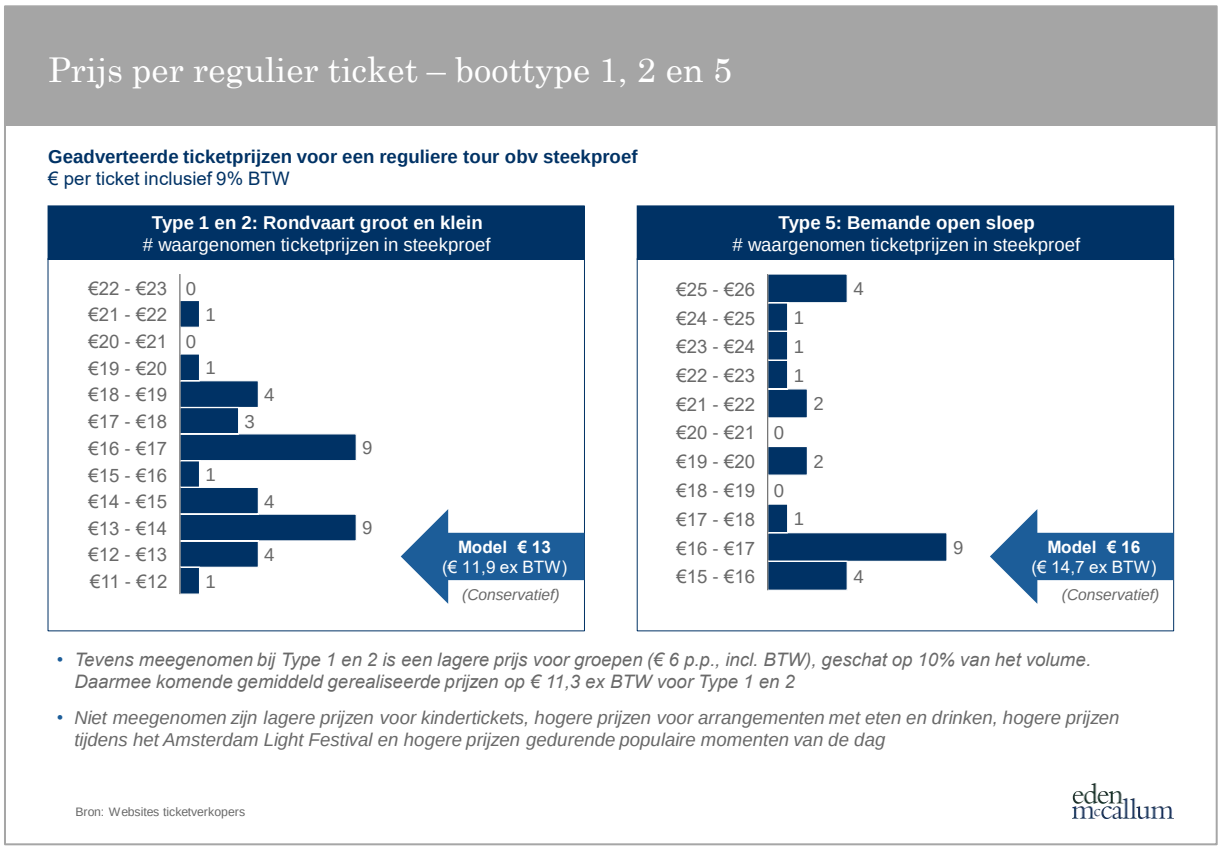
Slide 9: Onderbouwing aantal passagiers per type boot per jaar, op basis van afgedragen belasting

Zoals hierboven uitgelegd bestond één van 6 groepen uit zowel type 1 als type 2 boten. In deze groep zaten 9 belastingplichtige entiteiten ('subjecten') met in totaal 94 actieve boten, met een gemiddelde vervoerscapaciteit van 79. Aangezien deze gemiddelde vervoerscapaciteit sterk overeenkomt met type 1 boten, is het gemiddeld aantal vervoerde passagiers per boot in deze groep (ruim 47 duizend) als uitgangspunt genomen voor type 1 boten. Voor boten van type 2 is het volume berekend door aan te

nemen dat deze met dezelfde bezettingsgraad, maar met een lagere capaciteit opereren van 65. Zodoende is het uitgangspunt voor type 2 boten ruim 39 000 passagiers per boot per jaar.

4.2.2 Prijs per passagier

Voor rondvaartboten, zowel van type 1 als 2, als voor open sloepen, wordt typisch een ticketprijs gehanteerd. Voor dit onderzoek hebben wij een steekproef genomen van aangeboden ticketprijzen voor een regulier ticket. De resultaten van deze steekproef worden getoond in slide 10. Voor het rekenmodel is uitgegaan van de onderkant van de geadverteerde prijzen, want een conservatief uitgangspunt is. Voor rondvaartboten (type 1 en 2) is € 13 per passagier aangehouden en voor grote open sloepen € 16 per passagier, beiden inclusief BTW. Exclusief BTW zijn deze bedragen € 11,9 en € 14,7.



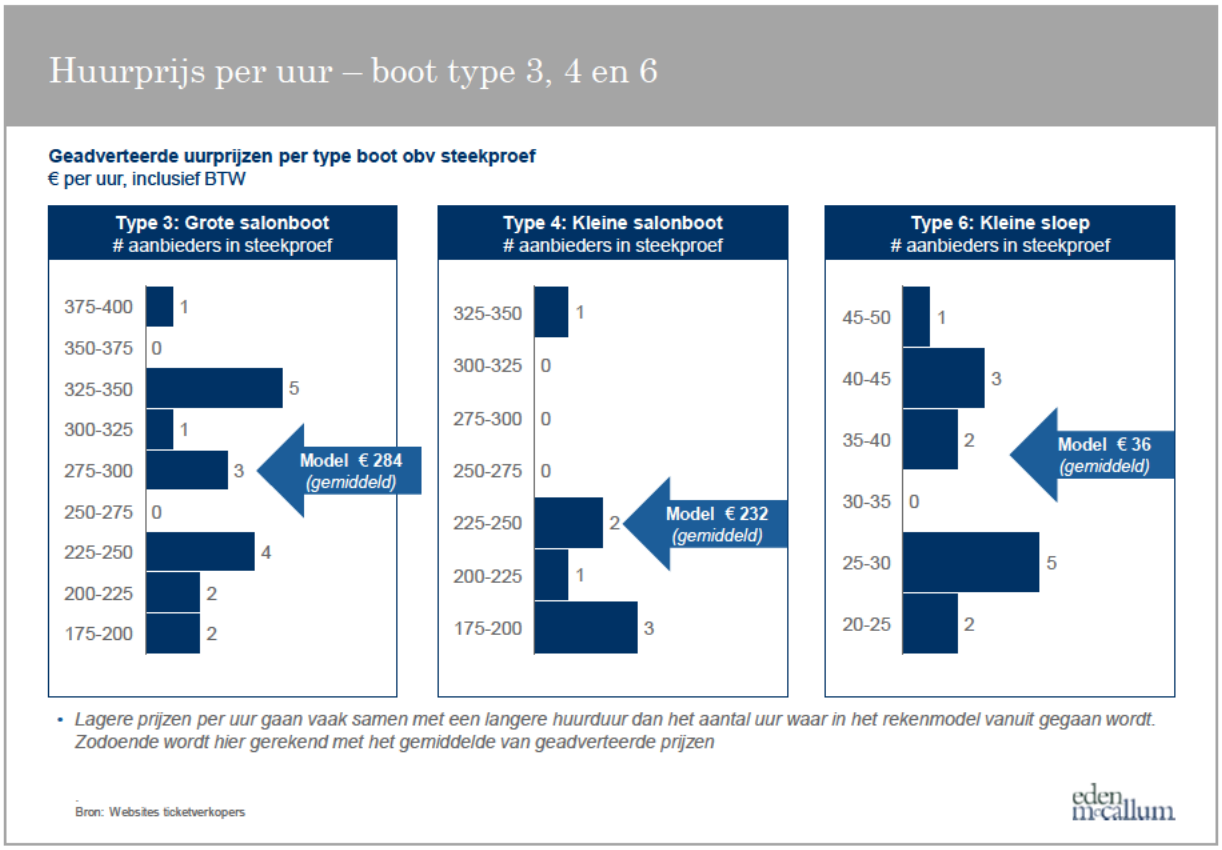
Slide 10: Prijs per regulier ticket op basis van geadverteerde ticketprijzen voor boottype 1, 2 en 5

Bij rondvaartboten (type 1 en 2) wordt echter een lagere prijs gehanteerd voor *grote groepen*, namelijk rond de € 6 per persoon. Om tot een conservatief antwoord te komen is het effect van grote groepen op de gemiddelde prijs meegenomen. In het rekenmodel is aangenomen dat 10 procent van de vervoerde passagiers op rondvaarboten als groep vaart. Als we dit effect meenemen bedragen de inkomsten per passagier € 11,3 voor grote en kleine rondvaartboten, exclusief BTW. In het rekenmodel is voor inkomsten per passagier voor type 1 en 2 boten dus niet met € 11,9, maar met € 11,3 gerekend (exclusief BTW).

Veel reders hanteren op bepaalde momenten en voor specifieke tochten hogere ticketprijzen, bijvoorbeeld op piekmomenten in het jaar (bijvoorbeeld tijdens het Amsterdam Light Festival), op populaire momenten van de dag, voor lange tochten, en voor arrangementen waarbij ook eten en

drinken wordt geserveerd. Het effect van deze piekprijzen en specifieke arrangementen is niet meengenomen. Hierdoor beschouwen wij de gehanteerde ticketprijzen als conservatief.

Voor salonboten en voor onbemande verhuur van kleine sloepen wordt typisch een huurprijs per uur gehanteerd. Ook hier hebben wij weer een steekproef genomen van de aangeboden prijzen per uur, per type boot, zie slide 11.



Slide 11: Huurprijs per uur, voor boten van type 3, 4 en 6

De *huurprijzen* die in het rekenmodel zijn gehanteerd, zijn gebaseerd op (geadverteerde) aanbiedingen op websites, zowel van de reders zelf, als van bredere ticketverkopers of botenverhuurders, aangevuld met opgevraagde offertes. Voor grote salonboten is een gemiddelde uurprijs aangehouden van € 284, voor kleine salonboten € 232 en voor onbemande sloepen € 36 (alle prijzen inclusief BTW)

Om te komen tot een schatting van de gemiddelde opbrengst per passagier voor salonboten en open sloepen hebben we vervolgens twee aannames moeten maken, namelijk voor de gemiddelde duur van een tocht, en voor het gemiddeld aantal passagiers op een boot. De gehanteerde uitgangspunten hiervoor worden getoond in slide 12, en worden hieronder in meer detail toegelicht.

Van prijs per uur naar prijs per passagier – boottype 3, 4 en 6

Berekening prijs per passagier, uit prijs per uur obv inschatting duur vaartocht en groepsgrootte

Type boot	Prijs per uur (incl. BTW)	Prijs per uur (ex BTW)*	Aanname duur huur (# uur)	Aanname groepsgrootte (# passagiers)	Prijs per passagier (ex BTW)
Type 3 Grote salonboot	€ 284	€ 261	3,4	22	**€ 40,3**
Type 4 Kleine salonboot	€ 232	€ 213	2	8	**€ 53,3**
Type 6 Kleine sloep	€ 36	€ 30	3	5	**€ 17,9**

* 9% BTW bij bemande verhuur, 21% BTW bij onbemande verhuur
Bron: Websites ticketverkopers

eden mccallum

Slide 12: Berekening prijs per passagier voor boten van type 3, 4 en 6

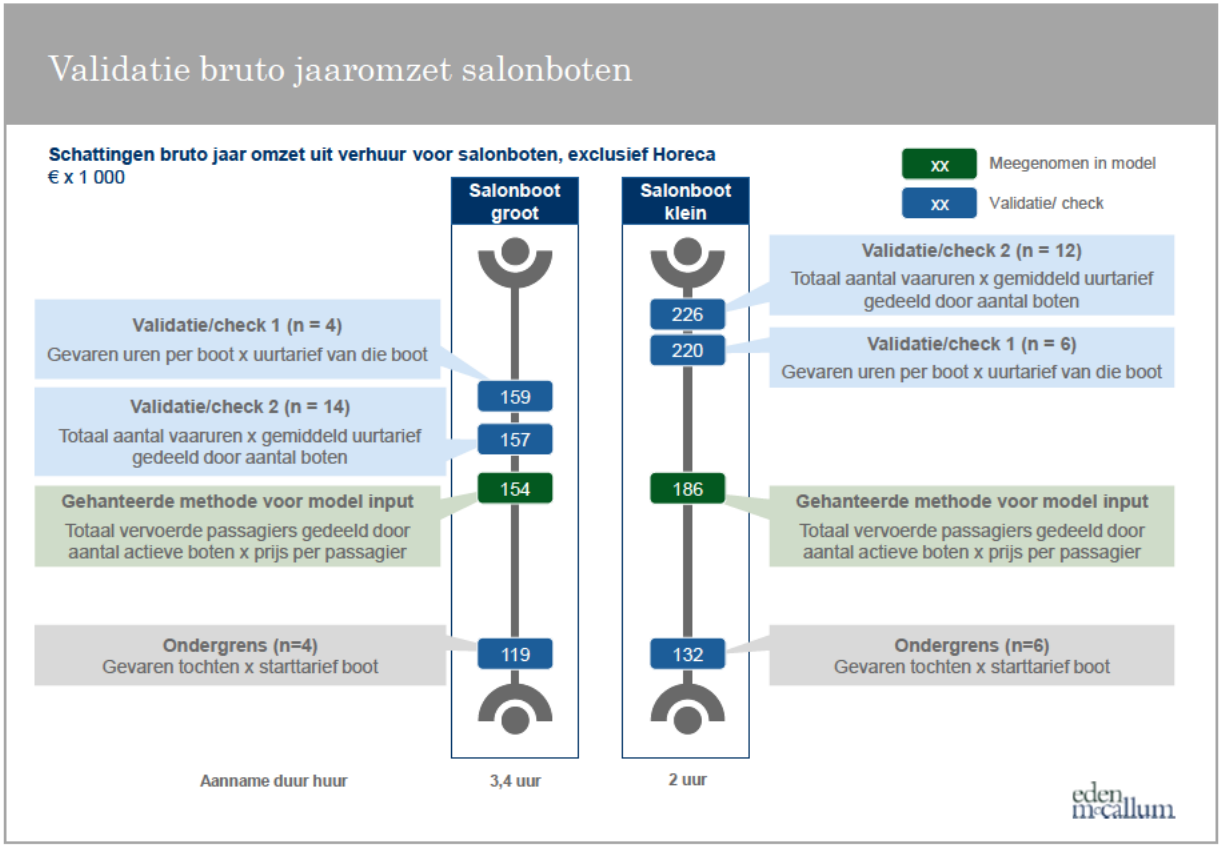
De *duur van de huur* is voor salonboten berekend aan de hand van scheepsbewegingen, zoals waargenomen met AIS[7] in 2018. Aan de hand van de AIS-gegevens is per type boot geanalyseerd hoeveel tochten er zijn gemaakt, en hoe lang deze tochten zijn geweest. Voor grote salonboten is op basis van een steekproef een gemiddelde tochtduur van 3.4 uur waargenomen. Voor kleine salonboten is een grotere waarde gemeten. Echter, voor kleine salonboten zijn ook losse tickets te koop voor een tochtje van 1, anderhalf of 2 uur. Het aandeel losse tickets met korte duur is niet goed in te schatten. Om tot een conservatief antwoord te komen hebben we aangenomen dat dit aandeel aanzienlijk is (circa 50 procent van de passagiers), en schatten wij de gemiddelde duur van een tocht voor een passagier op een kleine salonboot op 2 uur. Door te rekenen met een (naar wij inschatten) relatief korte duur komen de inkomsten per passagier lager uit, en daarmee is ons uitgangspunt wederom conservatief. Voor onbemande verhuur zijn geen scheepsbewegingen geregistreerd. De duur van de huur (3 uur) is daarom ingeschat op basis van aangeboden arrangementen, die typisch minimaal 2 uur beslaan, en korting bieden bij langere huur.

De aannames over gemiddelde *groepsgrootte* zijn gebaseerd op de maximale capaciteit van de verschillende typen boten en gemiddelde benutting van de capaciteit van 60-70 procent. Dit is mede ingegeven doordat er voor veel voorkomende arrangementen op salonboten met eten en drinken vaak een lagere capaciteit geldt dan het maximum. Sommige aanbieders van kleine salonboten met een reguliere capaciteit van 12 passagiers bieden bijvoorbeeld diner cruises aan voor maximaal 8 personen.

[7] Automatic Identification System is een transponder systeem voor de beroepsvaart ter bevordering van de veiligheid en verkeersmanagement.

Validatie omzet salonboten

Aangezien de gehanteerde methode om de omzet te schatten voor salonboten (type 3 en 4) aannames vereist met betrekking tot de duur van de huur en de groepsgrootte, en deze aannames een mate van onzekerheid bevatten, is de omzetschatting voor salonboten gevalideerd aan de hand van andere bronnen en schattingsmethoden. De uitkomst van deze schattingen worden getoond in slide 13. Uit de validatie blijkt dat de gebruikte schatting van de omzet reëel tot conservatief is.



Slide 13: Validatie bruto jaar omzet uit verhuur en ticketverkoop

Slide 13 toont in de groene blokjes de geschatte bruto jaaromzet per boot, voor type 3 en 4, namelijk € 154k voor een grote salonboot (type 3) en € 186k voor een kleine salonboot (type 4). Deze getallen zijn als basis genomen voor ons rekenmodel, en komen overeen met de getallen zoals getoond in slide 8.

Validatie check 1 toont de gemiddelde omzet van een steekproef van 6 vergelijkbare boten van type 3 (salonboot groot) en 6 vergelijkbare boten van type 4 (salonboot klein). Voor de boten in de steekproef is aan de hand van AIS-gegevens vastgesteld hoeveel vaaruren elke boot heeft gehad in 2018. Bij elke specifieke boot is het uurtarief gezocht, dat door de reder wordt aangeboden. Het product van deze twee is een schatting van de omzet voor een specifieke boot. Vervolgens is hiervan het gemiddelde genomen over de steekproef. Voor grote salonboten bedraagt dit getal € 159k en voor kleine salonboten € 220k.

Validatie check 2 toont de gemiddelde omzet van een grotere groep (meer dan 10) vergelijkbare boten. Voor de boten in de steekproef is aan de hand van AIS het totaal aantal vaaruren bepaald in 2018. Dit

totaal is vervolgens gedeeld door het aantal actieve boten in de steekproef. Het gemiddeld aantal vaaruren per boot is vervolgens vermenigvuldigd met de eerder bepaalde gemiddelde uurprijs voor het type boot (zoals weergegeven in slide 11). Deze schatting is dus niet op bootniveau gemaakt, maar is een gemiddelde voor een groep boten van hetzelfde type. Voor grote salonboten komt de bruto jaaromzet volgens deze rekenmethode op € 157k en voor kleine salonboten op € 226k.

De *ondergrens* toont de absolute ondergrens, want hierbij is de omzet geschat door het totaal aantal gevaren tochten in 2018 voor een steekproef van type 3 en type 4 boten zoals bepaald aan de hand van AIS te vermenigvuldigen met het starttarief van de boot. Aangezien boten per definitie minimaal voor dat tarief worden geboekt, maar vaak langer, is dit een ondergrens voor de mogelijke omzet. Voor grote salonboten bedraagt dit € 119k, en voor kleine salonboten € 132k.

Aan de hand van de twee validatie berekeningen en de ondergrens berekening stellen wij vast dat de door ons gehanteerde rekenmethodiek om de omzet te bepalen voor grote en kleine salonboten voldoende realistisch is. De uitkomsten van de validatie, en van de ondergrens berekening liggen allen voldoende in de buurt (en rondom) de door ons gemaakte inschatting.

De gebruikte methode, de onderliggende bronnen en de gebruikte inputwaarden staan nader beschreven in slide 14.

Uitleg validatie

Beschrijving validatie omzet type 3 en 4

Beschrijving methode	Inputfactoren	Bron per factor	Type 3	Type 4
Gehanteerde methode Omzet is het product van het gemiddeld aantal vervoerde passagiers per boot (berekend uit totaal vervoerde passagiers gedeeld door actieve schepen) en de prijs per passagier (berekend uit de uurprijs x aantal uren voor een tocht gedeeld door gemiddeld aantal passagiers per boot)	Totaal aantal vervoerde passagiers	Berekend uit totaal betaalde belasting en belasting per passagier (€ 0,66)	Zie slide 9	
	Aantal actieve boten	RPA lijst, criterium stickerdatum		
	Gemiddeld huurprijs per uur	Bepaald obv een steekproef van werkelijke aanbiedingen	Zie slide 11	
	Aantal passagiers per groep	Bepaald aan de hand van de capaciteit van de boot	Zie slide 12	
	Aantal uren per tocht	Bepaald obv een steekproef uit AIS (scheepsbewegingen)		
Validatie/ check 1 Omzet is per boot geschat als het product van het aantal vaaruren per boot en de prijs per uur	Aantal vaaruren per boot	Gemeten per boot obv AIS (scheepsbewegingen)	550 uur	1 200 uur
	Uurprijs voor huren boot	Website aanbieder boot	€ 325	€ 200
Validatie/ check 2 De gemiddelde omzet is door het totaal aantal vaaruren te delen door het aantal boten en te vermenigvuldigen met de gemiddelde uurprijs	Totaal aantal vaaruren	Bepaald obv een steekproef uit AIS (scheepsbewegingen)	8 400	12 700
	Aantal boten	De grootte van de steekpoef	14	12
	Gemiddeld huurprijs per uur	Bepaald obv een steekproef van werkelijke aanbiedingen	Zie slide 11	
Ondergrens Omzet is per boot geschat als het product van het aantal tochten en het startarief van de boot	# tochten	Bepaald obv een steekproef uit AIS (scheepsbewegingen)	200	290
	Starttarief boot	Bepaald obv een steekproef van werkelijke aanbiedingen	€ 650	€ 500

Bron: AIS; Belastingen; RPA; Eden McCallum analyse

eden mccallum

Slide 14: Toelichting en uitleg bij validatie van de bruto omzet voor boot type 3 en 4

4.3. Additionele inkomsten uit horeca

Naast ticketverkoop realiseren reders van met name salonboten en grote sloepen vaak ook inkomsten uit verkoop van eten en drinken aan boord. De schatting van de omzet uit horeca wordt weergegeven

in slide 15 en is alleen bepaald voor salonboten en grote sloepen. Voor rondvaartboten (type 1 en 2) is aangenomen dat de extra omzet uit horeca 0 is. Dit is een conservatieve aanname.

Voor salonboten (type 3 en 4) en grote sloepen (type 5) is het aandeel van de tochten waarbij lunch of diner wordt geserveerd bepaald aan de hand van AIS-gegevens. Voor tochten die tijdens lunchtijd (12-13) of dinertijd (18-20) hebben plaatsgevonden is aangenomen dat lunch of diner geserveerd is (waarbij het aandeel naar beneden is afgerond tot het dichtstbijzijnde tiental). De gemiddelde prijzen voor lunch of diner aan boord zijn gebaseerd op ontvangen offertes, en geadverteerde prijzen online, en omvatten zowel drinken als eten. Gerealiseerde inkoopkosten zijn gebaseerd op interviews.

De inschatting van inkomsten uit horeca houdt expliciet geen rekening met twee zaken die grote invloed kunnen hebben op de inkomsten. Dat zijn enerzijds trouwerijen of andere feesten, waar over het algemeen een flink prijskaartje aan hangt. Anderzijds is ook geen rekening gehouden met prijzen voor lunch of diner op piekmomenten in het jaar, zoals tijdens de canal parade, koningsdag en het Amsterdam Light Festival. Tijdens deze piekmomenten zullen de opbrengsten per persoon voor horeca aan boord aanzienlijk hoger liggen. Omdat we geen rekening hebben gehouden met speciale evenementen en piekprijzen tijdens het jaar, beoordelen wij de gemaakte inschattingen uit horeca als conservatief.

Inschatting jaar inkomsten uit horeca – boot type 3, 4 en 5

Onderbouwing inschatting jaarinkomsten uit horeca

	Type	Aandeel van alle tochten*	Gem. Prijs (ex BTW)**	Omzet (ex BTW)	Inkoop kosten***	Marge
Type 3, salonboot groot	Niets, of alleen een drankje	60%	€ 2,5	c. € 63 k	c. € 31 k	**c. € 32 k**
	Lunch	20%	€ 25			
	Diner	20%	€ 50			
Type 4, salonboot klein	Niets, of alleen een drankje	30%	€ 2,5	c. € 90 k	c. € 47 k	**c. € 43 k**
	Lunch	40%	€ 25			
	Diner	30%	€ 50			
Type 5, sloep groot	Niets, of alleen een drankje	100%	€ 4	€ 16 k	c. € 5 k	**c. € 11 k**

- *Niet meegenomen in de inschatting van Horeca inkomsten zijn hogere prijzen en bezettingen gedurende grote evenementen zoals Koningsdag en de Canal Parade, of hogere inkomsten voor bruiloften*

* Gebaseerd op het aandeel tochten tussen 12:00 en 13:00 voor lunch en tussen 18:00 en 20:00 voor diner
** Prijzen gebaseerd op online aangeboden arrangementen en ontvangen offertes. BTW tarief van 9% op eten en drinken en 21% op alcoholhoudende drank
*** De inkoopkosten zijn afhankelijk van de omzetmix, en hoger voor ingekochte lunch/ diner catering (c. 70%) dan voor dranken (c. 30%)
Bron: AIS data; websites ticketverkopers

eden mccallum

Slide 15: Inschatting inkomsten uit horeca voor boot type 3, 4 en 5

4.4 Operationele kosten

Voor het overzicht van de kosten is voortgebouwd op eerdere bevindingen uit onderzoek van met name Ecorys. De gehanteerde operationele kosten worden getoond in slide 16. Voor salonboten en sloepen zijn de personeelskosten berekend aan de hand van de kosten voor de gemiddelde inzet van

deze boten over het jaar. Deze “part-time factor” is ook gebruikt in het onderzoek van Ecorys. Voor dit onderzoek is deze factor gebaseerd op de inzet van boten zoals vastgelegd in AIS-gegevens. De inzet per type boot, voor type 3-5 is bepaald in verhouding tot boten van type 1. Voor kleine sloepen is gerekend met 0,15 FTE per boot, aangezien de vergunning voor onbemande verhuur vaak per 10 boten wordt gegeven. Deze factor impliceert ongeveer 1 fulltime medewerker per 7 verhuurbare boten.

Overzicht operationele kosten

Toelichting meegenomen operationele kosten
€ x 1 000 per jaar

Type boot	Personeel	Verzekering en onderhoud	Overige kosten*	Totaal	Toelichting personeel
Type 1 Rondvaart groot	186	24	13	223	• Personeelskosten: uitgegaan van 35% van de omzet, conform rapport Ecorys. Ruim voldoende om kosten voor schipper, verkooporganisatie en schoonmaak te dekken
Type 2 Rondvaart klein	154	16	9	179	
Type 3 Salonboot groot	36	26	5	67	• Bemanning: 1 schipper groot vaarbewijs en 1 hostess grote boot • Part-time factor** van 0,4 FTE
Type 4 Salonboot klein	49	18	3	70	• Bemanning: 1 schipper klein vaarbewijs en 1 hostess kleine boot • Part-time factor** van 0,7 FTE
Type 5 Sloep groot	38,5	3,2	1,9	44	• Bemanning: 1 schipper klein vaarbewijs en 1 hostess kleine boot • Part-time factor** van 0,55 FTE
Type 6 Sloep klein	7,5	1,4	1,2	10	• Personeelskosten geschat op € 50k, 0,15 FTE aangenomen
	Kosten per FTE: • schipper groot vaarbewijs € 50k • schipper klein vaarbewijs € 35k • hostess grote boot € 40k • hostess kleine boot € 35k	Verzekering en onderhoud: uitgegaan van respectievelijk 1% en 3% van aanschafprijs, conform rapport Ecorys	Overige kosten: uitgegaan van bovengrens kosten geschat door Ecorys		

* Overige kosten omvatten met name ligplaatsgelden en energiekosten. Afdracht VRM is in het financiële model meegenomen onder commissies en belasting i.t.t. Ecorys
** Boten zijn niet continu in gebruik, en het personeel schaalt mee. Het aantal vaaruren ten opzicht van Type 1 is c. 40% (Type 3), c. 70% (Type 4) en c. 55% (Type 5)
Bron: Ecorys; jaarverslagen reders, AIS data; RPA lijst.

eden mccallum

Slide 16: Overzicht aangenomen operationele kosten

5. Nawoord

In dit nawoord willen wij de volgende boodschappen benadrukken:

1. Dit onderzoek is een '**best effort'** uitgevoerd over een periode van 6 weken, waarbij vooral aandacht is besteed aan die factoren die de terugverdientijd het meeste beïnvloeden.
2. In dit onderzoek is voor alle berekeningen gekozen voor een **conservatieve rekenmethodiek** waarmee we bedoelen dat (in het geval van onzekerheden) gewerkt is met uitgangspunten die eerder leiden tot een langere, dan een kortere terugverdientijd.
3. De **betrouwbaarheid van de uitkomsten** van dit onderzoek zullen niet verbeteren door selectief te optimaliseren op bepaalde uitgangspunten; de uitgangspunten en uitkomsten van dit onderzoek moeten in samenhang beoordeeld worden.
4. Het onderzoek gaat uit van de situatie zoals deze was ten tijde van het onderzoek, zowel de **bestaande marktdynamiek als regelgeving**. Het onderzoek gaat niet in op de mogelijke effecten van veranderende marktdynamiek, of gewijzigde regelgeving.

5.1 Best effort

Dit rapport is tot stand gekomen na onderzoek over een periode van 6 weken waarbij de meeste aandacht is besteed aan factoren die een grote invloed hebben op de uitkomsten (zie ook paragraaf 3.2). Dit wil zeggen dat we niet alle factoren met dezelfde diepgang hebben onderzocht, maar ons vooral hebben gericht op de belangrijkste factoren (zie hoofdstuk 4).

5.2 Conservatieve rekenmethodiek

In sommige gevallen bleek het mogelijk om zeer precieze gegevens te verzamelen (o.a. via AIS). In andere gevallen hebben we moeten werken met sterk uit elkaar liggende datapunten of schattingen uit interviews. Om in deze gevallen te komen tot realistische uitgangspunten voor het rekenmodel, hebben we ernaar gestreefd om te kiezen voor veel voorkomende (ofwel 'representatieve') datapunten, die bovendien 'conservatief' zijn. Met conservatief bedoelen we dat de resulterende terugverdientijd bij deze uitgangspunten eerder te hoog dan te laag uitvalt. Hiermee voorkomen we dat de berekende terugverdientijden in de praktijk voor veel reders te kort zullen zijn om hun investering terug te verdienen.

5.3 Betrouwbaarheid van de uitkomsten bij selectieve wijziging uitgangspunten

In dit onderzoek zijn de uitkomsten tot stand gekomen door verschillende uitgangspunten met elkaar te combineren. Elk uitgangspunt heeft een bepaalde onzekerheidsmarge, ofwel, soms is het gekozen datapunt wellicht wat aan de hoge kant, en soms is het wat aan de lage kant. Bij het combineren van de uitgangspunten is er in samenhang naar gekeken, om te zorgen dat de berekende uitkomsten in de praktijk gehaald kunnen worden. Doordat we uitgangspunten hebben gecombineerd heffen verschillen elkaar op. Als in een eventueel vervolgtraject *alleen specifieke* uitgangspunten uitgelicht worden om aangepast te worden (mogelijk met als doel om een case te maken voor een ander type boot, of business model) dan brengt dat een bepaald risico met zich mee. Om de betrouwbaarheid te garanderen, zal altijd naar de uitgangspunten in samenhang moeten worden gekeken.

5.4 Bestaande marktdynamiek en regelgeving

- Er is in het onderzoek uitgegaan van een *weinig liquide markt voor rondvaartboten* (type 1 en 2), en op basis daarvan is de restwaarde voor type 1 en 2 rondvaartboten conservatief op 0 gesteld. Bij een tijdelijke duur voor rondvaartvergunningen zal over de jaren waarschijnlijk een meer liquide markt ontstaan voor deze boten, waarmee een restwaarde van 0 minder reëel wordt. Dit effect is in dit onderzoek niet meegenomen.
- Dit rapport is gebaseerd op *huidige gegevens voor volume en prijs* (volumegegevens uit 2018, en prijsgegevens uit 2019). Het is niet zeker dat deze gegevens ook voor de toekomst gelden. Zo berekenen we bijvoorbeeld in het onderzoek een gemiddeld aantal passagiers per boot op basis van huidige uitgangspunten, en we gaan ervan uit dat deze bezetting ook voor de komende jaren zal gelden. Deze aanname is correct als het aantal vervoerde passagiers gelijke tred houdt met de aangeboden capaciteit van actieve boten. De precieze grootte en groei van de markt zijn geen onderwerp geweest van dit onderzoek.
- Het onderzoek gaat uit van *bestaande regelgeving*. Wijzigingen in regelgeving kunnen invloed hebben op de investering die een reder moet doen, de omzet die hij kan realiseren of de kosten die hij daarvoor moet maken. De Gemeente Amsterdam, maar ook de Scheepvaartinspectie, de Nederlandse overheid en de Europese Unie hebben daarmee mogelijk invloed op terugverdientijden die reders bij gewijzigd beleid zullen realiseren. In dit onderzoek is geen rekening gehouden met wijzigingen in beleid, of regelgeving, in de breedste zin van het woord.

Van: 5.1.2.e
Aan: 5.1.2.e
Cc: 5.1.2.e 5.1.2.e
Onderwerp: Re: Rapport Eden McCallum
Datum: donderdag 4 juli 2019 11:33:28

Tot dan.

Groeten,
5.1.2.e

Op 4 jul. 2019 om 11:00 heeft 5.1.2.e <5.1.2.e @nl.ey.com> het volgende geschreven:

> Hi 5.1.2.e
>
> Graag morgen @ 09:30. Ik zet een conference call op.
>
> Tot dan!
>
> 5.1.2.e | 5.1.2.e Operational Transaction Services
>
> EY Advisory Netherlands LLP
> Mobile: +31 6 5.1.2.e | 5.1.2.e @nl.ey.com
>
> Join us at EY wavespace to explore innovative ideas that will help you successfully navigate the Transformative Age.
> ey.com/wavespace
>
> ---
>
> **From:** 5.1.2.e [mailto 5.1.2.e @amsterdam.nl]
> **Sent:** Thursday, July 4, 2019 8:17 AM
> **To:** 5.1.2.e <5.1.2.e @nl.ey.com>
> **Cc:** 5.1.2.e 5.1.2.e @nl.ey.com>
> **Subject:** Re: Rapport Eden McCallum
>
> Dag 5.1.2.e
>
> Vandaag zou ik kunnen van 10:30-11:00 en na 16:15;
> morgen van 9:30-10:00 en na 11:30
>
> Met vriendelijke groet,
> 5.1.2.e
>
> Op 3 jul. 2019 om 16:41 heeft 5.1.2.e <5.1.2.e @nl.ey.com> het volgende geschreven:
>
> > Hi 5.1.2.e
> >
> > Dank voor het rapport en het prettige gesprek. Ik zou graag op korte termijn een call opzetten, en 5.1.2.e (in cc) daarbij betrekken. 5.1.2.e heeft de meeste affiniteit met deze materie binnen onze organisatie, en we willen graag nog wat vragen stellen alvorens met een voorstel te komen. Schikt dit morgen of overmorgen?
> >
> > Groeten,
> >
> > 5.1.2.e | 5.1.2.e | Operational Transaction Services

EY Advisory Netherlands LLP
Mobile: +31 6 5.1.2.e | 5.1.2.e @nl.ey.com

Join us at EY wavespace to explore innovative ideas that will help you successfully navigate the Transformative Age.
ey.com/wavespace

From: 5.1.2.e [mailto: 5.1.2.e @amsterdam.nl]
Sent: Tuesday, July 2, 2019 10:50 AM
To: 5.1.2.e < 5.1.2.e @nl.ey.com>
Subject: Rapport Eden McCallum

Dag 5.1.2.

Hierbij het Eden McCallum rapport over de terugverdientijden.

Zoals besproken zoeken we een 'inside out' verificatie van dit rapport. Om vertrouwelijkheid van de gegevens van de reders te waarborgen zijn we daarbij alleen op zoek naar de conclusie:

- is er reden om de uitkomst (terugverdientijd) van het rapport aan te passen
- zo ja, met hoeveel jaar dan
- ook zou een mogelijke conclusie kunnen zijn dat onvoldoende informatie of transparantie verkregen is om dit oordeel te kunnen vellen.

Enkele reders hebben aangegeven mee te willen werken. We denken aan het onderzoeken van de gegevens van twee grote en drie kleinere reders. Toegang tot de reders zou vanaf half juli mogelijk zijn.

Met vriendelijke groet,
5.1.2.e

5.1.2.e
5.1.2.e
Programma Varen - Passagiersvaart

Gemeente Amsterdam

M 06 5.1.2.e
5.1.2.e @amsterdam.nl
Korte Ouderkerkerdijk 7, 1096 AC Amsterdam

Op dit bericht is een proclaimer van toepassing:
amsterdam.nl/proclaimer

De gemeente Amsterdam streeft naar optimale dienstverlening en zorgvuldige afhandeling van e-mailverkeer. Als een e-mail niet voor u is bestemd, verzoekt de gemeente u vriendelijk ons van de juiste adressering op de hoogte te stellen en de e-mail te verwijderen zonder de informatie te

gebruiken en te delen met anderen. Voor verdere informatie over de rechten op informatie, zie https://www.amsterdam.nl/proclaimer.

==========
Op dit e-mailbericht en eventuele bijbehorende attachments is een disclaimer van toepassing, die is opgenomen op onze website: http://www.ey.com/NL/nl/Home/E-mail-disclaimer Indien u niet in staat bent deze disclaimer te raadplegen en/of op te slaan, kunt u een e-mail bericht zenden aan mailto:info@nl.ey.com, waarna wij u de disclaimer zullen toezenden.
==========
This e-mail and any attachments are subject to a disclaimer which is included on our website: http://www.ey.com/NL/nl/Home/E-mail-disclaimer If you are unable to retrieve and/or save this disclaimer, please send an e-mail to mailto:info@nl.ey.com and we will send you the disclaimer.
==========

De gemeente Amsterdam streeft naar optimale dienstverlening en zorgvuldige afhandeling van e-mailverkeer. Als een e-mail niet voor u is bestemd, verzoekt de gemeente u vriendelijk ons van de juiste adressering op de hoogte te stellen en de e-mail te verwijderen zonder de informatie te gebruiken en te delen met anderen. Voor verdere informatie over de rechten op informatie, zie https://www.amsterdam.nl/proclaimer.

==========
Op dit e-mailbericht en eventuele bijbehorende attachments is een disclaimer van toepassing, die is opgenomen op onze website: http://www.ey.com/NL/nl/Home/E-mail-disclaimer Indien u niet in staat bent deze disclaimer te raadplegen en/of op te slaan, kunt u een e-mail bericht zenden aan mailto:info@nl.ey.com, waarna wij u de disclaimer zullen toezenden.
==========
This e-mail and any attachments are subject to a disclaimer which is included on our website: http://www.ey.com/NL/nl/Home/E-mail-disclaimer If you are unable to retrieve and/or save this disclaimer, please send an e-mail to mailto:info@nl.ey.com and we will send you the disclaimer.
==========

Van: 5.1.2.e
Aan: 5.1.2.e
Cc: 5.1.2.e 5.1.2.e 5.1.2.e
Onderwerp: RE: update
Datum: maandag 12 augustus 2019 11:59:45

Dan ontvangen we graag de verwerkersovereenkomst, zodat we de database kunnen ontvangen. Ik heb overigens per abuis 2018-2019 genoemd, dat had 2017-2018 moeten zijn. Dan is dat volgens mij meer data dan 5.1.2.e heeft gebruikt, maar ik zal hem ook wel even bellen. Hij had tijdens ons vorige gesprek dat de verwerking van de data wel meeviel, dus ik verwacht dat dat wel goed komt.

Alvast bedankt!

Mvg
5.1.2.e

5.1.2.e | 5.1.2.e

EY Transaction Advisory Services
Mobile: +31 6 5.1.2.e | 5.1.2.e @nl.ey.com

Chamber of Commerce Rotterdam: 73624926 Registrar of Companies for England and Wales: OC425442

Subscribe now to stay informed about topics and events that are relevant to you.

From: 5.1.2.e <5.1.2.e @amsterdam.nl>
Sent: Sunday, August 11, 2019 2:01 AM
To: 5.1.2.e <5.1.2.e @nl.ey.com>
Cc: 5.1.2.e <5.1.2.e @nl.ey.com>; 5.1.2.e <5.1.2.e @nl.ey.com>; 5.1.2.e <5.1.2.e @nl.ey.com>
Subject: Re: update

Dag 5.1.2.e

Goed om te vernemen dat de datawinning op gang is gekomen.

Ten aanzien van AIS data, we kunnen zorgen dat jullie een kopie hiervan krijgen, na ondertekening van een verwerkers overeenkomst. Het is wel een groot bestand met meerdere datapunten per schip per minuut indien het schip vaart, minder als een schip niet vaart. Ieder datapunt is een record met daarin een tijdstempel, schipsidentificatie, koers, richting. Als jullie gerichte vragen hebben dan kan ik die ook wegzetten bij 5.1.2.e van Eden McCallum (hij heeft deze database over 2018 en al diverse analyses erop gedaan). Laat maar weten wat jullie voorkeur heeft.

De Vermakelijkheidsretributie kunnen wij niet per bedrijf ontvangen ivm privacy wetgeving (kan Deinst belastingen van de gemeente niet zomaar aan andere onderdelen van de gemeente sturen). Ik denk dat jullie een beter beeld kunne krijgen door de reders zelf te vragen naar hun VRB afdracht.

Eden McCallum heeft veel informatie ontvangen van 5.1.2.e 5.1.2.e 5.1.2.e 5.1.2.e, Tel: 5.1.2.e, MOB: 06 5.1.2.e 5.1.2.e, 5.1.2.e heeft Eden McCallum ook in contact gebracht met een scheepswerf in Zaandam waar op dat moment ook een aantal boten uit Amsterdam lagen. Verder geen specifieke contacten met scheepswerven.

Met vriendelijke groet,
5.1.2.e

Op 9 aug. 2019 om 16:23 heeft 5.1.2.e 5.1.2.e @nl.ey.com> het volgende geschreven:

> Beste 5.1.2.e
>
> Aan het einde van deze week nog even een update. De ontvangst van datasets begint nu op gang te komen, helaas iets later dan gepland. Dit komt door afwezigheid van personeel door vakanties, maar vooral door discussies die we hebben gehad over de NDA. Gelukkig zijn we daar nu uit en zijn ook deze partijen gestart met het verstrekken van informatie. In de bijlage -zoals toegezegd- een blanco versie van de NDA voor jullie dossier. Met de informatie die we wel tijdig hebben ontvangen van een grote en een kleinere rederij zijn we uiteraard aan de slag gegaan. Op basis hiervan hebben we de eerste follow-up Q&A kunnen sturen, daar zijn we dus goed op weg. Ik verwacht dat de overige partijen snel kunnen leveren, maar door de vertraging van een week staat er wel iets meer druk op de planning.
>
> Ten aanzien van aanvullende gegevens zou het erg fijn zijn als je ons zou kunnen helpen aan de AIS database (2018-2019), zodat we de vaarbewegingen kunnen gebruiken voor (o.a.) de toekenning van indirecte kosten aan de verschillende boottypen. Ook willen we graag vanuit de vermakelijkheidsretributie (aantallen en de herkomst van de betalingen) het aantal passagiers/tickets en de verkoopkanalen afleiden. Kunnen we die gegevens van jullie ontvangen?
>
> We denken er ook over om enkele scheepswerven te benaderen, om beter inzicht te krijgen in het onderhoudsprofiel van de oudere schepen en daarmee een beter beeld van de investering als het niet om nieuwbouw gaat. We kunnen de namen van die scheepswerven vragen aan de rederijen, maar wellicht heb je zelf ook een aantal werven in gedachte? We kunnen hier ook over bellen als dat eenvoudiger is.
>
> Alvast een prettig weekend!
>
> Met vriendelijke groet,
>
> 5.1.2.e

<image001.gif> 5.1.2.e | 5.1.2.e

EY Transaction Advisory Services
Antonio Vivaldistraat 150, 1083 HP Amsterdam, Netherlands
Mobile: +31 6 5.1.2.e | 5.1.2.e @nl.ey.com
Website: http://www.ey.com

Chamber of Commerce Rotterdam: 73624926 Registrar of Companies for England and Wales: OC425442

Subscr be now to stay informed about topics and events that are relevant to you.

==========
Op dit e-mailbericht en eventuele bijbehorende attachments is een disclaimer van toepassing, die is opgenomen op onze website: http://www.ey.com/NL/nl/Home/E-mail-disclaimer Indien u niet in staat bent deze disclaimer te raadplegen en/of op te slaan, kunt u een e-mail bericht zenden aan mailto:info@nl.ey.com, waarna wij u de disclaimer zullen toezenden.
==========
This e-mail and any attachments are subject to a disclaimer which is included on our website: http://www.ey.com/NL/nl/Home/E-mail-disclaimer If you are unable to retrieve and/or save this disclaimer, please send an e-mail to mailto:info@nl.ey.com and we will send you the disclaimer.
==========

<Project Canalboats - NDA template.pdf>

De gemeente Amsterdam streeft naar optimale dienstverlening en zorgvuldige afhandeling van e-mailverkeer. Als een e-mail niet voor u is bestemd, verzoekt de gemeente u vriendelijk ons van de juiste adressering op de hoogte te stellen en de e-mail te verwijderen zonder de informatie te gebruiken en te delen met anderen. Voor verdere informatie over de rechten op informatie, zie https://www.amsterdam.nl/proclaimer.

==========
Op dit e-mailbericht en eventuele bijbehorende attachments is een disclaimer van toepassing, die is opgenomen op onze website: http://www.ey.com/NL/nl/Home/E-mail-disclaimer Indien u niet in staat bent deze disclaimer te raadplegen en/of op te slaan, kunt u een e-mail bericht zenden aan mailto:info@nl.ey.com, waarna wij u de disclaimer zullen toezenden.
==========
This e-mail and any attachments are subject to a disclaimer which is included on our website: http://www.ey.com/NL/nl/Home/E-mail-disclaimer If you are unable to retrieve and/or save this disclaimer, please send an e-mail to mailto:info@nl.ey.com and we will send you the disclaimer.
==========

Dear [Company name],

Project Canalboats

We write to confirm the terms of our agreement in respect of the confidentiality and non-disclosure of the information you will be making available to EY Transaction Advisory Services ***("EY", "we", or "us").***

You will be providing us with access to certain information, which has been designated as confidential information, and which relates to financial and operational data. This information may be disclosed to us either in writing, orally or by access to computer systems or data, but will be clearly designated on its face or otherwise in writing by you as being confidential ("the Information"). In consideration for you granting this access to the Information, EY agrees that:

1. Subject to the below, we will keep the Information strictly confidential and will not disclose it to any third part without your prior written consent.

2. The Information will only be disclosed to those personnel of EY and member firms of the Ernst & Young global organization who need to know it for the proper performance of their duties in relation to this project, and then only to the extent reasonably necessary. EY will take appropriate steps to ensure that all personnel to whom access to the Information is given are aware of its confidentiality.

3. The Information disclosed to us will be used solely for the purpose of our assessment of the "Repayment period" of different types of ships included in the sample fleet provided to us in relation to our engagement with the Gemeente Amsterdam for said purpose. As such the Information may form the basis of our conclusion, but will be presented on an anonymised and aggregate (non-individual) basis.

4. EY will comply with the confidentiality obligations set out herein for a period of two years from the date of disclosure.

5. On the termination of our involvement in the above project, and upon being requested to do so, EY will return the Information disclosed to it within a reasonable period, subject to the retention of proper professional records.

6. The obligations contained above shall not apply to any Information which:

    a. is or becomes publicly available otherwise than through a breach of this agreement;

    b. is already in EY's possession without any obligation of confidentiality;

    c. is obtained by EY from a third party without any obligation of confidentiality;

    d. is independently developed by EY outside the scope of this agreement;

    e. EY discloses pursuant to law or any professional or regulatory obligation;

f. disclosed by EY when acting on its own behalf in disciplinary, criminal, or civil proceedings.

7. The terms of this agreement shall be governed solely by the Netherlands law, and the Courts of the Netherlands shall have exclusive jurisdiction in respect of any dispute arising out of it or in connection with it.

We should be grateful if you would acknowledge your agreement to these terms by signing the copy of this letter where indicated, and returning to us.

Yours faithfully

EY Transaction Advisory Services

5.1.2.e

5.1.2.e

We agree to the above terms regulating the disclosure of the Information.

....

Name Date

For and on behalf of [ ]

Van: [redacted]
Aan: [redacted]
Onderwerp: Re: update
Datum: dinsdag 3 september 2019 15:51:45

Dag [redacted]

Mooi dat de cijfers er komen.

Maandag 9 september om 16:00 zitten we weer met de reders en de wethouder om ook de bevindingen van jullie onderzoek te delen.
In de loop van deze week zouden we daarom al graag horen welke richting jullie conclusies waarschijnlijk opgaan.
Voor maandag volstaat de inhoudelijke terugkoppeling van de resultaten (hoeft dus nog niet in een presentatie).

Morgen verwacht ik jullie de ondertekende opdrachtbrief te kunnen versturen.
Dank en groeten,
[redacted]

Op 2 sep. 2019, om 10:33 heeft [redacted]
<[redacted]@nl.ey.com> het volgende geschreven:

Goedemorgen [redacted]

Afgelopen vrijdag hebben we goede gesprekken gehad met twee grote rederijen, we krijgen alle medewerking om de nodige cijfers te ontvangen. We hopen einde deze week de cijfers compleet te hebben, zodat we maandag
iets kunnen zeggen over de terugverdientijd.

Zou ik je nogmaals mogen verzoeken om te kijken wat de status van onze opdrachtbrief is?

Met vriendelijke groet,

[redacted]

==========3D==========3D==========3D=====
Op dit e-mailbericht en eventuele bijbehorende attachments is een disclaimer van toepassing, die is opgenomen op onze website: http://www.ey.com/NL/nl/Home/E-mail-disclaimer Indien u niet in staat bent deze disclaimer te raadplegen en/of op te slaan, kunt u een e-mail bericht zenden aan:, waarna wij u de disclaimer zullen toezenden.
======3D==========3D==========3D==========
This e-mail and any attachments are subject to a discla=mer which is included on our

website:http://www.ey.com/NL/nl/Home/E-mail-disclaimer If you are unable to retrieve and/or save this disclaimer, please send an e-mail to mailto:info@nl.ey.com and we will send you the disclaimer.
=====3D==========3D==========3D==========
=

<image001.gif>=o:p [redacted] | [redacted]
class="">

Antonio Vivaldistraat 150, 1083 HP Amsterdam, Netherlands

Mobile: =#43;31 6 [redacted] |
[redacted]@nl.ey.com

Website: http://www.ey.com<=a>

Chamber of Commerce Rotterdam: 73624926 =egistrar of Companies for England and Wales: OC425442

=span style="font-size: 8pt; font-family: Arial, sans-serif;" class="">=a href="https://emeia.ey-vx.com/5206/108220/landing-pages/def.-opt-in-fo=mulier-voor-website.asp" style="color: rgb(149, 79, 114); text-decoratio=: underline;" class="">Subscribe now to stay informed about topics and events that a=e relevant to you.

Van: 5.1.2.e
Aan: 5.1.2.e
Onderwerp: Re: update onderzoek terugverdientijd
Datum: donderdag 22 augustus 2019 13:38:39

Super, dan bel ik je morgen om 9 uur.

Mvg
5.1.2.e

From 5 5.1.2.e @amsterdam.nl>
Sent: Thursday, August 22, 2019 12:12:21 AM
To: 5.1.2.e < 5.1.2.e @nl.ey.com>
Cc: 5.1.2.e < 5.1.2.e @nl.ey.com>; 5.1.2.e 5.1.2.e @nl.ey.com>; 5.1.2.e < 5.1.2.e @nl.ey.com> 5.1.2.e < 5.1.2.e @nl.ey.com>; 5.1.2.e 5.1.2.e @nl.ey.com>
Subject: Re: update onderzoek terugverdientijd

Dag 5.1.2.e

Dank voor de status update.
Lijkt me inderdaad goed telefonisch te bespreken. Morgen ben ik helaas erg slecht te bereiken, vrijdag is dat een stuk beter.

Laten we daarom voor vrijdag een afspraak inplannen. Ik heb dan nog veel mogelijkheden, zullen we 's ochtends inplannen, bijvoorbeeld om 09:00?

Met vriendelijke groet,
5.1.2.e

Op 21 aug. 2019 om 17:49 heeft 5.1.2.e < 5.1.2.e @nl.ey.com> het volgende geschreven:

> Beste 5.1.2.e
>
> Zoals aangekondigd hierbij een status update met het oog op 26 augustus. We moeten helaas constateren dat het aantal volledige datasets nog niet voldoende is om op basis van het onderzoek uitspraken te kunnen doen over de terugverdientijd. Zie hiervoor ook het overzicht per rederij hieronder. Ook dwingen de afwijzingen in verdienmodellen van de rederijen ons tot een nauwkeurige(re) analyse van de cijfers, zodat de uiteindelijke berekeningen van de terugverdientijd toepasbaar blijven. De verwachting is dat voor het compleet krijgen van de datasets nog circa twee weken benodigd zullen zijn (mits we deze week of uiterlijk begin volgende week de datasets compleet hebben). Op basis van de ontvangen data en de gesprekken met de rederijen hebben we wel een aantal aannames uit het rapport van Eden McCallum op het oog, waar we waarschijnlijk een andere aanname zullen hanteren, die zullen leiden tot een afwijking in de uitkomsten. Het gaat dan over de opbouw van de opbrengsten, aanschafwaarde en eventuele renovatiekosten, kosten voor groot/regulier onderhoud, overhead/indirecte kosten en de (kosten van) financiering van de rederijen.
>
> *Status per deelnemende rederij*
>
> 1. Informatie vrij snel ontvangen van de eerste rederij echter is de informatie vrij complex. Het verwerken hiervan kost daarom meer tijd, maar is al wel in een relatief vergevorderd stadium.
> 2. Informatie van rederij (klein) is zo goed als mogelijk opgeleverd, wij denken dat we de input voor een model daarmee compleet hebben maar moeten nog enkele feiten afstemmen.
> 3. Voor deze rederij is de eerste bulk aan informatie verwerkt. Dit heeft geleid tot additionele

informatieverzoeken en vragen. Deze verzoeken zijn vrijdag 16 augustus met de rederij/accountant gedeeld. We wachten nog op reactie.

4. De financiële specialist van deze rederij is momenteel op vakantie. Er wordt gecommuniceerd met een derde die de stukken niet direct kan aanleveren en eerst op goedkeuring moet wachten. Vrijdag 16 augustus hebben we de eerste informatie ontvangen echter was dit beperkt en niet bruikbaar voor het onderzoek. We zijn in overleg om aangepaste data te krijgen.
5. Van rederij 6 hebben wij de eerste bulk aan informatie verwerkt. Dit heeft geleid tot additionele informatieverzoeken en vragen. Deze verzoeken zijn vrijdag 16 augustus bij de rederij weggelegd. Wij hebben de verantwoordelijke vandaag gesproken en verwachten vrijdag de informatie volledig te hebben.
6. De rederij (klein) heeft in korte tijd veel informatie weten aan te leveren wat op dit moment 80% compleet is voor onze berekening. We wachten nu nog op de laatste vragen/informatie.
7. De eigenaar van deze (kleine) rederij geeft aan dat hij en zijn accountant bezig zijn met het verzoek. Echter is de accountant maar 1 dag per week beschikbaar en daardoor kost dit enige tijd. We hebben gevraagd of de informatie (desnoods in delen) zo snel mogelijk opgeleverd kunnen worden.

Tot slot zijn er mogelijk nog twee rederijen bereid om informatie op te leveren. Zij zijn nu bezig met het verzamelen van de stukken. Wanneer we de eerste bronnen hebben gezien kunnen we bepalen of de informatie van dermate kwaliteit is om dit nog mee te nemen in ons onderzoek.

Wanneer ben je beschikbaar om bovenstaande telefonisch te bespreken?

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

5.1.2.e | 5.1.2.e

EY Transaction Advisory Services
Antonio Vivaldistraat 150, 1083 HP Amsterdam, Netherlands
Mobile: +31 6 5.1.2.e |
Website: http://www.ey.com

Chamber of Comm=rce Rotterdam: 73624926 Registrar of Companies for England and Wales: OC42=442

Subscribe now to stay informed about topics and events that are relevant to you.

==========3D==========3D==========
Op dit e-mailbericht en eventuele bijbehorende attachments is een disclaimer van toepassing, die is opgenomen op onze website: http://www.ey.com/NL/nl/Home/E-mail-disclaimer Indien u niet in staat bent deze disclaimer te raadplegen en/of op te slaan, kunt u een e-mail bericht zenden aan mailto:info@nl.ey.com, waarna wij u de disclaimer zullen toezenden.
==========3D==========3D==========
This e-mail and any attachments are subject to a disclaimer which is included on our website: http://www.ey.co=/NL/nl/Home/E-mail-disclaimer If you are unable to retrieve and/or save this disclaimer, please send an e-mail to mailto:info@nl.ey.com and we will send you the disclaimer.
==========3D==========3D==========

De gemeente Amsterdam streeft naar optimale dienstverlening en zorgvuldige =fhandeling van e-mailverkeer. Als een e-mail niet voor u is bestemd, verzo=kt de gemeente u vriendelijk ons van de juiste adressering op de hoogte te=stellen en de e-mail te verwijderen zonder de informatie te gebruiken en te delen met anderen. Voor verdere in=ormatie over de rechten op informatie, zie

==========3D==========3D========== Op dit e-mailbericht en eventuele bijbehorende attachments is een disclaimer van toepassing, die is opgenomen op onze website: http://www.ey.com/NL/nl/Home/E-mail-disclaimer Indien u niet in staat bent deze disclaimer te raadplegen en/of op te slaan, kunt u een e-mail bericht zenden aan mailto:info@nl.ey.com, waarna wij u de disclaimer zullen toezenden.
==========3D==========3D========== This e-mail and any attachments are subject to a disclaimer which is included on our website: http://www.ey.com/NL/nl/Home/E-mail-disclaimer If you are unable to retrieve and/or save this disclaimer, please send an e-mail to mailto:info@nl.ey.com and we will send you the disclaimer.
==========3D==========3D==========

Van: 5.1.2.e
Aan: 5.1.2.e
Cc: 5.1.2.e
Onderwerp: RE: update onderzoek terugverdientijd
Datum: dinsdag 27 augustus 2019 12:18:39

Beste 5.1.2.e

4.1.4

Zoals vorige week aangegeven zijn we nog niet ver genoeg met de data om uitspraken te kunnen doen over de terugverdientijd, helaas ook niet voor een enkel boottype. We krijgen gelukkig wel redelijk vlot antwoorden op (aanvullende) vragen aan de rederijen, waardoor onze verwachting van twee weken extra tijd realistisch lijkt.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

5.1.2.e | 5.1.2.e

EY Transaction Advisory Services
Mobile: +31 6 5.1.2.e | 5.1.2.e @nl.ey.com

Chamber of Commerce Rotterdam: 73624926 Registrar of Companies for England and Wales: OC425442

Subscribe now to stay informed about topics and events that are relevant to you.

From: 5.1.2.e <5.1.2.e @amsterdam.nl>
Sent: Thursday, August 22, 2019 12:12 AM
To: 5.1.2.e <5.1.2.e @nl.ey.com>
Cc: 5.1.2.e <5.1.2.e @nl.ey.com>; 5.1.2.e <5.1.2.e @nl.ey.com>; 5.1.2.e <5.1.2.e @nl.ey.com>; 5.1.2.e <5.1.2.e @nl.ey.com>; 5.1.2.e <5.1.2.e @nl.ey.com>; 5.1.2.e <5.1.2.e @nl.ey.com>
Subject: Re: update onderzoek terugverdientijd

Dag 5.1.2.e

Dank voor de status update.
Lijkt me inderdaad goed telefonisch te bespreken. Morgen ben ik helaas erg slecht te bereiken, vrijdag is dat een stuk beter.

Laten we daarom voor vrijdag een afspraak inplannen. Ik heb dan nog veel mogelijkheden, zullen we ‘s ochtends inplannen, bijvoorbeeld om 09:00?

Met vriendelijke groet,
5.1.2.e

Op 21 aug. 2019 om 17:49 heeft 5.1.2.e <5.1.2.e @nl.ey.com> het volgende

geschreven:

Beste [redacted]

Zoals aangekondigd hierbij een status update met het oog op 26 augustus. We moeten helaas constateren dat het aantal volledige datasets nog niet voldoende is om op basis van het onderzoek uitspraken te kunnen doen over de terugverdientijd. Zie hiervoor ook het overzicht per rederij hieronder. Ook dwingen de afwijkingen in verdienmodellen van de rederijen ons tot een nauwkeurige(re) analyse van de cijfers, zodat de uiteindelijke berekeningen van de terugverdientijd toepasbaar blijven. De verwachting is dat voor het compleet krijgen van de datasets nog circa twee weken benodigd zullen zijn (mits we deze week of uiterlijk begin volgende week de datasets compleet hebben). Op basis van de ontvangen data en de gesprekken met de rederijen hebben we wel een aantal aannames uit het rapport van Eden McCallum op het oog, waar we waarschijnlijk een andere aanname zullen hanteren, die zullen leiden tot een afwijking in de uitkomsten. Het gaat dan over de opbouw van de opbrengsten, aanschafwaarde en eventuele renovatiekosten, kosten voor groot/regulier onderhoud, overhead/indirecte kosten en de (kosten van) financiering van de rederijen.

Status per deelnemende rederij

1. Informatie vrij snel ontvangen van de eerste rederij, echter is de informatie vrij complex. Het verwerken hiervan kost daarom meer tijd, maar is al wel in een relatief vergevorderd stadium.
2. Informatie van rederij (klein) is zo goed als mogelijk opgeleverd, wij denken dat we de input voor een model daarmee compleet hebben maar moeten nog enkele feiten afstemmen.
3. Voor deze rederij is de eerste bulk aan informatie verwerkt. Dit heeft geleid tot additionele informatieverzoeken en vragen. Deze verzoeken zijn vrijdag 16 augustus met de rederij/accountant gedeeld. We wachten nog op reactie.
4. De financiële specialist van deze rederij is momenteel op vakantie. Er wordt gecommuniceerd met een derde die de stukken niet direct kan aanleveren en eerst op goedkeuring moet wachten. Vrijdag 16 augustus hebben we de eerste informatie ontvangen echter was dit beperkt en niet bruikbaar voor het onderzoek. We zijn in overleg om aangepaste data te krijgen.
5. Van rederij 6 hebben wij de eerste bulk aan informatie verwerkt. Dit heeft geleid tot additionele informatieverzoeken en vragen. Deze verzoeken zijn vrijdag 16 augustus bij de rederij weggelegd. Wij hebben de verantwoordelijke vandaag gesproken en verwachten vrijdag de informatie volledig te hebben.
6. De rederij (klein) heeft in korte tijd veel informatie weten aan te leveren wat op dit moment 80% compleet is voor onze berekening. We wachten nu nog op de laatste vragen/informatie.
7. De eigenaar van deze (kleine) rederij geeft aan dat hij en zijn accountant bezig zijn met het verzoek. Echter is de accountant maar 1 dag per week beschikbaar en daardoor kost dit enige tijd. We hebben gevraagd of de informatie (desnoods in delen) zo snel mogelijk opgeleverd kunnen worden.

Tot slot zijn er mogelijk nog twee rederijen bereid om informatie op te leveren. Zij zijn nu bezig met het verzamelen van de stukken. Wanneer we de eerste bronnen hebben gezien kunnen we bepalen of de informatie van dermate kwaliteit is om dit nog mee te nemen in ons onderzoek.

Wanneer ben je beschikbaar om bovenstaande telefonisch te bespreken?

Met vriendelijke groet,

[redacted]

<image001.gif> [redacted] | [redacted]

EY Transaction Advisory Services
Antonio Vivaldistraat 150, 1083 HP Amsterdam, Netherlands
Mobile: +31 6 [redacted] | [redacted]@nl.ey.com
Website: http://www.ey.com

Chamber of Commerce Rotterdam: 73624926 Registrar of Companies for England and Wales: OC425442

Subscr be now to stay informed about topics and events that are relevant to you.

==========
Op dit e-mailbericht en eventuele bijbehorende attachments is een disclaimer van toepassing, die is opgenomen op onze website: http://www.ey.com/NL/nl/Home/E-mail-disclaimer Indien u niet in staat bent deze disclaimer te raadplegen en/of op te slaan, kunt u een e-mail bericht zenden aan mailto:info@nl.ey.com, waarna wij u de disclaimer zullen toezenden.
==========
This e-mail and any attachments are subject to a disclaimer which is included on our website: http://www.ey.com/NL/nl/Home/E-mail-disclaimer If you are unable to retrieve and/or save this disclaimer, please send an e-mail to mailto:info@nl.ey.com and we will send you the disclaimer.
==========

De gemeente Amsterdam streeft naar optimale dienstverlening en zorgvuldige afhandeling van e-mailverkeer. Als een e-mail niet voor u is bestemd, verzoekt de gemeente u vriendelijk ons van de juiste adressering op de hoogte te stellen en de e-mail te verwijderen zonder de informatie te gebruiken en te delen met anderen. Voor verdere informatie over de rechten op informatie, zie https://www.amsterdam.nl/proclaimer.

==========
Op dit e-mailbericht en eventuele bijbehorende attachments is een disclaimer van toepassing, die is opgenomen op onze website: http://www.ey.com/NL/nl/Home/E-mail-disclaimer Indien u niet in staat bent deze disclaimer te raadplegen en/of op te slaan, kunt u een e-mail bericht zenden aan mailto:info@nl.ey.com, waarna wij u de disclaimer zullen toezenden.
==========
This e-mail and any attachments are subject to a disclaimer which is included on our website: http://www.ey.com/NL/nl/Home/E-mail-disclaimer If you are unable to retrieve and/or save this disclaimer, please send an e-mail to mailto:info@nl.ey.com and we will send you the disclaimer.
==========

Van: 5.1.2.e
Aan: 5.1.2.e
Cc: 5.1.2.e 5.1.2.e 5.1.2.e
Onderwerp: RE: update
Datum: dinsdag 13 augustus 2019 21:09:43

Beste 5.1.2.e

Zoals ingesproken op je voicemail heb ik eea nagevraagd bij onze specialisten op dit gebied. Hieronder staat hun uitleg/reactie, zou je kunnen aangeven of deze uitleg voor jullie voldoende is? Het zou dus niet nodig zijn om de verwerkersovereenkomst te tekenen (we zijn verwerkingsverantwoordelijke). Indien gewenst kan ik een call inplannen samen met mijn collega, maar hopelijk is onderstaande tekst afdoende en kunnen we zo spoedig mogelijk over de dataset beschikken.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

EY neemt haar verantwoordelijkheid met betrekking tot de bescherming van persoonsgegevens erg serieus. Uw onderstaande e-mail met daarin uw vragen over de bescherming c.q. verwerking van persoonsgegevens op basis van de AVG doet vermoeden dat sprake zou zijn van een relatie waarbij u de verwerkingsverantwoordelijke bent en wij de verwerker. Als onderdeel van onze uitvoerige voorbereiding op de implementatie van de AVG, heeft EY zich gefocust op de vraag in welke gevallen EY – met het oog op haar meer algemene controle- en professionele advieswerkzaamheden – wordt aangemerkt als verwerker en in welke gevallen als verwerkingsverantwoordelijke. De uitleg van de begrippen "verwerkingsverantwoordelijke" en "verwerker" zijn erg belangrijk, omdat deze begrippen bepalen waar de primaire verantwoordelijkheid ligt voor de naleving van de wet. Wij hebben vastgesteld dat EY in de overgrote meerderheid van de gevallen (inclusief deze) een verwerkingsverantwoordelijke is. In het onderstaande wordt dit uitgelegd.

In het algemeen geldt dat de verwerkingsverantwoordelijke volledig is onderworpen aan de wet en moet voldoen aan alle "beginselen van gegevensbescherming", inclusief (i) het verwerken van persoonsgegevens op een eerlijke en rechtmatige manier, (ii) het hebben/treffen van passende beveiligingsmaatregelen en (iii) het respecteren van de rechten van betrokkenen.

Met betrekking tot de meer algemene controle- en professionele advieswerkzaamheden, EY een verwerkingsverantwoordelijke omdat (i) EY haar eigen onafhankelijke professionele oordeel uitoefent, (ii) beschikt over een hoge mate van deskundigheid en autonomie bij de uitvoering van haar werkzaamheden en (iii) gegevens gebruikt in overeenstemming met haar wettelijke, regelgevende en professionele verplichtingen, in plaats van op uw instructies. Opmerking verdient dat EY op grond van beroepsregels onafhankelijk en objectief dient te zijn. Voor zover EY zou worden aangemerkt als verwerker en namens u persoonsgegevens verwerkt (hetgeen uitdrukkelijk niet het geval is), zou dit betekenen dat EY niet voldoende onafhankelijk en objectief zou zijn.

Om het werk waarvoor EY is ingeschakeld goed uit te voeren, bepaalt EY (i) of persoonlijke gegevens moeten worden verwerkt, (ii) welke persoonlijke gegevens nodig zijn (dat wil zeggen de inhoud van de gegevens), (iii) de manier waarop het wordt verwerkt (dat wil zeggen hoe het ingeschakelde team de gegevens in de praktijk gebruikt) en hoe lang deze gegevens moeten worden bewaard. In het algemeen zullen de gegevens worden bewaard voor de wettelijke of statutaire (bewaar)termijn, in overeenstemming met de beroepsregels die van toepassing zijn op EY. EY is ook verantwoordelijk voor de inhoud van het werk en uiteraard zal EY alleen persoonsgegevens gebruiken die verkregen zijn in verband met de aan EY verstrekte opdracht op basis van de overeenkomst die met u is gesloten.

Natuurlijk bent u ook een verwerkingsverantwoordelijke voor wat betreft uw eigen gegevens, maar het is niet zo dat iedere partij aan wie de verwerkingsverantwoordelijke gegevens verstrekt ook een verwerker (namens de verwerkingsverantwoordelijke) is. Zowel EY als u zullen verwerkingsverantwoordelijke zijn met betrekking tot de gegevens die aan EY zijn verstrekt in verband met de meer algemene controle- en professionele advieswerkzaamheden.

Als u meer zekerheid c.q. informatie wilt over hoe EY omgaat met de AVG kunt u deze links raadplegen: https://sites.ey.com/sites/Article30Netherland=/Shared%20Documents/ey-eu-general-data-protection-regulation-gdpr.pdf en https://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/ey-protecting-your-data/$FILE/ey-protecting-your-data.pdf.

&nbs=;
=/p>

From: 5.1.2.e <5.1.2.e @amsterdam.nl>
Sent: Tuesday, August 13, 2019 12:32 AM
To: 5.1.2.e 5.1.2.e @nl.ey.com>
Cc: 5.1.2.e <5.1.2.e @nl.ey.com>; 5.1.2.e 5.1.2.e @nl.ey.com>; 5.1.2.e <5.1.2.e @nl.ey.com
Subject: Re: update

Dag 5.1.2.e

Hierbij de verwerkersovereenkomst zoals ook getekend door Eden McCallum. Als jullie deze aanpassen en getekend terugsturen dan kunnen we de AIS data aan jullie sturen.

Met vriendelijke groet,
5.1.2.e

De gemeente Amsterdam streeft naar optimale dienstverlening en zorgvuldige =fhandeling van e-mailverkeer. Als een e-mail niet voor u is bestemd, verzo=kt de gemeente u vriendelijk ons van de juiste adressering op de hoogte te=stellen en de e-mail te verwijderen zonder de informatie te gebruiken en te delen met anderen. Voor verdere in=ormatie over de rechten op informatie, zie https://www.amsterdam.nl/pr=claimer.

==========3D==========3D==========
Op dit e-mailbericht en eventuele bijbehorende attachments is een disclaime= van toepassing, die is opgenomen op onze website: http://www.ey.com/NL/nl=Home/E-mail-disclaimer Indien u niet in staat bent deze disclaimer te raad=legen en/of op te slaan, kunt u een e-mail bericht zenden aan mailto:info@nl.ey.com, waarna wij u de discl=imer zullen toezenden.
==========3D==========3D==========
This e-mail and any attachments are subject to a disclaimer which is includ=d on our website: http://www.ey.com/NL/nl/Home/E-mail-disclaimer If you ar= unable to retrieve and/or save this disclaimer, please send an e-mail to =ailto:info@nl.ey.com and we will send you the disclaimer.
==========3D==========3D==========

Van: 5.1.2.e
Aan: 5.1.2.e
Onderwerp: RE: vervolg raadscommissie
Datum: dinsdag 15 oktober 2019 22:28:07

Beste 5.1.2.e

Hierbij weer een tussenstand (zojuist nr 5 kunnen verzenden);

- emails met verzoek NAW gegevens voor release letters: verstuurd op 2 oktober 2019
- release letters verstuurd na ontvangst NAW gegevens:
  - op 1 na alle verstuurd op 4 oktober 2019
  - laatste verstuurd op [nog geen reactie ontvangen van de laatste] na ontvangst NAW
- rapport verstuurd na ontvangst getekende release letter
  - 1e verstuurd op 2 oktober 2019
  - per 15 okt **5** verstuurd; 1 nog te versturen, wachten nog op NAW

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

5.1.2.e | 5.1.2.e

EY Transaction Advisory Services
Mobile: +31 6 5.1.2.e | 5.1.2.e @nl.ey.com

Chamber of Commerce Rotterdam: 73624926 Registrar of Companies for England and Wales: OC425442

Subscribe now to stay informed about topics and events that are relevant to you.

From: 5.1.2.e
Sent: Wednesday, October 9, 2019 3:02 PM
To: 5.1.2.e <5.1.2.e @amsterdam.nl>
Subject: RE: vervolg raadscommissie

Beste 5.1.2.e

Hierbij een tussenstand per vandaag;

- emails met verzoek NAW gegevens voor release letters: verstuurd op 2 oktober 2019
- release letters verstuurd na ontvangst NAW gegevens:
  - op 1 na alle verstuurd op 4 oktober 2019
  - laatste verstuurd op [nog geen reactie ontvangen van de laatste] na ontvangst NAW
- rapport verstuurd na ontvangst getekende release letter
  - 1e verstuurd op 2 oktober 2019
  - per 9 okt **4** verstuurd; 2 nog te versturen, wachten nog op getekende release letter of NAW

Mvg
5.1.2.e

5.1.2.e | 5.1.2.e

EY Transaction Advisory Services
Mobile: +31 6 5.1.2.e | 5.1.2.e @nl.ey.com

Chamber of Commerce Rotterdam: 73624926 Registrar of Companies for England and Wales: OC425442

Subscribe now to stay informed about topics and events that are relevant to you.

From: 5.1.2.e
Sent: Monday, October 7, 2019 8:39 PM
To: 5.1.2.e <5.1.2.e @amsterdam.nl>
Subject: RE: vervolg raadscommissie

Goedenavond 5.1.2.e

Hierbij een tussenstand per vandaag;

- emails met verzoek NAW gegevens voor release letters: verstuurd op 2 oktober 2019
- release letters verstuurd na ontvangst NAW gegevens:
  - op 1 na alle verstuurd op 4 oktober 2019
  - laatste verstuurd op [nog geen reactie ontvangen van de laatste] na ontvangst NAW
- rapport verstuurd na ontvangst getekende release letter
  - 1e verstuurd op 2 oktober 2019
  - per 7 okt 3 verstuurd; 3 nog te versturen, wachten nog op getekende release letter of NAW

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

5.1.2.e | 5.1.2.e

EY Transaction Advisory Services
Mobile: +31 6 5.1.2.e | 5.1.2.e @nl.ey.com

Chamber of Commerce Rotterdam: 73624926 Registrar of Companies for England and Wales: OC425442

Subscribe now to stay informed about topics and events that are relevant to you.

From: 5.1.2.e <5.1.2.e @amsterdam.nl>
Sent: Monday, October 7, 2019 12:13 PM
To: 5.1.2.e <5.1.2.e @nl.ey.com>
Subject: vervolg raadscommissie

Dag 5.1.2.e

Dank nog voor de informatie over de release brieven, was nuttig om in de raad te kunnen vermelden.

We voorzien nog aanvullende vragen, om deze voor te kunnen zijn zou ik graag vast willen leggen welke communicatie de reder hebben ontvangen op welke dagen:

- emails met verzoek NAW gegevens voor release letters: verstuurd op [DATUM]
- release letters verstuurd na ontvangst NAW gegevens:

- op 1 na alle verstuurd op [DATUM]
- laatste verstuurd op [DATUM] na ontvangst NAW

- rapport verstuurd na ontvangst getekende release letter

  - 1e verstuurd op [DATUM]
  - per 7 okt [AANTAL] verstuurd; [AANTAL] nog te versturen, wachten nog op getekende release letter

Bij voorbaat dank voor de informatie.

Met vriendelijke groet,
5.1.2.e

5.1.2.e
5.1.2.e
Programma Varen - Passagiersvaart

Gemeente Amsterdam

M 06 5.1.2.e
5.1.2.e @amsterdam.nl
Korte Ouderkerkerdijk 7, 1096 AC Amsterdam

Op dit bericht is een proclaimer van toepassing:
amsterdam.nl/proclaimer

De gemeente Amsterdam streeft naar optimale dienstverlening en zorgvuldige afhandeling van e-mailverkeer. Als een e-mail niet voor u is bestemd, verzoekt de gemeente u vriendelijk ons van de juiste adressering op de hoogte te stellen en de e-mail te verwijderen zonder de informatie te gebruiken en te delen met anderen. Voor verdere informatie over de rechten op informatie, zie https://www.amsterdam.nl/proclaimer.

==========

Op dit e-mailbericht en eventuele bijbehorende attachments is een disclaimer van toepassing, die is opgenomen op onze website: http://www.ey.com/NL/nl/Home/E-mail-disclaimer Indien u niet in staat bent deze disclaimer te raadplegen en/of op te slaan, kunt u een e-mail bericht zenden aan mailto:info@nl.ey.com, waarna wij u de disclaimer zullen toezenden.

==========

This e-mail and any attachments are subject to a disclaimer which is included on our website: http://www.ey.com/NL/nl/Home/E-mail-disclaimer If you are unable to retrieve and/or save this disclaimer, please send an e-mail to mailto:info@nl.ey.com and we will send you the disclaimer.

==========

Van: 5.1.2.e
Aan: 5.1.2.e
Onderwerp: RE: Voorstel onderzoek verificatie terugverdientijd rondvaart rederijen
Datum: donderdag 8 augustus 2019 14:22:01

Beste 5.1.2.e

Een vriendelijke herinnering ten aanzien van de opdrachtbrief, zou ik een getekende versie mogen ontvangen?

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

5.1.2.e | 5.1.2.e

EY Transaction Advisory Services
Mobile: +31 6 5.1.2.e 5.1.2.e @nl ey.com

Chamber of Commerce Rotterdam: 73624926 Registrar of Companies for En=land and Wales: OC425442

Subscribe now<=pan style="mso-bookmark:_MailEndCompose"> to stay informed about topics and events that are relevant to you.
=/span>

From: 5.1.2.e
Sent: Tuesday, July 23, 2019 2:38 PM
To 5 5.1.2.e @amsterdam.nl>
Cc: 5.1.2.e < 5.1.2.e @nl.ey.com>; 5.1.2.e < 5.1.2.e @amsterdam.nl>; 5.1.2.e < 5.1.2.e @nl.ey.com>; 5.1.2.e < 5.1.2.e @nl.ey.com>
Subject: RE: Voorstel onderzoek verificatie terugverdientijd rondvaart rederijen

Beste 5.1.2.e

Zoals hieronder door 5.1.2. aangegeven moesten we de opdrachtbrief nog finaliseren. Dit is inmiddels gedaan, zie bijlage. Zou het mogelijk zijn om deze week een getekende versie te retourneren?

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

5.1.2.e | 5.1.2.e
EY Transaction Advisory Ser=ices
Mobile: +31 6 5.1.2.e = 5.1.2.e @nl.ey.com

Chamber of Commerce Rotterdam: 73624926=Registrar of Companies for England and Wales: OC425442

Subscribe now to stay informed about topics and events that are relevant to you

---

From: 5.1.2.e
Sent: Wednesday, July 17, 2019 8:44 PM
To: 5.1.2.e 5.1.2.e @amsterdam.nl>
Cc: 5.1.2.e < 5.1.2.e @amsterdam.nl>; 5.1.2.e < 5.1.2.e @nl.ey.com>; 5.1.2.e 5.1.2.e mailto 5.1.2.e @nl.ey.com"> 5.1.2.e @nl.ey.=om>; 5.1.2.e < 5.1.2.e @nl.ey.com>; 5.1.2.e < 5.1.2.e @amsterdam.nl>; Rasit

5.1.2. 5.1.2.e @nl.ey.com
Subject: Re: Voorstel onderzoek verificatie terugverdientijd rondvaart rederijen

Dank voor de update 5.1.2.e We moeten dan denk ik de draft nog even omzetten in finale versie. Model staat in draft, dus we kunnen de komende dagen dit gaan analyseren en begin volgende week informatieverzoek opstellen.

Fijne avond

5.1.2.e

Van 5 <5.1.2.e @amsterdam.nl>
Datum: 17 juli 2019 om 20:30:41 CEST
Aan: 5.1.2.e <5.1.2.e @nl.ey.com>
CC: 5.1.2.e 5.1.2.e @amsterdam.nl>, 5.1.2.e 5.1.2.e @nl.ey.com>, 5.1.2.e mailto 5.1.2.e @nl.ey.com' 5.1.2.e @nl.ey.=om>, 5.1.2.e <5.1.2.e @nl.ey.com>, 5.1.2.e <5.1.2.e @amsterdam.nl>
Onderwerp: Re: Voorstel onderzoek verificatie terugverdientijd rondv=art rederijen

Dag 5.1.2.

Hierbij geef ik alvast per email akkoord op jullie offerte en op fase 1. Morgen zal de getekende versie jullie kant op komen.

Met vriendelijke groet,
5.1.2.e

Verstuurd vanaf mijn iPad
Op 12 jul. 2019 om 17=29 heeft 5.1.2.e <5.1.2.e @nl.ey.com> het volgende geschreven:

> Beste 5.1.2.e
>
> Dank voor de aanvullende stukken. Goed voor de achtergrond (vooral perspectief reders en hun belangrijkste kritiek). Het rapport van Ecorys, helpt ons ook een stuk beter met het begrijpen van de aanpak van Eden McCallum. We zijn begonnen met het opstellen van ons raamwerk analyse/ business model (fase 1) en hopen hiermee volgende week te bepalen waar we eventueel nog vragen hebben voor 5.1.2.e (of jullie), voordat we op basis daarvan de key value drivers en informatieverzoek gaan opstellen.
>
> Bijgaand ook alvast de opdrachtbrief in conceptvorm bestaande uit opdrachtbrief met werkzaamheden, AV Amsterdam, AV EY (in die volgorde van prioriteit) en honorariumbrief (mocht onze opdrachtbrief openbaar gemaakt moeten worden). Horen graag of jullie daar nog op of aanmerkingen op hebben voordat we deze definitief maken.
>
> Met vriendelijke groet en alvast een fijn weekend
>
> 5.1.2.e

[redacted]

Ernst & Young Transaction Advisory Ser=ices
Office: 31 (0) 88 407 2217 | [redacted]@nl.ey.com

Subscribe now to stay informed about topics and events that are relevant to you.

From: [redacted]@amsterdam.nl>
Sent: Wednesday, July 10, 2019 3:34 PM
To: [redacted]@nl.ey.com>
Cc: [redacted]@nl.ey.com>; [redacted]@nl.ey.com>; [redacted]@nl.ey.com>; [redacted]@amsterdam.nl>
Subject: Re: Voorstel onderzoek verificatie terugverdientijd rondvaa=t rederijen

Dag [redacted]

Onze intentie is dat de bevindingen zoals jullie die aan ons rapporteren een openbaar verslag / rapport is dat ook met de reders gedeeld zal worden. De reders zal miet gevraagd worden om daarna nog input te geven op jullie bevindingen - dat is de reden achter het geen hoor en wederhoor. Bij het oorspronkelijk Ecorys rapport is wel in gesprek gegaan met reders in een poging om de inhoud van het rapport te verbeteren en meer draagvlak te krijgen, dat heeft niet goed gewerkt.

De consultant bij Eden McCallum, [redacted] is beschikbaar voor vragen en uitleg (gaat 3e en 4e week augustus op vakantie. Los van het rapport heb ik geen onderliggende informatie, dit kunnen jullie met [redacted] bespreken. Indien door jullie gewenst dan kan hij ook nog aanvullende analyses doen op de boot bewegingen van bepaalde boten van reders (o.b.v. AIS gegevens). Om dit mogelijk te maken heb ik toestemming hiervoor ook opgenomen in de email naar de reders.

Graag ontvangen we inderdaad de opdrachtbrief.

Als bijlage toegevoegd:
- aanbiedingsbrief onderzoeken (incl Eden McCallum)
- Ecorys rapport met Q&A en opmerkingen reders
- aanvullende opmerkingen reders

- oudere versie van het Ecorys rapport (voor gesprekken met reders).

Met vriendelijke groet,
[redacted]

De gemeente Amsterdam streeft naar optimale dienstverlening en zorgvuldige =fhandeling van e-mailverkeer. Als een e-mail niet voor u is bestemd, verzo=kt de gemeente u vriendelijk ons van de juiste adressering op de hoogte te=stellen en de e-mail te verwijderen zonder de informatie te gebruiken en te delen met anderen. Voor verdere in=ormatie over de rechten op informatie, zie https://www.amsterdam.nl/pr=claimer.

==========3D==========3D==========
Op dit e-mailbericht en eventuele bijbehorende attachments is een disclaime= van toepassing,

die is opgenomen op onze website: http://www.ey.co=/NL/nl/Home/E-mail-disclaimer Indien u niet in staat bent deze disclai=er te raadplegen en/of op te slaan, kunt u een e-mail bericht zenden aan mailto:info@nl.ey.com, waarna wij u d= disclaimer zullen toezenden.
==========3D==========3D==========
This e-mail and any attachments are subject to a disclaimer which is includ=d on our website: http://www.ey.co=/NL/nl/Home/E-mail-disclaimer If you are unable to retrieve and/or sav= this disclaimer, please send an e-mail to mailto:info@nl.ey.com and we will sen= you the disclaimer.
==========3D==========3D==========

<20190712 Opdrachtbrief Project Payback period Canalboats v0.1 draft.pdf>

<20190712 Honorarium Brief Project Payback periodCanalboats v0.1 draft.pdf>

<Bijlage 2 AllgemeneInkoopvoorwaardenAmsterdam[1]=pdf>

De gemeente Amsterdam streeft naar optimale dienstverlening en zorgvuldige afhandeling van e-mailverkeer. Als een e-mail niet voor u is bestemd, verzoekt de gemeente u vriendelijk ons van de juiste adressering op de hoogte te stellen en de e-mail te verwijderen zonder de informatie te gebruiken en te delen met anderen. Voor verdere informatie over de rechten op informatie, zie https://www.amsterdam.nl/proclaimer.

==========3D==========3D==========
Op dit e-mailbericht en eventuele bijbehorende attachments is een disclaimer van toepassing, die is opgenomen op onze website: http://www.ey.com/NL/nl=Home/E-mail-disclaimer Indien u niet in staat bent deze disclaimer te raadplegen en/of op te slaan, kunt u een e-mail bericht zenden aan mailto:info@nl.ey.com, waarna wij u de disclaimer zullen toezenden.
==========3D==========3D==========
This e-mail and any attachments are subject to a disclaimer which is included on our website: http://www.ey.com/NL/nl/Home/E-mail-disclaimer If you are unable to retrieve and/or save this disclaimer, please send an e-mail to mailto:info@nl.ey.com and we will send you the disclaimer.
==========3D==========3D==========

Van: [redacted]
Aan: [redacted]
Cc: [redacted]
Onderwerp: Re: Voorstel onderzoek verificatie terugverdientijd rondvaart rederijen
Datum: dinsdag 23 juli 2019 8:46:05

Dag [redacted]

[redacted] is op de hoogte van jullie onderzoek en weet dat jullie hem op korte termijn willen spreken. Je kan [redacted] bereiken op:

[redacted]
M: +31 6 [redacted]
E: [redacted]@edenmccallum.com

De lijst met reders die mee willen doen met het=onderzoek stuur ik straks naar je toe.

Met vriendelijke groet,
[redacted]

[redacted]
Programma Varen - Passagiersvaart

Gemeente Amsterdam

M 06 [redacted]
[redacted]@amsterdam.nl
Korte Ouderkerkerdijk 7, 1096 AC Amsterdam

=/div>
Op dit bericht is een proclaimer van toepassing:
amsterdam.nl/proclaimer

<=div>

Op=19 jul. 2019, om 16:27 heeft [redacted]@nl.ey.com>= het volgende geschreven:

Beste [redacted]
We hebben elkaar nog niet eerder gesproken, maar ik werk in het team van [redacted] en zal samen met een aantal collega's de komende weken aan deze opdracht werken. We hebben inmiddels een model gemaakt en tevens zijn we gestart met het formuleren van het informatieverzoek. Om de aannames in het model te verifiëren wilde ik een afspraak maken met [redacted] maar ik heb zijn contactgegevens niet. Zou ik die mogen ontvangen? Ook zou ik -indien mogelijk- een lijst ontvangen van de reders die we zullen benaderen, we kunnen dan alvast kijken welke gegevens we kunnen verzamelen over deze partijen.
<=iv style="margin: 0cm 0cm 0.0001pt; font-size: 11pt; font-family: Calibr=, sans-serif;" class="">Verder wacht ik nog op een laatste akkoord mbt onze =nterne procedures, waarna ik de definitieve opdrachtbrief kan versturen.

Alvast prettig weekend en we spreken elkaar ongetwijfeld snel.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

--

5.1.2.e | 5.1.2.e

EY Transaction Advisory Services<=span>

Mob=le: +31 6 5.1.2.e | 5.1.2.e @nl.ey.com

Chamber of Commerce Rotterdam: 73624926 Registrar of=Companies for England and Wales: OC425442

Subscribe now to stay informed about topics and events tha= are relevant to you.

=div style="margin: 0cm 0cm 0.0001pt; font-size: 11pt; font-family: Calib=i, sans-serif;" class="">**F=om:** 5.1.2.e [mailto: 5.1.2.e @amsterdam.nl]

Sent:<=b> Wednesday, July 17, 2=19 8:30 PM

To: 5.1.2.e < 5.1.2.e @nl.ey.com>

Cc: 5.1.2.e < 5.1.2.e @amsterdam.nl>; 5.1.2.e < 5.1.2.e @nl.ey.com>; 5.1.2.e 5.1.2.e @nl.ey.com>; 5.1.2.e < 5.1.2.e @nl.ey.co=>; 5.1.2.e < 5.1.2.e @amsterdam.nl>

Subject= Re: Voorstel onderz=ek verificatie terugverdientijd rondvaart rederijen<=span>

<=o:p>

Dag 5.1.2.e

Hierbij geef ik alvast per email akkoord op jullie offerte en op fase 1. Morgen zal de getekende versie jullie kant op komen.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

=/p>

Verstuurd vanaf mijn iPad

Op 12 jul. 2=19 om 17:29 heeft 5.1.2.e < 5.1.2.e @nl.ey.com> **het volgende geschreven:**

> **Beste** 5.1.2.e
>
> **Dank voor de aanvullende stukken. Goed voor de achtergrond (vooral perspectief reders en hun belangrijkste kritiek). Het rapport van Ecorys, helpt ons ook een stuk beter met het begrijpen van de aanpak van Eden McCallum. We zijn begonnen met het opstellen van ons raamwerk analyse/ business model (fase 1) en hopen hiermee volgende week te bepalen waar we eventueel nog vragen hebben voor** 5.1.2.e **(of jullie, voordat we op basis daarvan de key value drivers en informatieverzoek gaan opstellen.**
>
> **Bijgaand ook alvast de opdrachtbrief in conceptvorm (bestaande uit opdrachtbrief**

met werkzaamheden, AV Amsterdam, AV EY (in die volgorde van prioriteit) en honorariumbrief (mocht onze opdrachtbrief openbaar gemaakt moeten worden). Horen graag of jullie daar nog op of aanmerkingen op hebben voordat we deze definitief maken.

Met vriendelijke groet en alvast een fijn weekend

5.1.2.e

--

5.1.2.e | 5.1.2.e

Ernst & Young Transa=tion Advisory Services
Office: 31 (0) 88 407 2217 5.1.2.e @nl.ey.com

Subscribe now to stay informed about topics and events that are relevant to you.

From: 5.1.2.e 5.1.2.e @amsterdam.nl>
Sent: Wednesday, July 10, 2019 3:=4 PM
To: 5.1.2.e < 5.1.2.e @nl.ey.com>
Cc: 5.1.2.e < 5.1.2.e @nl.ey.com>; 5.1.2.e
< 5.1.2.e @nl.ey.com>; 5.1.2.e
< 5.1.2.e @nl.ey.com>; 5.1.2.e 5.1.2.e @amsterdam.nl>
Subject: Re: Voorstel onderzoek verificatie terugverdientijd rondvaart rederijen

Dag 5.1.2.e

Onze intentie is dat de bevindingen zoals jullie die aan ons rapporteren een openbaar verslag / rapport is dat ook met de reders gedeeld zal worden. De reders zal miet gevraagd worden om daarna nog input te geven op jullie bevindingen - dat is de reden achter het geen hoor en wederhoor. Bij het oorspronkelijk Ecorys rapport is wel in gesprek gegaan met reders in een poging om de inhoud van het rapport te verbeteren en meer draagvlak te krijgen, dat heeft niet goed gewerkt.

De consultant bij Eden McCallum, 5.1.2.e is beschikbaar voor vragen en uitleg (gaat 3e en 4e week augustus op vakantie). Los van het rapport heb ik geen onderliggende informatie, dit kunnen jullie met 5.1.2.e bespreken. Indien door jullie gewenst dan kan hij ook nog aanvullende analyses doen op de boot bewegingen van bepaalde boten van reders (o.b.v. AIS gegevens). Om dit mogelijk te maken heb ik toestemming hiervoor ook opgenomen in de email naar de reders.

Graag ontvangen we inderdaad de opdrachtbrief.

Als bijlage toegevoegd:

- **Ecorys rapport met Q&A en opmerkingen reders**
- **aanvullende opmerkingen reders**
- **oudere versie van het Ecorys rapport (voor gesprekken met reders).**

Met vriendelijke groet,
5.1.2.e

De gemeente Amsterdam streeft naar =ptimale dienstverlening en zorgvuldige afhandeling van e-mailverkeer. Als =en e-mail niet voor u is bestemd, verzoekt de gemeente u vriendelijk ons v=n de juiste adressering op de hoogte te stellen en de e-mail te verwijdere= zonder de informatie te gebruiken en te delen met anderen. Voor verdere i=formatie over de rechten op informatie, zie https=//www.amsterdam.nl/proclaimer.

==========3D==========3D==========3D=====
Op dit e-mailbericht en eventuele bijbehor=nde attachments is een disclaimer van toepassing, die is opgenomen op onze=website:http:=/www.ey.com/NL/nl/Home/E-mail-disclaimer Indien u niet in staat bent deze disclaimer te raadple=en en/of op te slaan, kunt u een e-mail bericht zenden aan mailt=:info@nl.ey.com, waarna wij u de disclaimer zullen toezenden.
==========3D==========3D==========
This e-mail and any attachments are subject to a disclaimer which is inc=uded on our website: http://www.ey.com/N=/nl/Home/E-mail-disclaimer =/span>If you are unable to retrieve and/or save this disclaimer, please se=d an e-mail to mailto:info@nl.ey.com and we will send you the disclaimer.
==========3D==========3D==========

<20190712 Honorarium Brief Project Payback period Cana=boats v0.1 draft.pdf>

<Bijlage 2 AllgemeneInkoopvoorwaarde=Amsterdam[1].pdf>

De gemeente Amsterdam streeft naar optimale dienstverlening en zorgvuldige afhandeling van e-mailverkeer. Als een e-mail niet voor u is bestemd, verzoekt de gemeente u vriendelijk ons van de juiste adressering op de hoogte te stellen en de e-mail te verwijderen zonder de informatie te gebruiken en te delen met anderen. Voor verdere informatie over de rechten op informatie, zie=a href="https://www.amsterdam.nl/proclaimer" style="color: rgb(149, 79= 114); text-decoration: underline;" class="">https://www.amsterdam.nl/proclaimer.

==========3D==========3D==========3D=
Op dit e-mai ber=cht en eventuele bijbehorende attachments is een disclaimer van toepassing= die is opgenomen op onze website:&n=sp;**http://www.ey.com/NL/nl/Home/E-mail-disclaimer Indien u niet i= staat bent deze disclaimer te raadplegen en/of op te slaan, kunt u een e-=ail bericht zenden aan <=span>**mailto:inf=@nl.ey.com**, waarna wij u de disclaimer zullen toezenden.=br style="caret-color: rgb(0, 0, 0); font-family: Helvetica; font-size: =2px; font-style: normal; font-variant-caps: normal; font-weight: normal; l=tter-spacing: normal; text-align: start; text-indent: 0px; text-transform:=none; white-space: normal; word-spacing: 0px; -webkit-text-stroke-width: 0=x; text-decoration: none;" class="">==========3D==========3D==========3D========= This e-mail and any attachments are subject to a disclaimer which i= included on our website: http://www.ey.com/NL/nl/Home/E-mail-disclaimer If you are unable to r=trieve and/or save this disclaimer, please send an e-mail to** mailto:info@nl.ey.com and we will send you the disclaimer.
=========3D==========3D==========3D==========

=

Gemeente Amsterdam

Bezoekadres
Amstel 1
1011 PN Amsterdam

Postbus 202
1000 AE Amsterdam
Telefoon 14 020
amsterdam.nl

Retouradres: Postbus 202, 1000 AE Amsterdam

Aan de leden van de gemeenteraad

Datum 20 juni 2019
Ons kenmerk
Uw kenmerk
Behandeld door [redacted]
Kopie aan
Bijlage

Onderwerp Onderzoeken terugverdientijd exploitatievergunningen passagiersvaart

Geachte raadsleden,

Met het vaststellen van de nota varen deel 1 in uw Raad op 9 mei jl. is gekozen voor een maximum aantal (550) exploitatievergunningen voor de passagiersvaart. Deze vergunningen zijn conform de dienstenrichtlijn van beperkte duur. Om te kunnen vaststellen wat een redelijke looptijd is voor deze vergunningen is het van belang om inzicht te hebben in de terugverdientijd van investeringen door reders enerzijds en een redelijk rendement op die investeringen anderzijds. Om dat inzicht te verkrijgen heeft de gemeente onderzoek laten doen. Bijgevoegde onderzoeksrapporten bieden gezamenlijk een inschatting van de terugverdientijden en redelijke rendementen zodat er een basis is om de looptijd van de vergunningen op te baseren. In paragraaf 5 van de leeswijzer en in *artikel 3.3.2 verleningsduur* van het *Concept wijziging van de Regeling op het binnenwater 2019* kunt u zien dat deze looptijd is vastgesteld op 6 jaar voor de segmenten "klein en middelgroot" en "onbemand" en 8 jaar voor het segment "beeldbepalend en historisch"; voor het segment "groot" wordt een looptijd op 6 of 8 jaar aangegeven. Dit is onderdeel van de inspraak die op 21 juni 2019 ingaat en zes weken duurt. Het staat eenieder vrij om gedurende de inspraakperiode onafhankelijk toetsbare informatie aan te leveren die relevant is voor het definitief vaststellen van deze looptijden.

Het onderzoeksbureau Ecorys heeft op basis van onderzoek van openbare bronnen, gegevens en AIS data een eerste concept rapport opgeleverd. Op basis daarvan zijn gesprekken gevoerd met verschillende reders met als doel om overwegingen en conclusies van het onderzoek aan te scherpen. Het was veelal niet mogelijk om de input zoals geleverd door reders in die gesprekken onafhankelijk te toetsen op juistheid en compleetheid. Ook extra onderzoek zoals gesprekken met taxateurs heeft onvoldoende aanvullende informatie opgeleverd. In april 2019 heeft Ecorys aangegeven dat op basis van de gekozen onderzoeksopzet en -proces het niet mogelijk is

gebleken om alle kosten en baten adequaat te kwantificeren. De uitkomsten van het onderzoek zijn daarom met een zekere mate van onzekerheid omgeven.

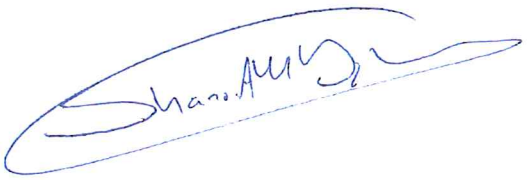
Op basis van deze uitkomsten en het advies van Ecorys om aanvullend onderzoek te laten doen om specifieke deelvragen beter te kunnen beantwoorden heeft de gemeente aan het bureau Eden McCallum deze opdracht gegeven. In het onderzoek is gebruik gemaakt van meerdere onafhankelijke bronnen. Daar waar gekozen moest worden binnen een reeks van gegevens is telkens gekozen voor een conservatieve inschatting, die leidt tot een langere terugverdientijd.

Met het Ecorys rapport en het aanvullende Eden McCallum rapport wordt de looptijd van de exploitatievergunningen onderbouwd. Bij deze bied ik u beide rapporten aan zodat deze kunnen worden betrokken in de bespreking van de te hanteren vergunningsduur per segment bij de wijziging van de Regeling op het binnenwater.

Ik ga er vanuit u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,

Namens het college van burgemeester en wethouders van Amsterdam,



Sharon A.M. Dijksma
Wethouder Verkeer en Vervoer, Water en Luchtkwaliteit

Watermanweg 44
3067 GG Rotterdam
Nederland

Postbus 4175
3006 AD Rotterdam
Nederland

ECORYS Nederland B.V.
T 010 453 88 00
F 010 453 07 68
E netherlands@ecorys.com
W www.ecorys.nl

Rotterdam,
20 juni 2019

Onderwerp
Aanbiedingsbrief Rapportage 'Terugverdientijd passagiervaart Amsterdam'

Geachte gemeente,

Hierbij bieden wij u de rapportage Terugverdientijd passagiersvaart Amsterdam aan. Bij deze brief hebben wij vier bijlagen toegevoegd, te weten:

- Het rapport Terugverdientijd passagiersvaart Amsterdam
- 20190509 Vragen en antwoorden Ecorys rapport terugverdientijden
- 20190613 reactie geïnterviewde reders
- 20190613 tweede reactie geïnterviewde reder

Het onderzoek is in twee fasen uitgevoerd. In de eerste fase is op basis van binnen de gemeente beschikbare bronnen, openbare informatie, inclusief literatuur, en interviews met medewerkers van de gemeente, een eerste aanzet gegeven om de business cases op te stellen. Resultaten zijn opgenomen in een tussenrapportage, welke met een selectie van reders is besproken tijdens een workshop. Na deze workshop zijn de business cases verder besproken met een viertal reders die in gesprek wilden gaan met de onderzoekers. Deze gesprekken hebben een aantal aanvullingen en verbeteringen opgeleverd. Input die tijdens deze gespreken is verzameld is in de business cases verwerkt.

Op basis van de gekozen onderzoeksopzet en -proces is het helaas niet mogelijk gebleken om alle kosten en baten adequaat te kwantificeren. De uitkomsten zijn dus met een zekere mate van onzekerheid omgeven en ook is het niet mogelijk gebleken om voor alle segmenten een sluitende business case op te stellen. Extra onderzoek en aanvullende interviews met enkele reders hebben hier helaas onvoldoende aan kunnen veranderen.

Op basis van de gesprekken en het literatuuronderzoek bleek het niet mogelijk om voor de meeste posten tot een specifiek kengetal te komen. Bovendien is de markt daarvoor te verschillend. Om toch een indicatie van de terugverdientijd te kunnen geven is er voor gekozen te werken met bandbreedtes, waarbij zowel een korte als een lange terugverdientijd worden berekend. Deze bandbreedtes mogen worden geïnterpreteerd als de extremen, waarbinnen de daadwerkelijke terugverdientijd zal liggen. De gekozen onderzoeksopzet van segmenten met ranges van kosten en baten levert een grote spreiding in de uitkomsten. Nader onderzoek naar een verband tussen de kosten en baten (tussen min en max) zou de verschillen kunnen verkleinen.

Gekozen is voor een conservatieve inschatting van de kapitaallasten: uitgaande van de aanschaf van een nieuwe boot en geen restwaarde. Deze meest conservatieve insteek is gebruikt voor de berekeningen in het rapport. Nuancering van de uitkomsten op basis van andere aannames over aanschaf en restwaarde vallen buiten de scope van het rapport. Deze nuancering zal wel van belang zijn bij het opstellen van beleid.

Binnen de opdracht was het, naast de aanvullende analyses en interviews, niet meer mogelijk om een geheel andere aanpak te kiezen. Bijgevoegd rapport geeft bruikbare informatie en inzichten maar is niet op alle aspecten voldoende concluderend om als basis te dienen voor het vaststellen van de terugverdientijden en de mede daarop te baseren looptijden van de exploitatievergunningen.

We hebben aangegeven op welke onderdelen mogelijk vervolgonderzoek wenselijk is om een beter beeld te krijgen. We hebben inmiddels vernomen dat u onze aanbevelingen ter harte heeft genomen en dat er, met dit rapport als een goede basis, aanvullend onderzoek uitgezet is.

Wij vonden het een voorrecht om de gemeente bij te kunnen staan in dit dossier.

Hoogachtend, namens het onderzoeksteam,

5.1.2.e

Terugverdientijd passagiersvaart Amsterdam

Rapportage

Opdrachtgever: Gemeente Amsterdam

Rotterdam, april 2019



Terugverdientijd passagiersvaart Amsterdam

Rapportage

Opdrachtgever: Gemeente Amsterdam

Linette de Swart
Niels van Wanrooij

Rotterdam, april 2019

ECORYS

Inhoudsopgave

1 Inleiding 7
1.1 Achtergrond 7
1.2 Doel van het onderzoek 8
1.3 Proces 9
1.4 Leeswijzer 9

2 Onderzoeksaanpak 11
2.1 Bronnen 11
2.2 Opbouw business cases 12

3 Business case – bemand groot 17
3.1 Typisch verdienmodel 17
3.2 Opbrengsten 17
3.3 Kosten 18
3.4 Tweedehands markt 20
3.5 Terugverdientijd voor bemand groot 21
3.6 Business case voor ombouw 22

4 Business case – bemand gesloten 23
4.1 Typisch verdienmodel 23
4.2 Opbrengsten 23
4.3 Kosten 24
4.4 Tweedehands markt 26
4.5 Terugverdientijd voor bemand gesloten 27
4.6 Business case voor ombouw 28

5 Business case – bemand open 31
5.1 Typisch verdienmodel 31
5.2 Opbrengsten 31
5.3 Kosten 32
5.4 Tweedehands markt 34
5.5 Terugverdientijd voor bemand open 35

6 Business case – onbemand 37
6.1 Typisch verdienmodel 37
6.2 Opbrengsten 37
6.3 Kosten 38
6.4 Tweedehands markt 40
6.5 Terugverdientijd voor onbemand 40

7 Beantwoording onderzoeksvragen 43

Bijlage I – Gemeentelijke databestanden 45
RPA-lijst 45
Vermakelijkheidsretributie 45
AIS-data 47

Bijlage II – Literatuurlijst 49

1 Inleiding

1.1 Achtergrond

In 2013 is de Nota Varen vastgesteld door de gemeente Amsterdam. Deze nota beoogt het gebruik van het binnenwater van de gemeente te verbeteren. Onderdeel van de nota was een nieuwe aanpak ten aanzien van de passagiersvaart, waarbij het vergunningenstelsel werd gemoderniseerd.

Tegen dit voorstel van de gemeente is beroep ingesteld en in juni 2017 heeft de Raad van State het door reders ingestelde beroep tegen het vergunningenbeleid gegrond verklaard. Hierdoor dient het passagiersvaartbeleid te worden aangepast. Met het oog op de beleidsontwikkeling wil de gemeente inzicht verkrijgen in de terugverdientijd van de passagiersvaart. Hierbij maakt de gemeente in het huidige beleid onderscheid tussen een viertal categorieën rondvaartboten, te weten:

- *Bemand groot:* bemande passagiersvaartuigen langer dan 14m en/of breder dan 3,75m en korter dan of gelijk aan 20m en/of smaller dan of gelijk aan 4,25m, en voorzien van een, grotendeels vaste, overkapping;
- *Bemand gesloten:* bemande passagiersvaartuigen korter dan of gelijk aan 14m en smaller dan of gelijk aan 3,75m, en voorzien van een, grotendeels vaste, overkapping;
- *Bemand open:* bemande passagiersvaartuigen korter dan of gelijk aan 10m en smaller of gelijk aan 3,15m, zonder (vaste) overkapping;
- *Onbemand:* onbemande passagiersvaartuigen korter dan of gelijk aan 5,50m en smaller dan of gelijk aan 2m.

Om de terugverdientijd inzichtelijk te krijgen heeft de gemeente Amsterdam Ecorys in juli 2018 de opdracht gegeven om voor elke categorie een business case op te stellen. Opgemerkt moet worden dat, in het kader van het onderzoek, met een beperkt aantal reders gesproken is en dat het niet mogelijk is gebleken om alle kosten en baten te kwantificeren. De uitkomsten zijn dus met een zekere mate van onzekerheid omgeven.

Op basis van de verzamelde gegevens is voor elke categorie een terugverdientijd berekend. Bij de bepaling van de terugverdientijd is voor elk van de categorieën uitgegaan van een nieuwbouw boot met elektrische aandrijving. Voor de categorieën *bemand groot* en *bemand gesloten* is naast de business case voor een nieuwbouw boot, ook een business case voor de ombouw van een bestaand boot (van diesel naar elektrisch) bepaald.

Boten die niet zijn meegenomen in de studie zijn de historische boten. Als varend cultureel erfgoed vallen zij nadrukkelijk buiten de scope van deze studie. Of een boot een historische boot is, wordt bepaald op basis van de door de gemeente gehanteerde methodiek, zoals neergelegd in de 'Beoordelingscriteria historische boten in de Amsterdamse binnenstad.'[1] Boten moeten onder meer minstens 30 jaar oud zijn en aan een of meerdere van de gestelde criteria voldoen.

[1] Deze regeling is hier terug te vinden: http://decentrale.regelgeving.overheid.nl/cvdr/xhtmloutput/Actueel/Amsterdam/CVDR471331.html.

Verder moet worden opgemerkt dat voor het segment 'bemand gesloten' geen sluitende business case opgesteld kon worden. Reden hiervoor is dat te weinig kennis en gegevens voor deze categorie verkregen konden worden en dat diverse aannames gedaan zijn. Geadviseerd wordt om de uitkomsten van deze business case niet mee te nemen bij het opstellen van toekomstig beleid.

1.2 Doel van het onderzoek

Het doel van de opdracht is om een bouwsteen aan te leveren die bijdraagt aan de bepaling van een redelijke looptijd van vergunningen, indien gekozen wordt voor de uitgifte van vergunningen voor bepaalde tijd. De onderzoeksvragen binnen deze opdracht zijn drieledig:

1. Op welke manier kan de terugverdientijd in de passagiersvaart in kaart worden gebracht?
2. Wat is de terugverdientijd voor vier verschillende categorieën?
3. In welke mate is er een tweedehandsmarkt voor rondvaartboten, en hoe beïnvloedt dat de terugverdientijd van een rondvaartboot?

Enkele opmerkingen vooraf

Opgemerkt moet worden dat de berekende terugverdientijd berekend wordt voor een '*gemiddelde boot*' per categorie. Het gebruik van een gemiddelde boot per categorie leidt tot een aantal versimpelingen van de werkelijkheid, onder meer:

- Per categorie wordt uitgegaan van een *gemiddelde beschikbare capaciteit* (uitgedrukt in het aantal stoelen). Voor elk van de boten binnen een categorie wordt met dezelfde beschikbare capaciteit gewerkt. In de praktijk kan het aantal beschikbare plaatsen voor boten binnen eenzelfde categorie sterk uit een lopen.

- Op basis van de gemiddelde beschikbare capaciteit per boot in de verschillende categorieën is het *gemiddeld aantal vervoerde passagiers* op jaarbasis berekend. Wederom gaat het hier om gemiddelden per categorie. In de praktijk kent de rondvaartmarkt sterke variaties, waardoor een gedeelte van de boten minder passagiers zal vervoeren dan het in deze studie gehanteerde aantal en een gedeelte zal meer passagiers vervoeren.

- De Amsterdamse rondvaart wordt gekenmerkt door een veelheid aan verdienmodellen. Zo zijn er reders die vaarten van een uur aanbieden, zijn er reders die een hop-on/hop-off dienst aanbieden, zijn er rondvaarten inclusief catering (uiteenlopend van een kop koffie/thee met stuk taart tot luxe diners), is het mogelijk om als groep een boot voor bepaalde tijd af te huren, enzovoorts. Veel reders bieden een mix van bovenstaande diensten aan. Omdat het op basis van de verzamelde gegevens niet mogelijk is om deze veelheid van verdienmodellen mee te nemen in de analyse, is voor elke categorie een '*typisch verdienmodel*' gekozen. Het gekozen model wordt aan het begin van de business case kort toegelicht. Gevolg hiervan is dat niet alle mogelijke opbrengsten en de specifiek daarmee samenhangende kosten zijn meegenomen in de berekeningen.

Gevolg van bovenstaande punten is dat de opgestelde business cases niet op elke boot binnen de desbetreffende categorie van toepassing zal zijn. Voor sommige boten zal de praktijk gunstiger blijken en voor anderen juist ongunstiger.

1.3 Proces

Het onderzoek is in twee fasen uitgevoerd. In de eerste fase is op basis van binnen de gemeente beschikbare bronnen, openbare informatie, inclusief literatuur, en interviews met medewerkers van de gemeente, een eerste aanzet gegeven om de business cases op te stellen. Resultaten zijn opgenomen in een tussenrapportage. Deze tussenrapportage is met een selectie van reders besproken tijdens een workshop (december 2018). Na deze workshop is de tweede fase aangevangen. In de tweede fase van het onderzoek zijn de business cases verder besproken met een aantal reders die in gesprek wilden gaan met de onderzoekers. Input die tijdens deze gespreken is verzameld is in de business cases verwerkt. In dit rapport worden de uitkomsten van de aangepaste business cases gepresenteerd.

1.4 Leeswijzer

De rapportage is als volgt opgebouwd: hoofdstuk 2 beschrijft de gevolgde onderzoeksaanpak en geeft onder meer aan welke aannames en veronderstellingen aan dit onderzoek ten grondslag liggen. De hoofdstukken 3 t/m 6 bevatten de afzonderlijke business cases voor elk van de onderscheidde categorieën (bemand groot, bemand gesloten, bemand open en onbemand). In hoofdstuk 7 worden de onderzoeksvragen kort beantwoord. In de bijlage worden de gebruikte bronnen nader toegelicht en wordt een overzicht van de gebruikte literatuur gepresenteerd.

2 Onderzoeksaanpak

Dit hoofdstuk beschrijft de bronnen die gebruikt zijn binnen het onderzoek (2.1). Vervolgens wordt op hoofdlijnen aangegeven hoe de business cases zijn opgebouwd – welke posten wel en welke posten niet zijn meegenomen. Ook wordt aangeven welke bronnen in de verschillende business cases verwerkt zijn (2.2). In paragraaf 2.3 wordt weergeven welke algemene aannames gemaakt zijn. Dit zijn aannames die in elke business case gehanteerd zijn. Aannames die enkel binnen een specifieke business case gemaakt zijn, worden in de afzonderlijke hoofdstukken besproken.

2.1 Bronnen

Om de business cases te kunnen opstellen, is gebruik gemaakt van diverse bronnen. De bronnen kunnen in drie groepen verdeeld worden, namelijk:

1. informatie aanwezig binnen de gemeente;
2. openbaar beschikbare informatie;
3. interviews.

Informatie beschikbaar binnen de gemeente

Binnen de gemeente Amsterdam en Waternet zijn diverse informatiebronnen beschikbaar. Voor deze studie is gebruik gemaakt van een drietal databestanden. De volgende databestanden zijn geraadpleegd:

- Informatie over de vermakelijkheidsretributie: de informatie is gebruikt om het *gemiddeld* aantal passagiers per boot per jaar te berekenen.
- Informatie uit het Register bedrijfsmatig passagiersvervoer te water (RPA): de informatie is gebruikt om de *gemiddelde* capaciteit per boot te bereiken alsmede de *gemiddelde* oppervlakte van een boot.
- AIS-data van Waternet: de informatie is gebruikt om een indicatie van het *gemiddeld* aantal vaarten per jaar per boot alsmede de *gemiddelde* vaarduur te bepalen.

Een korte toelichting op hoe bovenstaande gegevens gebruikt zijn, is opgenomen in bijlage I. Naast deze drie databestanden is gebruikt gemaakt van gemeentelijke informatie om de ligplaatsgelden, de vergunningskosten en mogelijke precariobelasting vast te stellen.

Openbaar beschikbare informatie

Ten tweede is gebruik gemaakt van openbaar beschikbare informatie. Hierbij is enerzijds gebruik gemaakt van literatuur en statistische bronnen over de Amsterdamse rondvaartsector. Een overzicht van de gebruikte literatuur is opgenomen in de bijlage II. Anderzijds is gebruik gemaakt van informatie op de websites van diverse reders. Informatie die onder meer gebruikt is, is informatie over ticketprijzen en vaarinformatie. Ook is gebruik gemaakt van informatie op de websites van diverse jachthavens (met name indicatie ligplaatsgelden).

Interviews

Tot slot is een reeks interviews afgenomen. Deze interviews zijn in een tweetal ronden afgenomen.

In de eerste ronde is gesproken met experts binnen de gemeente Amsterdam en Waternet, een aantal scheepsmakelaar/bouwers en iemand met een goede kennis van de Amsterdamse rondvaartsector. Tijdens deze gesprekken zijn uitgangspunten gevalideerd en is informatie

verzameld over de kenmerken van de sector, financiële gegevens over beheer- en onderhoud van de boten en de verschillende verdienmodellen.

In de tweede ronde is met een aantal Amsterdamse reders gesproken. De eerste versies van de business cases zijn met hen besproken en hen is gevraagd aan te geven waar in de analyse onjuistheden opgenomen waren. Op basis van deze gesprekken zijn de business cases verder aangescherpt.

2.2 Opbouw business cases

2.2.1 Algemene opzet business cases

Elke business case kent eenzelfde opbouw, te weten:

- korte beschrijving 'typisch verdienmodel';
- korte toelichting op de opbrengsten;
- korte toelichting op de kosten;
- korte beschrijving bestaan mogelijke tweede handsmarkt;
- uitkomsten business case;
- (business case ombouw).

De laatste post is enkel voor de categorieën bemand groot en bemand gesloten beschreven.

2.2.2 Posten in de business case

Elk van de business cases heeft een identieke opbouw, wat betekent dat dezelfde kosten- en batenposten zijn opgenomen. In onderstaande tabel is opgenomen welke posten in de business cases zijn meegenomen.

Tabel 2.1 Overzicht meegenomen posten in de business cases

Post	Beschrijving
Aanschafwaarde	Eenmalig - het betreft de aankoopwaarde van de boot. Hierb j wordt verondersteld dat het gaat om de aanschaf van een nieuwbouw boot met elektrische aandrijving.
Onderhoudskosten	Jaarl jks – het gaat hier om het reguliere onderhoud dat jaarlijks plaatsvindt. Hierbij kan gedacht worden aan schilderen, hellen en onderhoud aan de accu's. In deze post z jn NIET de kosten voor groot onderhoud (o.a. nieuwe motor, nieuwe inrichting boot) meegenomen te meer, omdat reders aangeven dat dit als nieuwe investering in de boeken wordt opgenomen.
Exploitatievergunning	Eenmalig – benodigde vergunning om de boot bedrijfsmatig te mogen exploiteren. Zonder deze vergunning mogen geen passagiers vervoerd worden. De kosten voor vergunning zijn (kostendekkende) legeskosten.
Ligplaatsvergunning	Eenmalig – een boot heeft een ligplaatsvergunning nodig om in het Amsterdamse openbare water te mogen liggen. De kosten voor vergunning zijn (kostendekkende) legeskosten.
Precario	Jaarl jks – dit betreft de vergoeding voor het innemen een ligplaats. Kosten worden berekend op basis van het ruimtebeslag van de boot (uitgedrukt in m^2).
Vermakelijkheidsretr butie	Jaarl jks – belastingafdracht per passagier. Per belastingplichtige (de reder) geldt een vrijstelling van 250 passagiers per kwartaal oftewel 1.000 passagiers per jaar.

Post	Beschrijving
Verzekeringen	Jaarl jks – een tweetal verzekeringen z jn in de berekeningen meegenomen, te weten de cascoverzekering en de WA-verzekering voor toegebrachte schade. De verzekering via een P&I-club[2] is NIET meegenomen in de berekening.
Personeelskosten	Jaarl jks – kosten die aan het personeel betaald moeten worden. Hier valt niet alleen de schipper onder, maar ook het additionele personeel dat nodig is om het bedrijf operationeel te houden.
Energiekosten	Jaarl jks – kosten die betaald moeten worden om de accu's te laden. In de business case zijn de aanschafkosten voor de laadinfrastructuur NIET meegenomen.
Ticketopbrengsten	Jaarl jks – opbrengst per passagier. De passagier betaald een prijs voor een kaartje. Afhankelijk van de business case gaat het om een rondvaart met of zonder catering.
Catering	Jaarl jks – netto-som van de kosten en opbrengsten die gerelateerd zijn aan de cateringvoorziening op verschillende vaarten. In de berekeningen wordt een vereenvoudig toegepast, waardoor niet alle vormen van catering gedekt worden.
Verhuur	Jaarl jks – opbrengsten uit verhuur van de boot. In dit geval ontvangt de reder een vast bedrag per uur, onafhankelijk van het aantal passagiers dat daadwerkelijk gebru kt maakt van de boot.

Bij het opstellen van de business cases is geen rekening gehouden met een eventuele restwaarde. Reden hiervoor is dat een mogelijke restwaarde van diverse factoren afhankelijk is die binnen deze studie niet in kaart gebracht kon worden. In de business cases wordt daarom verondersteld dat de boot in zijn geheel terugverdiend moet worden, omdat de reder de boot niet kan doorverkopen met een zekere waarde. In de praktijk kan het echter mogelijk zijn dat een boot wel een restwaarde kent (en dus dat de reder de boot tegen een zekere waarde van de hand kan doen). Bij het opstellen van het beleid zou met een mogelijke restwaarde rekening gehouden kunnen worden.

2.2.3 *Gebruikte bronnen per business case*

In de business cases is gebruikt gemaakt van diverse bronnen. Welke bronnen voor de bepaling van welke post zijn gebruikt, is in onderstaande tabel weergegeven.

Tabel 2.2 Overzicht gebruikte bronnen per post

	Bemand groot	Bemand gesloten	Bemand open	Onbemand
Kosten				
Aanschafwaarde	Interviews + literatuur	Interviews	Interviews + literatuur	Interviews + literatuur
Onderhoudskosten	Interviews	Interviews	Interviews	Interviews
Vergunning	Openbare informatie	Openbare informatie	Openbare informatie	Openbare informatie
Ligplaatsgeld	Openbare informatie	Openbare informatie	Openbare informatie	Openbare informatie
Precario	Openbare informatie + RPA-data	Openbare informatie + RPA-data	Openbare informatie + RPA-data	Openbare informatie + RPA-data
Vermakelijkheids-retributie	Data gemeente	Data gemeente	Data gemeente	Data gemeente

[2] Protection and Idemnity club – een aantal grotere rederijen heeft eveneens een verzekering bij een P&I club afgesloten. Bijdrage aan de verzekering hangt af van de totale opgelopen/veroorzaakte schade in een jaar binnen de groep van verzekerde reders. De hoogte van de bijdrage fluctueert dus jaarlijks. Schade aan het casco en de machinerie valt niet onder deze verzekering (wordt gedekt door de Hull & Machine (H&M) verzekering).

	Bemand groot	Bemand gesloten	Bemand open	Onbemand
Personeelskosten	Interviews + openbare informatie	Interviews + openbare informatie	Interviews + openbare informatie	Interviews + openbare informatie
Energiekosten	AIS-data, literatuur + interviews	AIS-data, literatuur + interviews	AIS-data, literatuur + interviews	AIS-data, literatuur + interviews
Opbrengsten				
Tickets	Interviews + openbare informatie	-	Openbare informatie + interviews	-
Catering	-	Interviews + openbare informatie	-	-
Verhuur	-	-	-	Openbare informatie

2.2.4 *Algemene kanttekening*

Op basis van de gesprekken en het literatuuronderzoek bleek het niet mogelijk om voor de meeste posten tot een specifiek kengetal te komen. Bovendien is de markt daarvoor te verschillend. Om toch een indicatie van de terugverdientijd te kunnen geven is er voor gekozen te werken met bandbreedtes, waarbij zowel een korte als een lange terugverdientijd worden berekend. Bij de korte terugverdientijd wordt uit gegaan van hoge opbrengsten en lage kosten, terwijl bij de lange terugverdientijd gewerkt wordt met lage opbrengsten en hoge kosten. Deze bandbreedtes mogen worden geïnterpreteerd als de extremen, waarbinnen de daadwerkelijke terugverdientijd zal liggen. Voor elk van de business cases is dan ook een middeling berekend.

2.2.5 *Algemene uitgangspunten*

De volgende aannames en uitgangspunten zijn gemaakt bij de berekeningen:

- De RPA-data geven informatie over het aantal boten per segment, de gemiddelde passagierscapaciteit gemeten in het aantal beschikbare stoelen en de gemiddelde oppervlakte van een boot.
- De data over de vermakelijkheidsretributie geven inzicht in het aantal passagiers per categorie en de retributie die jaarlijks afgedragen moet worden.
- De AIS-data geven inzicht in het aantal rondjes per dag en jaar en de vaarduur voor de categorieën bemand groot, bemand gesloten en bemand open.
- Voor alle categorieën, behalve bemand groot, wordt verondersteld dat de onderhoudskosten op jaarbasis 5% tot 10% van de aanschafwaarde bedragen.
- De kosten voor verzekeringen bedragen in totaal 1% van de nieuwwaarde van een boot, per jaar. Deze aanname wordt voor alle categorieën gemaakt.
- Kosten gemeentelijke heffingen: De kosten voor een exploitatievergunning en de kosten voor een ligplaatsvergunning zijn voor alle categorieën gelijk. Er wordt geen onderscheid gemaakt. De legeskosten voor de exploitatievergunning bedragen € 680,-, de legeskosten voor de ligplaatsvergunning bedragen € 513,-.[3] Hiermee komen de eenmalige gemeentelijke kosten uit op zo'n € 1.200,-.
- Precariobelasting: in de berekeningen wordt uitgegaan van een precariobelasting voor zone I van € 30,- per m^2, en een precariobelasting van € 20,- per m^2 in zone II. De hoogte van het bedrag is gebaseerd op gemeentelijke informatie.[4]

[3] Zie Gemeente Amsterdam (2018), Ligplaatsvergunning voor woonboot en bedrijfsvaartuig. Laatst geraadpleegd 31 augustus 2018 op https://www.amsterdam.nl/veelgevraagd/?productid=%7B709AD0E5-1A64-4FF5-B87F-4A137F3665B2%7D#case_%7BCD895765-2FF7-4966-A2F5-875C9DFA44E8%7D.

[4] https://kanadocumenten.amsterdam.nl/SRVS/Data/Amsterdam/KnowledgeBases/Kennisbank/document/Extern/Belastingen/Precariotabel-2019.pdf

- Vermakelijkheidsretributie: in de berekening wordt uitgegaan van een tarief van € 0,66 per passagier. De hoogte van dit bedrag is gebaseerd op gemeentelijke informatie.[5]
- Energiekosten: voor elke categorie wordt eenzelfde energieprijs gehanteerd. De prijs die in de berekeningen is meegenomen is € 0,23 per kWh. De hoogte van deze energieprijs is afkomstig uit diverse interviews.
- Btw: reders dienen btw af te dragen over elk verkocht ticket of iedere verhuur van de boot. De ticketprijzen en verhuurprijzen zijn inclusief btw. Het gehanteerde btw-tarief is 9%.
- Voor elk van de categorieën zijn de opstartkosten meegenomen in de vorm van gederfde inkomsten. Dit betekent dat voor elk van de business cases is verondersteld dat in jaar 0 enkel kosten gemaakt worden (investeringskosten, eenmalige gemeentelijke kosten en verzekeringskosten). Het eerste jaar waarin ook opbrengsten gegenereerd worden, is jaar 1.
- In de business cases zijn de kosten en uitgaven niet gecorrigeerd voor inflatie. Dit betekent dat de jaarlijkse kosten en opbrengsten constant verondersteld worden.

[5] https://www.amsterdam.nl/veelgevraagd/?caseid=%7b112B0BB0-36A8-4967-A283-76F65E256029%7d

3 Business case – bemand groot

In dit hoofdstuk wordt de business case van de categorie ‘bemand groot’ beschreven. Het hoofdstuk beschrijft het *typische verdienmodel* – het verdienmodel dat ten grondslag ligt aan de berekeningen. Deze beschrijving wordt gevolgd door de aannames en uitgangspunten ten aanzien van de opbrengsten en kosten, en de input voor de berekening van de terugverdientijd.

3.1 Typisch verdienmodel

Boten in dit segment zijn de bemande passagiersvaartuigen langer dan 14 meter en/of breder dan 3,75 meter, korter dan of gelijk aan 20 meter en/of smaller dan of gelijk aan 4,25 meter. Zij zijn voorzien van een (grotendeels) vaste, vaak glazen, overkapping. Boten die in deze categorie vallen, zijn te typeren als de rondvaartboten van het Amsterdamse type. Voor dit type boot is een ‘vaarbewijs groot’ of ‘vaarbewijs groot beperkt’ (Amsterdams vaarbewijs) benodigd.

Deze markt kan worden gekenmerkt als een markt met een beperkt aantal aanbieders. Vier grote aanbieders dekken gezamenlijk het grootste gedeelte van de markt. Deze rederijen hebben allemaal een aanlegplaats vlakbij het Centraal Station van Amsterdam. Daarnaast zijn er enkele kleinere aanbieders werkzaam in deze markt, die twee tot drie boten exploiteren.

In de business case wordt ervan uit gegaan dat reders in dit segment met name korte rondvaarten aanbieden, waarbij de rondvaart een uur tot anderhalf uur duurt. Hierbij wordt uitgegaan van de meest eenvoudige rondvaart, dus zonder catering. Rondvaarten met een vorm van catering zijn dus niet meegenomen.[6]

3.2 Opbrengsten

Een van de belangrijke bronnen van inkomsten voor de rondvaartboten van het Amsterdamse type, is de verkoop van losse kaartjes. Voor het berekenen van de terugverdientijd gaan we primair uit van dit verdienmodel. Verondersteld wordt dat de passagier voor een kaartje tussen de € 11,- en € 15,- (inclusief btw) betaald.[7] De tickets worden op verschillende manieren verkocht, namelijk:

1. Door de reders zelf – doorgaans tickets aan individuele passagiers.
    - Verkoop gebeurt via verkooppunten, waarvoor kosten worden gemaakt (bijv. accommodatie, personeel, marketingmateriaal)
    - De gehanteerde prijs voor dit verkoopkanaal is € 15,- inclusief kosten verkooppunten van 25%.
2. Via touroperators – doorgaans de verkoop aan groepen.
    - In deze markt is de concurrentie groot is (en wordt dus met lagere prijzen gewerkt).
    - De gehanteerde prijs voor dit verkoopkanaal is € 5,5,-
3. Overige kanalen, zoals online platforms, hotels etc. doorgaans tickets aan individuele passagiers.
    - Reders moeten een commissie afdragen aan degene die de tickets namens de reders verkoopt.
    - De gehanteerde prijs voor dit verkoopkanaal is € 13,- inclusief een commissie van 30%.

[6] Boten in dit segment bieden een wijde variatie aan catering. Het kan bijvoorbeeld gaan om een rondvaart met eenvoudige catering (koffie/thee en een stukje taart), maar ook om een vaart waarbij een borrel aan boord georganiseerd wordt of een maaltijd genuttigd kan worden. De grote diversiteit maakt het lastig om dit aspect mee te nemen in de business case.

[7] Bron: websites rederijen.

In interviews is bevestigd dat de grote reders tickets via elk van bovenstaande kanalen verkopen. De individuele mix per reder verschilt. Om een inschatting van de ticketomzet te kunnen maken is verondersteld dat de hoeveelheid verkochte tickets per kanaal gelijk is. Dus 1/3 van de tickets wordt door de reders zelf verkocht, 1/3 via de touroperators en 1/3 via de overige kanalen.

Tabel 3.1 geeft een overzicht van de gehanteerde berekening, waarbij informatie over verkoopkanalen en commissies gebaseerd is op gesprekken met enkele Amsterdamse reders.

Tabel 3.1 Ticketopbrengsten bemand groot

Verkoopkanaal	Aandeel	Ticketprijs (€)	Kosten*	Ticketprijs na kosten (€)	Ticketprijs excl. btw (€)
Eigen verkoop	33%	15,00	25%	11,25	10,32
Touroperators	33%	5,50		5,50	5,05
Overig	33%	13,00	30%	9,10	8,35
Gewogen gemiddelde		**8,62**		**7,90**	

Bron: gesprekken, berekening Ecorys
* Kosten voor eigen verkoop bestaan uit kosten aan verkooppunten, kosten in segment overig bestaan uit een betaalde commissie

Op basis van bovenstaande tabel gaan wij ervan uit dat een reder gemiddeld € 7,90 excl. btw overhoudt aan een verkocht ticket. Ervan uitgaande dat gemiddeld zo'n 32.000 passagiers op jaarbasis een rondvaart met een rondvaartboot van het Amsterdamse type doen (zie bijlage I), genereert de reder met een boot ongeveer € 255.000 omzet per jaar.

3.3 Kosten

Investering en onderhoud

De informatie over de investerings- en onderhoudskosten is gebaseerd op interviews en informatie van scheepsbouwers. Experts schatten dat de aanschafwaarde van een rondvaartboot van het Amsterdamse type varieert van € 600.000,- tot € 1 miljoen.[8]

De jaarlijkse onderhoudskosten voor een rondvaart worden door experts geschat op ongeveer 3% van de aanschafwaarde. Hierbij gaat het om regulier onderhoud, inclusief kosten voor keuring (eens in de vijf jaar). Het is goed mogelijk dat in sommige jaren de kosten hoger liggen, omdat onverwachte reparaties uitgevoerd moeten worden.

Ook moet een boot geregeld worden schoongemaakt, tussen tochten door. Dit betreft het schoonmaken van het interieur alsook het bijhouden van het exterieur. Op jaarbasis bedragen de schoonmaakkosten ongeveer € 8.000,-.[9]

Personeel

Het benodigd personeel en de gemiddelde kosten hiervoor zijn gebaseerd op informatie uit interviews en beschikbare jaarverslagen van de grotere rederijen. Gekeken is hoeveel procent de personeelskosten als onderdeel van de omzet bedragen. Uit de jaarverslagen, die hier informatie over verstrekken, blijkt dat de personeelskosten zo'n 35% van de omzet van de omzet bedragen. Op de berekende omzet van ongeveer € 255.000,- komt dit uit op € 89.000,- (afgerond).

[8] Omdat de bandbreedte tussen de bedragen vrij fors is, is intern met diverse experts gesproken. Ook is een vergelijking gemaakt met andere passagiersboten. Op basis van deze verificatie, kan gesteld worden dat de inschatting van de aanschafwaarde aannemelijk is.

[9] Hoogte schoonmaakkosten is gebaseerd op informatie uit interviews.

Verzekeringen

Rondvaartboten van het Amsterdamse type hebben doorgaans twee verzekeringen, te weten een WA-verzekering voor eventueel toegebrachte schade en een cascoverzekering. Gezamenlijk komen de jaarlijkse kosten van de verzekeringen neer op ongeveer 1% van de nieuwwaarde.[10] Dit betekent dat afhankelijk van de aanschafwaarde, de verzekeringskosten tussen de € 6.000,- en € 12.000,- bedragen op jaarbasis.

Kosten voor gemeentelijke regelingen

De rederij moet op basis van gemeentelijke regelingen een aantal kosten betalen. Het gaat om de eenmalige kosten van zowel een exploitatievergunning als een ligplaatsvergunning en om de jaarlijkse afdracht van de vermakelijkheidsretributie.

Zoals aangegeven in hoofdstuk 2 zijn de eenmalige kosten (exploitatievergunning en ligplaatsvergunning) voor iedereen gelijk. Deze bedragen € 1.200,-.

Jaarlijks dienen de reders een vermakelijkheidsretributie af te dragen.[11] De hoogte van de vermakelijkheidsretributie bedraagt € 0,66 per passagier (tarief 2018). In 2016 kwam dit neer op ongeveer € 21.100 per boot.

Ligplaatsgelden

Een gedeelte van de boten ligt in het openbare water van Amsterdam. Voor deze boten dient precario betaald te worden. Een ander gedeelte van de boten ligt in (particuliere) jachthavens. Voor deze boten moet ligplaatsgeld betaald worden. Uit gesprekken met reders komt naar voren dat ongeveer 50% van de boten in openbaar water ligt en 50% in een jachthaven.

Precario

De vergoeding die moet worden betaald voor het innemen van een gemeentelijke ligplaats heet precariobelasting. De totale kosten voor de precariobelasting hangen af van het aantal vierkante meters dat de boot beslaat en in welke zone deze ligt. Een gemiddelde boot in deze categorie heeft een oppervlakte van ongeveer 70 à 75 m^2.[12] Deze boten hebben hun ligplaats in het centrum van Amsterdam en vallen onder de regeling voor zone I, wat betekent dat zij € 30,- per m^2 moeten betalen. Hiermee bedragen de kosten aan precariobelasting jaarlijks gemiddeld € 2.100,- tot € 2.250,-.

Ligplaatsgelden jachthavens

De overige boten liggen in jachthavens. Om een inschatting te kunnen maken van de kosten die betaald moeten worden is gebruikt gemaakt van openbaar beschikbare informatie.[13] De kosten voor een ligplaats in een jachthaven voor een schip tot 24m worden geraamd op tussen de € 4.800,- en € 7.000,-.

Op basis van bovenstaande gegevens kan een gewogen gemiddelde worden berekend. In tabel 3.2 wordt zowel voor de boten met een gemeentelijke ligplaats als boten gelegen in jachthaven, het lage tarief verondersteld. In tabel 3.3 worden de hogere tarieven gehanteerd.

---

10 Informatie is gebaseerd op interviews.

11 Per rederij zijn jaarlijks 1.000 passagiers vrijgesteld van deze vermakelijkheidsretributie.

12 Waternet (2018), Regeling Passagiersvaart Amsterdam (RPA) data.

13 Zie bijvoorbeeld https://www.amsterdammarina.com/assets/documents/am-2019-20-ligplaatsen-tarieven.pdf en http://www.jachthavenschellingwoude nl/tarieven/.

Tabel 3.2 Ligplaatsgelden, lager tarief (€)

Laag	Tarieven per boot (€)	Aandeel	Gemiddelde prijs (€)
Precario	2.100	50%	1.050
Jachthavens	4.800	50%	2.400
Gewogen gemiddelde			**3.450**

Tabel 3.3 Ligplaatsgelden, hoger tarief (€)

Hoog	Tarieven per boot (€)	Aandeel	Gemiddelde prijs (€)
Precario	2.250	50%	1.125
Jachthavens	7.000	50%	3.500
Gewogen gemiddelde			**4.625**

Energie

De berekening van de energiebehoefte is gebaseerd op de TNO-rapportage 'Elektrische rondvaart in Amsterdam' (2016), waarin het gemiddelde energieverbruik per uur voor de verschillende segmenten boten is berekend. We nemen aan dat een boot een gehele dag kan varen met een accupakket. De boot wordt aan het eind van de werkdag (gedurende de nacht) opgeladen. Dit wordt ook bevestigd in de interviews.

De gemiddelde energiebehoefte per uur voor een boot in dit segment is berekend op 21,1 kWh. Op basis van de AIS-data is vastgesteld dat een gemiddelde tocht 1 à 1,5 uur duurt en dat gemiddeld 3,24 rondje per dag wordt gevaren. Bij een gemiddelde vaartijd van 1 à 1,5 uur per tocht komt de gemiddelde jaarlijkse energiebehoefte uit op:

Tabel 3.4 Energiebehoefte per jaar

Tochten per dag	Duur tocht (uur)	Dagen	Energiebehoefte per uur (kWh)	Totale energiebehoefte
3,24	1,0	365	21,1	**25.000**
3,24	1,5	365	21,1	**37.500**

Bron: TNO-rapportage, berekening Ecorys

Uit interviews kwam naar voren dat de kosten per kWh energie ongeveer € 0,23 bedragen. Daarmee kunnen we de jaarlijkse kosten (afgerond) berekenen. Deze komen uit op € 5.700,- tot € 8.600,-.

3.4 Tweedehands markt

Bij de bepaling van de business case is het interessant om na te gaan of er een tweedehands markt bestaat voor rondvaartboten van het Amsterdamse type. Wanneer dit het geval is, betekent dit dat een rederij, indien gewenst, de boot kan doorverkopen en daarmee een gedeelte van de aanschafwaarde kan terugkrijgen. Indien dit niet het geval is, zal de rederij de boot in het geheel willen terugverdienen.

Tijdens het onderzoek is met diverse experts gesproken, onder meer met een scheepsmakelaar. Deze gaf aan dat de verkoop van rondvaartboten zeer moeilijk is, omdat zij doorgaans niet beschikken over de benodigde papieren die verplicht zijn om op bijvoorbeeld rivieren of meren te kunnen varen. Daarnaast zijn de Amsterdamse rondvaartboten dusdanig geproportioneerd dat zij voornamelijk in Amsterdam kunnen varen. In andere steden passen zij fysiek niet op de aanwezige grachten (zij zijn te groot). Binnen Amsterdam lijkt er weinig onderlinge verkoop van rondvaartboten te zijn, met name omdat bij doorverkoop er een nieuwe vergunning aangevraagd dient te worden en de kans dat deze wordt verstrekt is momenteel klein.

Op basis van de verzamelde gegevens lijkt er voor rondvaartboten nauwelijks een tweedehands markt te bestaan, wat betekent dat reders hun gehele investering willen terugverdienen. In de business case is dus daarom op dit moment geen rekening gehouden met een restwaarde.

3.5 Terugverdientijd voor bemand groot

Op basis van bovenstaande aannames is de business case voor de categorie bemand groot opgesteld. Zoals aangegeven in hoofdstuk 2 bestaat er een ruime variatie tussen de daadwerkelijke business cases van de verschillende rederijen. Om toch een inschatting te kunnen geven zijn op basis van de gegevens uit tabel 3.5 een tweetal extremen berekend. In het eerste geval is uitgegaan van de hoogste kosten en de laagste inkomsten (terugverdientijd – lang). In het tweede geval is uitgegaan van de laagste kosten en de hoogste inkomsten (terugverdientijd – kort). Omdat de ene business case mogelijk een overschatting en de andere een onderschatting is, is een middeling toegepast op beide business cases.

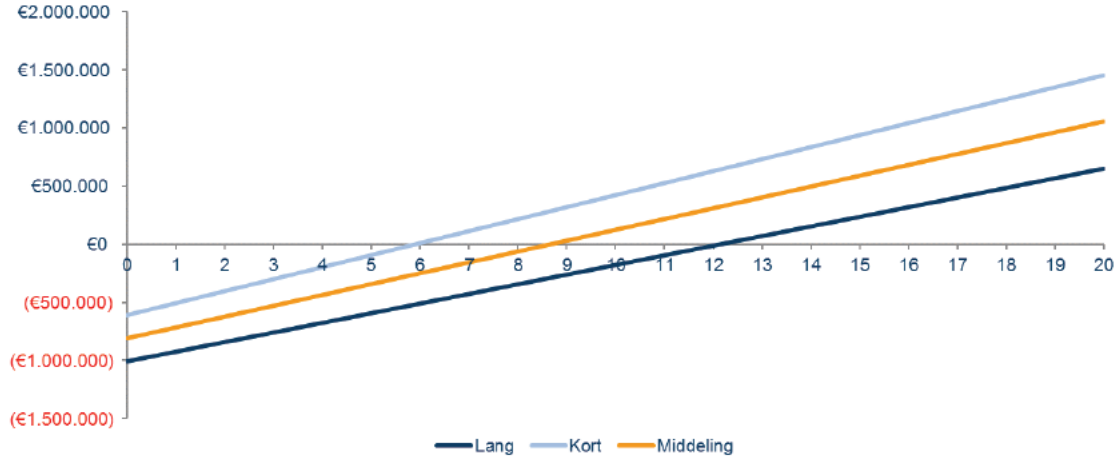
Tabel 3.5 Uitgangspunten business case bemand groot

Post	Gehanteerde waarde in euro's (range)
Kosten eenmalig	
Investeringskosten	600.000 – 1.000.000
Kosten gemeentel jke heffingen	1.200
Kosten structureel	
Onderhoudskosten	18.000 – 30.000
Schoonmaakkosten	8.000
Verzekeringen	6.000 – 10.000
Personeel	89.000
Afdracht VRM	21.100
Ligplaatsgelden	3.450 - 4.625
Energiekosten	5.700 – 8.600
Opbrengsten	
Opbrengsten uit ticketverkoop	255.000

Zoals figuur 3.1 laat zien levert de analyse de volgende drie terugverdientijden op:

- Lang: 13 jaar
- Kort: 6 jaar
- Middeling: 9 jaar

Figuur 3.1 Terugverdientijd bemand groot



Bron: berekening Ecorys.

3.6 Business case voor ombouw

Een gedeelte van de reders is bereid om hun huidige boot, die nu dieselelektrisch wordt aangedreven, om te bouwen tot een elektrisch aangedreven boot. Voor deze ombouw is eveneens een business case opgesteld om te zien wat de effecten op de terugverdientijd van deze investering zijn.

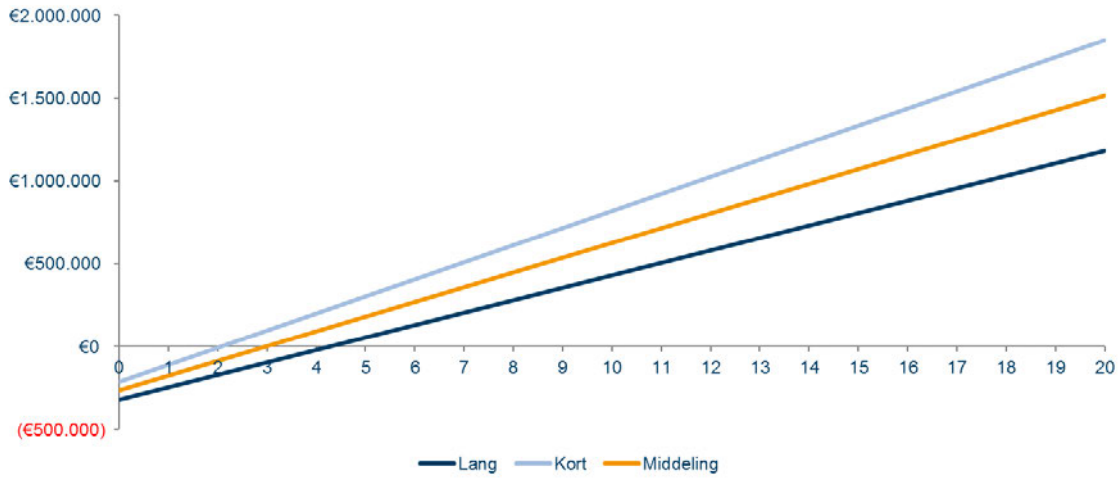
De kosten voor de ombouw van een rondvaartboot van het Amsterdamse type worden door verschillende experts geschat op tussen de € 300.000,- en € 400.000,-, als onderdeel waarvan een elektrische motor ongeveer € 115.000,- kost en een accupakket € 35.000,-.

Een dergelijke ombouw kan tot 3 maanden duren. Gedurende deze tijd kan een schipper geen inkomsten verdienen op de boot. (Bij ombouw hoeft overigens geen investering meer te worden gedaan in de aanschaf van de boot).

In onderstaande figuur worden de uitkomsten weergegeven, voor beide business cases en de middeling. Zoals figuur 3.2 laat zien levert de analyse de volgende drie terugverdientijden op:

- Lang: 5 jaar
- Kort: 3 jaar
- Middeling: 3 jaar

Figuur 3.2 Terugverdientijd ombouw bemand groot



Bron: berekening Ecorys

4 Business case – bemand gesloten

In dit hoofdstuk wordt de business case van de categorie ‘bemand gesloten’ beschreven. Het hoofdstuk beschrijft het *typische verdienmodel* – het verdienmodel dat ten grondslag ligt aan de berekeningen. Deze beschrijving wordt gevolgd door de aannames en uitgangspunten ten aanzien van de opbrengsten en kosten, en de input voor de berekening van de terugverdientijd.

Opgemerkt moet worden dat voor dit segment geen sluitende business case opgesteld kon worden. Reden hiervoor is dat te weinig kennis en gegevens voor deze categorie verkregen konden worden en dat diverse aannames gedaan zijn. Geadviseerd wordt om de uitkomsten van deze business case niet mee te nemen bij het opstellen van toekomstig beleid.

4.1 Typisch verdienmodel

In dit segment vallen de bemande passagiersvaartuigen korter dan of gelijk aan 14 meter en smaller dan of gelijk aan 3,75 meter. Deze vaartuigen zijn voorzien van een (grotendeels) vaste overkapping. In dit segment kijken we met name naar de (kleinere) ‘hospitalityboten’ die worden gehuurd voor een evenement: een trouwerij, een verjaardag, een bedrijfslunch, een etentje. Deze vaartuigen worden ook wel ‘salonboten’ genoemd. Binnen deze categorie laten we de historische salonboot en de ‘mini-rondvaartboot van het Amsterdamse type’ buiten beschouwing.

Deze markt kan worden gekenmerkt als een versnipperde markt, waarin relatief veel aanbieders actief zijn. In deze markt zijn veel kleinere partijen actief die vaak 1 tot 2 boten bezitten. Daarnaast blijkt dat de grote partijen in het bemand groot segment ook een paar (ongeveer 3 à 4) salonboten in hun bezit hebben.

De boten in dit segment bieden vaak rondvaarten met catering aan. De catering kan relatief eenvoudig tot zeer luxueus zijn. In de business case wordt een dergelijk onderscheid gehanteerd, waarbij bekeken wordt wat het effect is van een eenvoudigere en een luxueuzere catering aan boord van de boot. Verder wordt verondersteld dat boten in dit segment gemiddeld 3 tot 4 dagen in de week en 3 à 4 uur per dag varen.[14] Dit komt neer op minimaal 469 tot maximaal 834 vaaruren per jaar per salonboot. In onze berekeningen werken we met dit bereik.

4.2 Opbrengsten

Aan boord van salonboten wordt vaak een lunch, diner en/of drankjes aangeboden. Op basis van de interviews gaan we uit van ticketprijzen voor een tocht die variëren tussen de € 50,- en € 75,- afhankelijk van de horeca-faciliteiten.

Het aantal passagiers per boot is gemiddeld 1.200. Om tot de opbrengsten voor een reder te komen, corrigeren we de prijs voor een rondvaart voor de commissie die wordt betaald aan wederverkopers. Aangenomen is dat ongeveer een derde van de totale tickets door wederverkopers wordt verkocht. De commissie die zij hiervoor vragen schatten wij op € 10,- per ticket. De overige twee derde van de tickets wordt door de reders zelf verkocht, hierover wordt geen commissie betaald.

[14] Bron: Waterrecreatie (2012), Rondvaart en recreatievaart in Amsterdam.

Tabel 4.1 Opbrengsten per boot inclusief catering en btw, bemand gesloten

	Passagiers	Ticketprijs (€)	Opbrengsten (€)
Beperkt horeca / Ticket 50 €	1.200	(2/3*50) + (1/3*40) = 46,67	**70.000**
Luxe horeca / Ticket 75 €	1.200	(2/3*75) + (1/3*65) = 71,67	**107.500**

Bron: gesprekken, berekening Ecorys

Daarmee hangt de omzet van de boten in dit segment sterk af van de aangeboden horeca. We hebben beperkt informatie verkregen over de precieze opbouw van kosten en opbrengsten gerelateerd aan deze horeca. Om tot de gemiddelde opbrengsten per boot te komen, verrekenen we de kosten die een reder heeft aan horecapersoneel en inkoop van de horeca (drank en eten).

Uit interviews is gebleken dat voor een ticketprijs van € 75,-, ongeveer € 45,- aan kosten voor horeca mag worden gerekend: € 35,- voor de inkoop, € 10,- aan personeelskosten. De prijs voor de rondvaart zelf komt daarmee neer op € 30,-.

Hoe de verhouding is bij een prijs van € 50,- is onbekend. In onze berekening maken we de aanname dat de prijs voor een rondvaart hetzelfde is bij een ticketprijs inclusief horeca van € 50,-: € 30,- voor de tocht en € 20,- voor de catering en personeelskosten. Met deze aanname komen de gemiddelde opbrengsten voor een rondvaart met beperkte horeca en luxe horeca op dezelfde opbrengst.

Wanneer we de horeca-kosten (inkoop en personeel) verrekenen met de horeca-inkomsten per boot, komen we tot de gemiddelde opbrengsten per boot. Over deze opbrengst moet btw worden afgedragen (lage tarief, 9%). Daarmee komt de daadwerkelijke opbrengst uit op:

Tabel 4.2 Opbrengsten per ticket bemand gesloten, catering en btw verrekend (€)

	Passagiers	Opbrengst	Opbrengsten	Opbrengsten
Beperkt horeca / Ticket 50 €	1.200	46,67 – 20 = 26,67	**32.000**	**29.350**
Luxe horeca / Ticket 75 €	1.200	71,67 – 45 = 26.67	**32.000**	**29.350**

Bron: gesprekken, berekening Ecorys

4.3 Kosten

Investering en onderhoud

De informatie over aanschafwaarde en onderhoudskosten is gebaseerd op een interview. Een boot in deze categorie heeft een gemiddelde aanschafwaarde van € 100.000,-. Dit beslaat het casco, de aandrijving en het batterijenpakket. De jaarlijkse onderhoudskosten liggen tussen de 5% en 10% van de aanschafwaarde, oftewel € 5.000,- tot € 10.000,- per jaar.

Personeel

De boten in deze categorie hebben een schipper aan boord met een klein vaarbewijs. Aangenomen is dat de jaarlijkse werkgeverskosten hiervoor gemiddeld € 2.600 – 3.900 per maand (brutosalaris 2.000 tot 3.000 € per maand) bedragen, ofwel gemiddeld plusminus € 42.000 per jaar.[15]

Er wordt veel met flexibele contracten gewerkt, om de variatie tussen de inzet in het hoog- en laagseizoen op te vangen. Daardoor is de jaarlijkse inzet van een schipper gelijk aan de jaarlijkse inzet van een boot. Op basis van een jaarlijks aantal vaaruren tussen de 469 en 834 is per boot

[15] Informatie over personeelskosten is gebaseerd op interviews.

een schipper nodig voor 0,25 – 0,45 fte.[16] De kosten voor een schipper kunnen daarmee (afgerond) als volgt worden berekend:

Tabel 4.3 Personeelskosten bemand gesloten

	Fte	Kosten werkgever / fte (€)	Totaal (€)
Minimaal: 469 vaaruren			
Schipper	0,25	42.000	**10.500**
Maximaal: 834 vaaruren			
Schipper	0,45	42.000	**19.000**

Verzekeringen

Salonboten hebben net als rondvaartboten van het Amsterdamse type doorgaans twee verzekeringen, te weten een WA-verzekering voor eventueel toegebrachte schade en een cascoverzekering. Gezamenlijk komen de jaarlijkse kosten van de verzekeringen neer op ongeveer 1% van de nieuwwaarde.[17] Dit betekent dat de verzekeringskosten ongeveer € 1.000,- bedragen op jaarbasis.

Kosten voor gemeentelijke regelingen

De rederij moet op basis van gemeentelijke regelingen een aantal kosten betalen. Het gaat om de eenmalige kosten van zowel een exploitatievergunning als een ligplaatsvergunning en om de jaarlijkse afdracht van de vermakelijkheidsretributie.

Zoals aangegeven in hoofdstuk 2 zijn de eenmalige kosten (exploitatievergunning en ligplaatsvergunning) voor iedereen gelijk. Deze bedragen € 1.200,-.

Jaarlijks dienen de reders een vermakelijkheidsretributie af te dragen.[18] De hoogte van de vermakelijkheidsretributie bedraagt € 0,66 per passagier (tarief 2018). In 2016 kwam dit neer op ongeveer € 350 per boot.

Ligplaatsgelden

Een gedeelte van de boten ligt in het openbare water van Amsterdam. Voor deze boten dient precario betaald te worden. Een ander gedeelte van de boten ligt in (particuliere) jachthavens. Voor deze boten moet ligplaatsgeld betaald worden. Uit gesprekken met reders komt naar voren dat ongeveer 50% van de boten in openbaar water ligt en 50% in een jachthaven.

Precario

Salonboten dragen eveneens precario af. De totale kosten voor de precariobelasting hangen af van het aantal vierkante meters dat de boot beslaat en in welke zone het ligt. Een gemiddelde boot in deze categorie heeft een oppervlakte van ongeveer 35 m^2.[19] Deze boten hebben hun ligplaats in het centrum van Amsterdam en vallen onder de regeling voor zone I. Dit betekent dat zij € 30,- per m^2 moeten betalen. Hiermee bedragen de kosten aan precariobelasting jaarlijks gemiddeld € 1.050,- op jaarbasis.

---

16 Eén fte bestaat uit 1872 werkzame uren bij 20 vakantiedagen en inachtneming van feestdagen.
17 Informatie over verzekeringskosten is gebaseerd op interviews.
18 Per rederij zijn jaarlijks 1.000 passagiers vrijgesteld van deze vermakelijkheidsretributie.
19 Waternet (2018), Regeling Passagiersvaart Amsterdam (RPA) data.

Ligplaatsgelden jachthavens

De overige boten liggen in jachthavens. Om een inschatting te kunnen maken van de kosten die betaald moeten worden is gebruikt gemaakt van openbaar beschikbare informatie.[20] De kosten voor een ligplaats in een jachthaven voor een schip tot 14m worden geraamd op en bedrag tussen de € 1.600,- en € 3.500,-.

Op basis van bovenstaande gegevens kan een gewogen gemiddelde worden berekend. In tabel 4.4 wordt zowel voor de boten met een gemeentelijke ligplaats als boten gelegen in jachthaven, het lage tarief verondersteld. In tabel 4.5 worden de hogere tarieven gehanteerd.

Tabel 4.4 Ligplaatsgelden, lager tarief (€)

Laag	Tarieven per boot (€)	Aandeel	Gemiddelde prijs (€)
Precario	1.050	50%	525
Jachthavens	1.600	50%	800
Gewogen gemiddelde			**1.325**

Tabel 4.5 Ligplaatsgelden, hoger tarief (€)

	Tarieven per boot (€)	Aandeel	Gemiddelde prijs (€)
Precario	1.050	50%	525
Jachthavens	3.500	50%	1.750
Gewogen gemiddelde			**2.275**

Energie

De berekening van de energiebehoefte is gebaseerd op de TNO rapportage 'Elektrische rondvaart in Amsterdam' (2016), waarin het gemiddelde energieverbruik per uur voor de verschillende segmenten boten is berekend.[21] We nemen aan dat een boot een gehele dag kan varen met een accupakket. De boot wordt aan het eind van de werkdag (gedurende de nacht) opgeladen. Dit wordt ook bevestigd in de interviews.

De energiebehoefte per uur is door TNO berekend op 15 kWh. De kosten voor een kWh energie zijn geschat op € 0,23. Op basis van het jaarlijkse aantal vaaruren komen de (minimale) kosten voor energie daarmee op:

Tabel 4.6 Jaarlijkse energiekosten, bemand gesloten

Jaarlijkse vaaruren	Energiebehoefte per	Kosten per kWh (€)	Afgerond (€)
469	15	0,23	**1.600**
834	15	0,23	**2.900**

Bron: TNO-rapportage, berekening Ecorys

4.4 Tweedehands markt

Net als bij het segment bemand groot is het voor het segment bemand gesloten belangrijk om te weten of er een tweedehands markt bestaat. Immers, het bestaan van een dergelijke markt maakt dat een reder niet de gehele investering hoeft terug te verdienen, omdat de doorverkoopwaarde een deel vergoed.

[20] Zie bijvoorbeeld https://www.amsterdammarina.com/assets/documents/am-2019-20-ligplaatsen-tarieven.pdf en http://www.jachthavenschellingwoude nl/tarieven/.

[21] TNO (2016), Elektrische rondvaart in Amsterdam. Laatst geraadpleegd 29 augustus 2018 op https://publications.tno.nl/publication/34620311/goXxQB/TNO-2016-R10481.pdf.

Op basis van interviews met experts lijkt er geen tweedehands markt te bestaan. De salonboten worden voornamelijk ingezet op Amsterdamse wateren. In andere steden bestaat niet een gelijke behoefte aan dergelijke boten. Sporadisch kan een salonboot doorverkocht worden naar een andere stad, maar dit gebeurt zelden. Belangrijkste markt voor doorverkoop zou dan de eigen Amsterdamse markt zijn, maar om de boot te kunnen exploiteren is een vergunning nodig. Omdat het niet zeker is dat een nieuwe eigenaar ook een vergunning kan krijgen, worden weinig boten doorverkocht. In de berekeningen van de business case is dan ook geen rekening gehouden met een eventuele restwaarde.

4.5 Terugverdientijd voor bemand gesloten

Op basis van bovenstaande aannames is de business case voor de categorie bemand gesloten opgesteld. Zoals aangegeven in hoofdstuk 2 bestaat er een ruime variatie tussen de daadwerkelijke business cases van de verschillende rederijen. Om toch een inschatting te kunnen geven zijn op basis van de gegevens uit tabel 4.7 een tweetal extremen berekend. In het eerste geval is uitgegaan van de hoogste kosten en de laagste inkomsten (terugverdientijd – lang). In het tweede geval is uitgegaan van de laagste kosten en de hoogste inkomsten (terugverdientijd – kort). Omdat de ene business case mogelijk een overschatting en de andere een onderschatting is, is een middeling toegepast op beide business cases. De uitkomsten zijn opgenomen in Figuur 4.2.

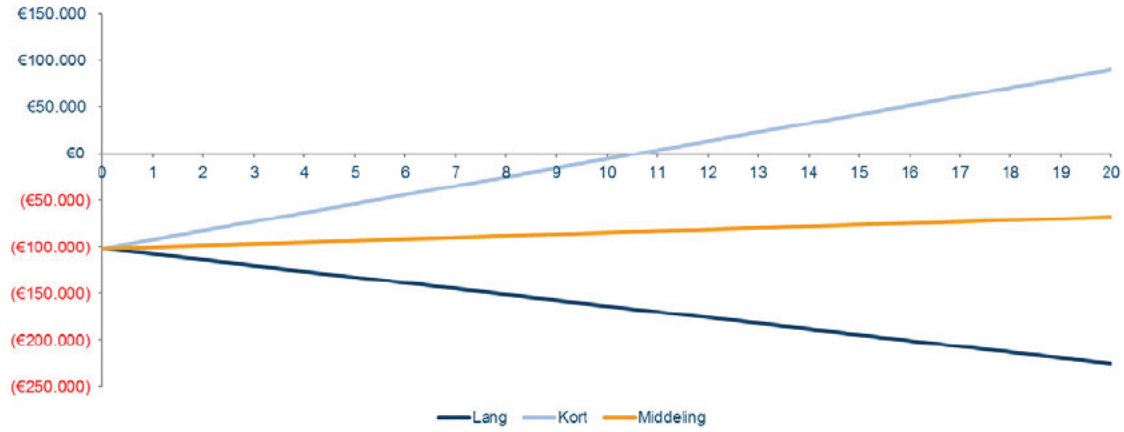
Tabel 4.7 Uitgangspunten business case bemand groot

Post	Gehanteerde waarde in euro's (range)
Kosten eenmalig	
Investeringskosten	100.000
Kosten gemeentel jke heffingen	1.200
Kosten structureel	
Onderhoudskosten	5.000 – 10.000
Verzekeringen	1.000
Personeel	10.500 – 19.000
Afdracht VRM	350
Ligplaatsgelden	1.325 – 2.275
Energiekosten	1.600 – 2.900
Opbrengsten	
Opbrengsten uit ticketverkoop	29.000

Zoals figuur 4.2 laat zien levert de analyse de volgende drie terugverdientijden op:

- Lang: Structureel verlieslijdend
- Kort: 11 jaar
- Middeling: >20 jaar

Figuur 4.1 Terugverdientijd, bemand gesloten



Bron: berekeningen Ecorys

4.6 Business case voor ombouw

In het kader van dit onderzoek is geen informatie verkregen voor dit segment betreffende de kosten voor ombouw naar een elektrisch aangedreven boot. Om toch een (grove) inschatting te kunnen geven van de gemiddelde terugverdientijd, is in dit onderzoek de aanname gedaan dat de kosten voor ombouw van een boot in dit segment, relatief tot de kosten voor aanschaf van een nieuwe boot, even hoog zijn als die in het segment bemand groot.

De gemiddelde aanschafkosten zijn voor bemand groot tussen de € 600.000 en 1.000.000; de ombouwkosten tussen de € 300.000 en € 400.000. Relatief gezien bedragen de ombouwkosten daarmee ~40% van de nieuwbouwprijs. Op basis van een aanname dat de relatieve kosten voor ombouw gelijk zijn, kunnen we aannemen dat de ombouwkosten voor het segment bemand gesloten uitkomen op € 40.000 (zie onderstaande tabel).

Tabel 4.8 Berekening kosten ombouw, bemand gesloten (€)

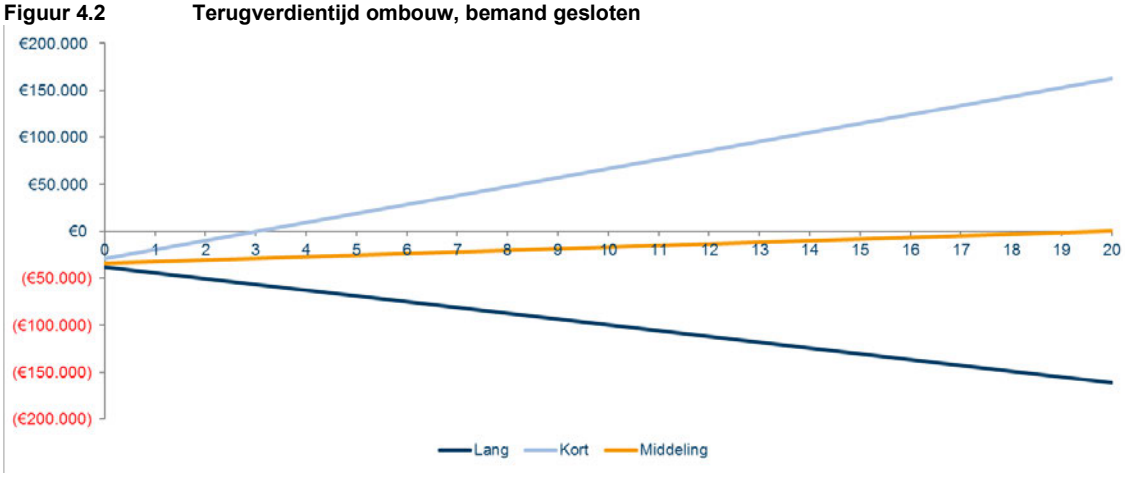
	Nieuw	Ombouw	Percentage
Bemand groot	600.000 – 1.000.000	300.000 – 400.000	~ 40%
Bemand gesloten	100.000	40.000	

Ook hier gaan we ervan uit dat een dergelijke ombouw tot 3 maanden kan duren. Gedurende deze tijd kan een schipper geen inkomsten verdienen op de boot. (Bij ombouw hoeft overigens geen investering meer te worden gedaan in de aanschaf van de boot).

In onderstaande figuur worden de uitkomsten weergegeven, voor beide business cases en de middeling. Zoals figuur 4.2 laat zien levert de analyse de volgende drie terugverdientijden op:

- Lang: Structureel verlieslijdend
- Kort: 4 jaar
- Middeling: 20 jaar

Figuur 4.2 Terugverdientijd ombouw, bemand gesloten



Bron: berekening Ecorys

5 Business case – bemand open

In dit hoofdstuk wordt de business case van de categorie ‘bemand open’ beschreven. Het hoofdstuk beschrijft het *typische verdienmodel* – het verdienmodel dat ten grondslag ligt aan de berekeningen. Deze beschrijving wordt gevolgd door de aannames en uitgangspunten ten aanzien van de opbrengsten en kosten, en de input voor de berekening van de terugverdientijd.

5.1 Typisch verdienmodel

Dit segment bestaat uit bemande passagiersvaartuigen korter dan of gelijk aan 10 meter en smaller of gelijk aan 3,15 meter, zonder (vaste) overkapping. Veelal betreft het grote(re) sloepen. Deze markt kan worden gekenmerkt als een gedifferentieerde markt, waarin relatief veel aanbieders actief zijn. De grote rederijen uit het bemand groot segment hebben ook een aantal bemand open boten. Gemiddeld genomen heeft iedere reder 2 boten, berekend op basis van de RPA-data van Waternet.

Deze markt kent twee verdienmodellen, namelijk de verhuur van de gehele sloep en de verkoop van losse tickets. In het eerste geval wordt er een prijs per uur in rekening gebracht. In het tweede geval betaalt de individuele passagier een prijs per ticket. In onderhavige business case wordt verondersteld dat een boot beide market bediend, dus en single ticketverkoop en verhuur van de gehele boot.

Boten in dit segment varen doorgaans wanneer het weer goed is. Over hoe vaak deze boten precies varen is weinig bekend en daarom zijn er voor deze business case een aantal aannames gemaakt ten aanzien van de frequentie waarmee gevaren wordt. Op basis van de door Waternet verzamelde AIS-data is een inschatting van het aantal vaarrondes gemaakt.[22] Gemiddeld worden er per dag 1,55 vaarrondes gemaakt (zie ook Bijlage I). Dit komt neer op 566 vaarrondes per jaar. Op basis van de AIS-data weten we ook dat een gemiddelde vaartocht 1 uur duurt, zodat het jaarlijks aantal vaaruren ook neerkomt op 566. Deze inschatting gebruiken wij bij onze verdere berekeningen.

5.2 Opbrengsten

De prijzen lopen uiteen naargelang het type dienst. Op basis van interviews en openbare informatie (prijsinformatie op websites) kunnen de prijzen worden ingeschat. Een reguliere rondvaarttocht van één uur kost ongeveer € 15,- incl. btw per ticket. Gereserveerde afhuur zonder catering kost € 150,- incl. btw per uur voor de gehele boot.

Single ticketverkoop

Op basis van de vermakelijkheidsretributie data ligt het aantal passagiers per boot op 2.900. Gedurende het onderzoek is beperkt informatie verkregen over hoe ticketverkoop over verschillende verkoopkanalen is verdeeld. We werken daarom met de aanname dat één derde van de tickets door wederverkopers op commissiebasis wordt verkocht. De overige verkoop wordt

[22] Een eerdere berekening gemaakt door TNO kwam tot een gemiddeld aantal vaaruren van 1.500 per jaar. Dit lijkt niet plausibel, aangezien het een gemiddelde vaartijd van 4,1 uur per dag betekent voor iedere dag van het jaar. De berekening die hierop wordt gebaseerd geeft dus een overschatting weer en is vervangen door onze eigen berekening.

aangenomen via eigen kanalen plaats te vinden. De opbrengsten per ticket komen daarmee neer op € 14,- zoals berekend in onderstaande tabel.

Tabel 5.1 Ticketopbrengsten incl. btw, bemand open

Ticketprijs passagier (€)	Ticketopbrengst reder, incl. btw (€)	Ticketopbrengst, excl. btw (€)
15	(1/3 * 0,8 * 15) + (2/3 * 15) = 14,-	12,84

Bron: gesprekken, berekening Ecorys

Verhuur gehele boot

Op basis van de steekproef van AIS-data betreffende vaaruren in dit segment, is het gemiddelde aantal vaaruren ongeveer 566 per jaar. De afhuur van een gehele boot kost gemiddeld € 150,- per uur. We hanteren dezelfde aanname dat één derde van de tickets door wederverkopers op commissiebasis wordt verkocht, zodat de daadwerkelijke opbrengsten voor de verhuur neerkomen op (1/3 * 0,8 * 150) + (2/3 * 150) = € 140,-.

Over zowel single ticketverkoop als verhuur van de gehele boot moet btw worden betaald (het lage tarief van 9%), deze moet worden verrekend. Het resultaat is weergegeven in tabel 5.2.

Tabel 5.2 Omzet per boot, exclusief btw, bemand open

	Aantal passagiers / vaaruren	Opbrengst incl. btw (€)	Opbrengst excl. btw (€)	Omzet per boot per jaar, afgerond (€)
Single ticket	2.900	14	12,84	**37.250**
Afhuur gehele boot	565,75	140	128,44	**72.500**

5.3 Kosten

Investering en onderhoud

Informatie over de kosten voor aanschaf en onderhoud zijn gebaseerd op een interview.

In de business case is aangenomen dat een boot in deze categorie een gemiddelde aankoop-waarde van ongeveer € 100.000,- heeft. De jaarlijkse onderhoudskosten bedragen gemiddeld tussen de 5% en 10% van de nieuwbouwprijs. Kosten komen dan dus neer op ongeveer € 5.000,- tot € 10.000,- per jaar.

Personeel

Informatie over personeelskosten is verkregen uit interviews. De vaartuigen hebben een schipper aan boord met een klein vaarbewijs. Aangenomen is dat de kosten hiervoor gemiddeld € 2.600,- – € 3.900,- per maand (brutosalaris € 2.000,- tot € 3.000,- per maand) of gemiddeld € 42.000,- per jaar bedragen.

Er wordt veel met flexibele contracten gewerkt, om de variatie tussen de inzet in het hoog- en laagseizoen op te vangen. De inzet van personeel is daarmee gelijk aan de inzet van een boot. Op basis van een jaarlijks aantal vaaruren kan het daadwerkelijk aantal fte per boot worden berekend.[23]

Met een gemiddeld jaarlijks aantal vaaruren van 566, is ongeveer 0,3 fte nodig per boot voor een schipper. Daarnaast veronderstellen wij dat zij werken met ondersteuning om tickets te verkopen en om waar nodig een drankje aan boord aan te bieden. Hiervoor rekenen we per aanbieder in

[23] Eén fte bestaat uit 1872 werkzame uren bij 20 vakantiedagen en inachtneming van feestdagen.

totaal 0,25 fte aan ondersteuning à € 2.300,- per maand (kosten werkgever, € 2.000,- bruto voor werknemer), in totaal € 7.500,- per jaar.

Op basis van een jaarlijks aantal vaaruren en het gemiddeld aantal boten per aanbieder, kan daarmee het aantal fte per boot worden berekend. Bij een gemiddeld aantal van twee boten per aanbieder,[24] is er 0,125 fte ondersteunend personeel per boot.

Tabel 5.3 Personeelskosten bemand open (afgerond) (€)

Personeel	Kosten per fte (€)	Fte per boot	Totaal (€)
Schipper	42.000	0,300	12.600
Ondersteuning	30.000	0,125	3.750
Totaal			**16.500**

Bron: gesprekken, berekening Ecorys

Verzekeringen

Deze boten worden verzekerd voor hun wettelijke aansprakelijkheid als zij schade toebrengen aan een ander (WA-verzekering) en voor het casco. Gezamenlijk komen de jaarlijkse kosten van de verzekeringen neer op ongeveer 1% van de nieuwwaarde.[25] Op basis hiervan wordt aangenomen dat de jaarlijkse verzekeringskosten zo'n € 1.000,- bedragen.

Kosten voor gemeentelijke regelingen

De rederij moet op basis van gemeentelijke regelingen een aantal kosten betalen. Het gaat om de eenmalige kosten van zowel een exploitatievergunning als een ligplaatsvergunning en om de jaarlijkse afdracht van de vermakelijkheidsretributie.

Zoals aangegeven in hoofdstuk 2 zijn de eenmalige kosten (exploitatievergunning en ligplaatsvergunning) voor iedereen gelijk. Deze bedragen € 1.200,-.

Jaarlijks dienen de reders een vermakelijkheidsretributie af te dragen.[26] De hoogte van de vermakelijkheidsretributie bedraagt € 0,66 per klant (tarief 2018). In 2016 kwam dit neer op ongeveer € 1.500,- per boot.

Ligplaatsgelden

Een gedeelte van de boten ligt in het openbare water van Amsterdam. Voor deze boten dient precario betaald te worden. Een ander gedeelte van de boten ligt in (particuliere) jachthavens. Voor deze boten moet ligplaatsgeld betaald worden. Uit gesprekken met reders komt naar voren dat ongeveer 50% van de boten in openbaar water ligt en 50% in een jachthaven.

Precario

De vergoeding die moet worden betaald voor het innemen van een gemeentelijke ligplaats heet precariobelasting. De totale kosten voor de precariobelasting hangen af van het aantal vierkante meters dat de boot beslaat en in welke zone het ligt. Een gemiddelde boot in deze categorie is ongeveer 24 m^2 groot.[27] Deze boten vallen onder de regeling voor zone I: € 30,- per m^2. Hiermee bedragen de kosten aan precariobelasting jaarlijks gemiddeld € 720,-.

[24] De toerekening van Fte's voor de overhead naar één boot is gebaseerd op RPA-data.
[25] Informatie over verzekeringskosten is gebaseerd op interviews.
[26] Per rederij zijn jaarlijks 1.000 passagiers vrijgesteld van deze vermakelijkheidsretributie.
[27] Waternet (2018), Regeling Passagiersvaart Amsterdam (RPA) data.

Ligplaatsgelden jachthavens

De overige boten liggen in jachthavens. Om een inschatting te kunnen maken van de kosten die betaald moeten worden is gebruikt gemaakt van openbaar beschikbare informatie.[28] De kosten voor een ligplaats in een jachthaven voor een schip tot 11m worden geraamd op een bedrag tussen de € 1.400,- en € 2.500,-.

Op basis van bovenstaande gegevens kan een gewogen gemiddelde worden berekend. In tabel 5.4 wordt zowel voor de boten met een gemeentelijke ligplaats als boten gelegen in jachthaven, het lage tarief verondersteld. In tabel 5.5 worden de hogere tarieven gehanteerd.

Tabel 5.4 Ligplaatsgelden, lager tarief (€)

Laag	Tarieven per boot (€)	Aandeel	Gemiddelde prijs (€)
Precario	720	50%	360
Jachthavens	1.400	50%	700
Gewogen gemiddelde			**1.060**

Tabel 5.5 Ligplaatsgelden, hoger tarief (€)

	Tarieven per boot (€)	Aandeel	Gemiddelde prijs (€)
Precario	720	50%	360
Jachthavens	2.500	50%	1.250
Gewogen gemiddelde			**1.610**

Energie

De berekening van de energiebehoefte is gebaseerd op de TNO rapportage 'Elektrische rondvaart in Amsterdam' (2016), waarin het gemiddelde energieverbruik per uur voor de verschillende segmenten boten is berekend.[29] We nemen aan dat een boot een gehele dag kan varen met een accupakket. De boot wordt aan het eind van de werkdag (gedurende de nacht) opgeladen. Dit wordt ook bevestigd in de interviews.

De energiebehoefte per uur is door TNO berekend op 2,5 kWh. De kosten voor een kWh energie zijn geschat op 0,23 EUR. Op basis van de AIS-data is de inzet voor boten in dit segment per jaar 566 uur. Op basis hiervan zijn de totale energiekosten:

Tabel 5.6 Maximale energiekosten

Vaaruren	Energiebehoefte per uur (kWh)	Prijs per kWh (€)	Totaal (€)
566	2,5	0,23	**325**

Bron: gesprekken, berekening Ecorys

5.4 Tweedehands markt

De boten in dit segment zijn goed inzetbaar in andere steden, omdat zij niet te groot of breed zijn voor andere wateren. Ook liggen zij relatief hoog in het water. Daarnaast is de vraag naar deze diensten groot: rondvaarten op open boten zijn in trek bij toeristen. Tegelijkertijd is het aanbod van boten in dit segment erg groot. Er circuleren zoveel boten die onder de categorie 'bemand open' vallen, dat de markt nagenoeg verzadigd is. Om die reden, lijkt hier sprake te zijn van een beperkte tweedehands markt.

[28] Zie bijvoorbeeld https://www.amsterdammarina.com/assets/documents/am-2019-20-ligplaatsen-tarieven.pdf en http://www.jachthavenschellingwoude nl/tarieven/.

[29] TNO (2016), Elektrische rondvaart in Amsterdam. Laatst geraadpleegd 29 augustus 2018 op https://publications.tno.nl/publication/34620311/goXxQB/TNO-2016-R10481.pdf.

5.5 Terugverdientijd voor bemand open

Op basis van bovenstaande aannames is de business case voor de categorie bemand open opgesteld. Zoals aangegeven in hoofdstuk 2 bestaat er een ruime variatie tussen de daadwerkelijke business cases van de verschillende rederijen. Om toch een inschatting te kunnen geven zijn op basis van de gegevens uit tabel 5.7 een tweetal extremen berekend. In het eerste geval is uitgegaan van de hoogste kosten en de laagste inkomsten (terugverdientijd – lang). In het tweede geval is uitgegaan van de laagste kosten en de hoogste inkomsten (terugverdientijd – kort). Omdat de ene business case mogelijk een overschatting en de andere een onderschatting is, is een middeling toegepast op beide business cases. De uitkomsten zijn opgenomen in Figuur 5.1.

Tabel 5.7 Uitgangspunten business case bemand groot

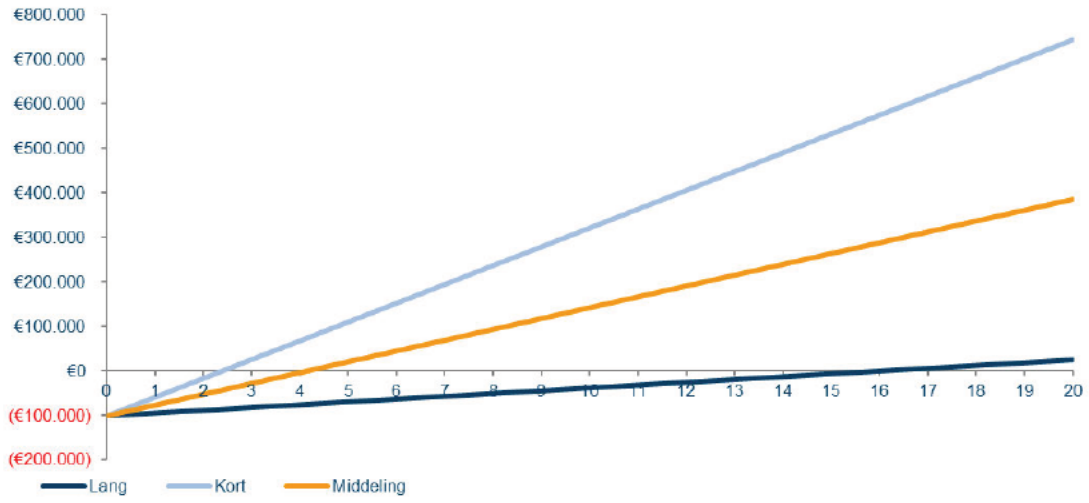
Post	Gehanteerde waarde in euro's (range)
Kosten eenmalig	
Investeringskosten	100.000
Kosten gemeentel jke heffingen	1.200
Kosten structureel	
Onderhoudskosten	5.000 - 10.000
Verzekeringen	1.000
Personeel	16.500
Afdracht VRM	1.500
Ligplaatsgelden	1.060 – 1.610
Energiekosten	325
Opbrengsten	
Opbrengsten uit ticketverkoop	37.250 – 72.500

Zoals figuur 5.1 laat zien levert de analyse de volgende drie terugverdientijden op:

- Lang: 17 jaar
- Kort: 3 jaar
- Middeling: 5 jaar

NB: De grote verschillen tussen de terugverdientijd in het 'lange' en 'korte' scenario komen voort uit de twee verschillende verdienmodellen die zijn meegenomen: single ticketverkoop en verhuur van de gehele boot.

Figuur 5.1 Terugverdientijd, bemand open



Bron: berekening Ecorys

6 Business case – onbemand

In dit hoofdstuk wordt de business case van de categorie 'onbemand' beschreven. Het hoofdstuk beschrijft het *typische verdienmodel* – het verdienmodel dat ten grondslag ligt aan de berekeningen. Deze beschrijving wordt gevolgd door de aannames en uitgangspunten ten aanzien van de opbrengsten en kosten, en de input voor de berekening van de terugverdientijd.

6.1 Typisch verdienmodel

De onbemande passagiersvaartuigen in dit segment zijn korter dan of gelijk aan 5,50 meter lengte en smaller dan of gelijk aan 2 meter breedte. De maximale capaciteit van deze sloepjes ligt tussen de 6 en 12 personen. Voor het varen met deze boten is geen vaarbewijs nodig. Voor de berekeningen van de terugverdientijd in dit segment is uitgegaan van de onbemande 'sloepjes' die met name worden verhuurd voor feestjes of anderszins op reservering.

Deze markt kan worden gekenmerkt als een redelijk geconcentreerde markt, waarin een beperkt aantal aanbieders actief is. Gezien de beperkte investerings- en onderhoudskosten aan dit type boot is de drempel voor nieuwe aanbieders om in te stappen laag.

Boten in dit segment varen doorgaans wanneer het weer goed is. Over hoe vaak deze boten precies varen is weinig bekend en daarom zijn er voor deze business case een aantal aannames gemaakt ten aanzien van de frequentie waarmee gevaren wordt. Waternet verzamelt geen AIS-data voor onbemande sloepen. Om toch een inschatting te kunnen maken van het aantal vaarrondes en uren van de boten in deze categorie wordt verondersteld dat zij evenveel varen als de sloepen uit de categorie bemand open. Dit komt neer op 1,55 ronde per dag en 566 vaarrondes per jaar. Een typische afhuur van een onbemande sloep bestrijkt een uur. Het aantal vaaruren bedraagt daar mee 566 uur.

6.2 Opbrengsten

Op basis van gegevens op de websites van verschillende aanbieders kan worden bepaald dat een gemiddelde prijs per uur voor huur van een sloep tussen de € 30,- en € 60,- ligt. [30] In de berekening is gewerkt met een gemiddelde verhuurprijs van € 45,- per uur, inclusief btw (lage tarief van 9%), ofwel € 41,28 exclusief btw. Op basis van deze gegevens kan de volgende omzet berekend worden.

Tabel 6.1 Jaarlijkse omzet onbemande boot exclusief btw

Prijs per uur incl. btw	Prijs per uur excl. btw (€)	Aantal vaaruren per jaar	Omzet per boot per jaar (afgerond in €)
45	41,28	566	**23.350**

Bron: TNO-rapportage, websites reders, berekening Ecorys

[30] Gebaseerd op websites reders

6.3 Kosten

Investering en onderhoud

Een sloep heeft een gemiddelde aanschafwaarde van rond de € 20.000,- tot € 25.000,-. Hier zit in verwerkt € 3.000,- aan materiaalkosten casco, € 3.000,- voor de motor, € 3.000,- voor het accupakket en de manuren benodigd om de sloep te bouwen. De overige kosten betreffen de eigenlijke bouw van de sloep.

Op basis van interviews gaan we ervan uit dat de onderhoudskosten tussen de 5% en 10% van de investering bedragen. Deze liggen dus tussen de € 1.000,- en € 2.500,- per jaar.

Personeel

Reders in dit segment werken met ondersteuning om de boten te verhuren. Hiervoor nemen wij aan dat per aanbieder in totaal 3 fte aan ondersteuning à € 2.600 per maand (€ 2.000 bruto), gemiddeld € 34.000 per jaar. Daarnaast heeft iedere aanbieder kosten voor de directeur van de organisatie, die we op € 160.000 aan jaarlijkse werkgeverskosten ramen.[31]

Op basis van het gemiddeld aantal boten per aanbieder (15 per aanbieder, zie Bijlage I), kan worden berekend hoeveel personeelskosten worden gemaakt per boot.

Tabel 6.2 Personeelskosten, fte per boot

Personeel	Aantal fte	Aantal boten	Fte per boot
Directeur	1	15	0,067
Ondersteuning	3	15	0,200

Bron: berekening Ecorys

Tabel 6.3 Personeelskosten, € per boot

Personeel	Kosten per fte (€)	Fte per boot	Kosten per boot (afgerond in €)
Directeur	160.000	0,06	9.600
Ondersteuning	34.000	0,18	6.100
Totaal			**15.700**

Bron: berekening Ecorys

Verzekeringen

Sloepen zijn net als de boten in de andere segmenten WA-verzekerd en hebben een cascoverzekering. Gezamenlijk komen de jaarlijkse kosten van de verzekeringen neer op ongeveer 1% van de nieuwwaarde.[32] Op basis hiervan wordt aangenomen dat de jaarlijkse verzekeringskosten tussen de € 200,- en €250,- bedragen.

Kosten voor gemeentelijke regelingen

De rederij moet op basis van gemeentelijke regelingen een aantal kosten betalen. Het gaat om de eenmalige kosten van zowel een exploitatievergunning als een ligplaatsvergunning en om de jaarlijkse afdracht van de vermakelijkheidsretributie.

Zoals aangegeven in hoofdstuk 2 zijn de eenmalige kosten (exploitatievergunning en ligplaatsvergunning) voor iedereen gelijk. Deze bedragen € 1.200,-.

31 Informatie over personeelskosten is gebaseerd op interviews.
32 Informatie over verzekeringskosten is gebaseerd op interviews.

Jaarlijks dienen de reders een vermakelijkheidsretributie af te dragen.[33] De hoogte van de vermakelijkheidsretributie bedraagt € 0,66 per passagier (tarief 2018). In 2016 kwam dit neer op ongeveer € 360,- per boot.

Ligplaatsgelden

Een gedeelte van de boten ligt in het openbare water van Amsterdam. Voor deze boten dient precario betaald te worden. Een ander gedeelte van de boten ligt in (particuliere) jachthavens. Voor deze boten moet ligplaatsgeld betaald worden. Uit gesprekken met reders komt naar voren dat ongeveer 50% van de boten in openbaar water ligt en 50% in een jachthaven.

Precario

Sloepen moeten eveneens precario betalen. Een gemiddelde boot in deze categorie heeft een oppervlakte van 11 m^2.[34] Deze sloepen vallen onder de regeling voor zone I wat betekent dat zij € 30,- per m^2 moeten betalen. Hiermee bedragen de kosten aan precariobelasting jaarlijks gemiddeld € 330,-.

Ligplaatsgelden jachthavens

De overige boten liggen in jachthavens. Om een inschatting te kunnen maken van de kosten die betaald moeten worden is gebruikt gemaakt van openbaar beschikbare informatie.[35] De kosten voor een ligplaats in een jachthaven voor een schip tot 6,5m worden geraamd op een bedrag tussen de € 1.400.- en € 1.600,-.

Op basis van bovenstaande gegevens kan een gewogen gemiddelde worden berekend. In tabel 6.4 wordt zowel voor de boten met een gemeentelijke ligplaats als boten gelegen in jachthaven, het lage tarief verondersteld. In tabel 6.5 worden de hogere tarieven gehanteerd.

Tabel 6.4 Ligplaatsgelden, lager tarief (€)

Laag	Tarieven per boot (€)	Aandeel	Gemiddelde prijs (€)
Precario	330	50%	165
Jachthavens	1.400	50%	700
Gewogen gemiddelde			**865**

Tabel 6.5 Ligplaatsgelden, hoger tarief (€)

Hoogf	Tarieven per boot (€)	Aandeel	Gemiddelde prijs (€)
Precario	330	50%	165
Jachthavens	1.600	50%	800
Gewogen gemiddelde			**965**

Energie

De berekening van de energiebehoefte is gebaseerd op de TNO rapportage 'Elektrische rondvaart in Amsterdam' (2016), waarin het gemiddelde energieverbruik per uur voor de verschillende segmenten boten is berekend.[36] We nemen aan dat een boot een gehele dag kan varen met een accupakket. De sloep wordt aan het eind van de werkdag (gedurende de nacht) opgeladen. Dit wordt ook bevestigd in de interviews.

---

33 Per rederij zijn jaarlijks 1.000 passagiers vrijgesteld van deze vermakelijkheidsretributie.

34 Waternet (2018), Regeling Passagiersvaart Amsterdam (RPA) data.

35 Zie bijvoorbeeld https://www.amsterdammarina.com/assets/documents/am-2019-20-ligplaatsen-tarieven.pdf en http://www.jachthavenschellingwoude nl/tarieven/.

36 TNO (2016), Elektrische rondvaart in Amsterdam. Laatst geraadpleegd 29 augustus 2018 op https://publications.tno.nl/publication/34620311/goXxQB/TNO-2016-R10481.pdf.

In de TNO-rapportage zijn de energiekosten voor het segment 'onbemand' niet meegenomen. Voor onze berekeningen gaan we er daarom van uit dat de energiebehoefte voor boten in dit segment vergelijkbaar is met boten in het segment 'bemand open' met een capaciteit van 4 tot en met 12 personen. Dat komt neer op een energiebehoefte per uur van 2,5 kWh. De kosten voor een kWh energie worden geschat op € 0,23.

Gecombineerd met de 566 jaarlijkse vaaruren, zijn de totale energiekosten:

Tabel 6.6 Maximale energiekosten

Vaaruren	Energiebehoefte per uur (kWh)	Prijs per kWh (€)	Totaal (afgerond, in €)
566	2,5	0,23	**325**

Bron: TNO-rapportage, gesprekken, berekening Ecorys

6.4 Tweedehands markt

Voor sloepen lijkt een gedeeltelijke tweedehands markt te bestaan. In trek zijn met name de accupakketten en de elektrische motoren. Indien een reder deze wil verkopen, kan hij hiervoor gemakkelijk een koper vinden. Voor casco's ligt dit echter anders. Een sloep zou in potentie doorverkocht kunnen worden aan zowel zakelijke als particuliere klanten. Echter, particulieren hebben steeds minder interesse om een sloep te kopen. De particuliere markt vergrijst sterk en jongere generaties huren liever een bootje dan dat zij er eigenaar van zijn. Of zakelijke partijen een tweedehands sloep willen kopen hangt ervan of wat de het verschil is tussen de tweedehands prijs en de prijs van een nieuwbouw sloep. Voordeel van nieuwe sloepen is dat de potentiele koper de sloep zo kan laten bouwen dat die aan zijn exacte wensen voldoet.

6.5 Terugverdientijd voor onbemand

Op basis van bovenstaande aannames is de business case voor de categorie onbemand opgesteld. Zoals aangegeven in hoofdstuk 2 bestaat er een ruime variatie tussen de daadwerkelijke business cases van de verschillende rederijen. Om toch een inschatting te kunnen geven zijn op basis van de gegevens uit tabel 6.7 een tweetal extremen berekend. In het eerste geval is uitgegaan van de hoogste kosten en de laagste inkomsten (terugverdientijd – lang). In het tweede geval is uitgegaan van de laagste kosten en de hoogste inkomsten (terugverdientijd – kort). Omdat de ene business case mogelijk een overschatting en de andere een onderschatting is, is een middeling toegepast op beide business cases. De uitkomsten zijn opgenomen in Figuur 6.1.

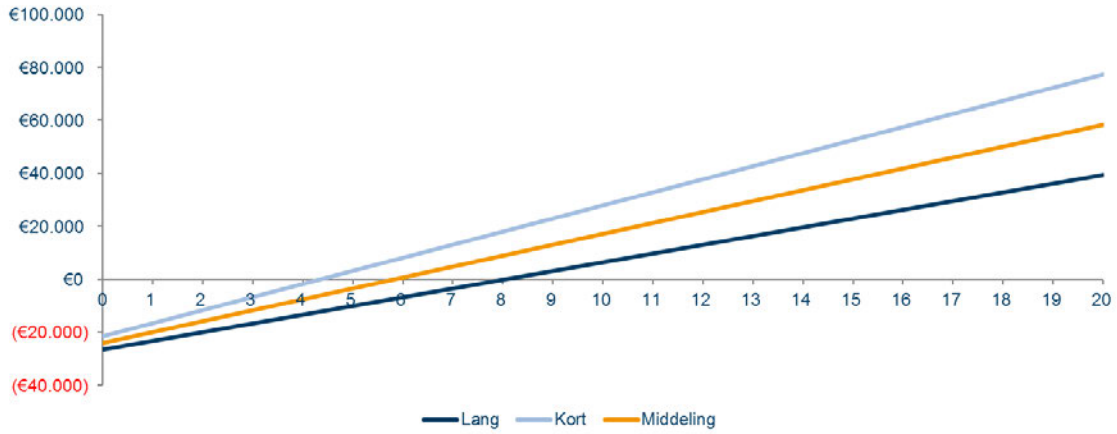
Tabel 6.7 Uitgangspunten business case bemand groot

Post	Gehanteerde waarde in euro's (range)
Kosten eenmalig	
Investeringskosten	20.000 – 250.000
Kosten gemeentel jke heffingen	1.200
Kosten structureel	
Onderhoudskosten	10.000
Verzekeringen	200 - 250
Personeel	15.700
Afdracht VRM	360
Ligplaatsgelden	865 - 965
Energiekosten	325
Opbrengsten	
Opbrengsten uit ticketverkoop	23.350

Zoals figuur 6.1 laat zien levert de analyse de volgende drie terugverdientijden op:

- Lang: 9 jaar
- Kort: 5 jaar
- Middeling: 6 jaar

Figuur 6.1 Terugverdientijd, onbemand



Bron: berekeningen Ecorys.

7 Beantwoording onderzoeksvragen

In de inleiding van deze rapportage is het doel van het onderhavige onderzoek benoemt. Meer concreet is gesteld dat het doel van de opdracht is informatie aan te leveren die bijdraagt aan het maken van een onderbouwde keuze voor de looptijd van vergunningen. Om aan dit doel te voldoen waren een drietal onderzoeksvragen geformuleerd. Hieronder worden deze vragen kort beantwoord.

Vraag 1: Op welke manier kan de terugverdientijd in de passagiersvaart in kaart worden gebracht?
In deze studie is gekozen voor het uitwerken van een aantal business cases om de terugverdientijd in kaart te brengen. Voor elke categorie is een standaard boot gekozen. Verondersteld wordt dat de kosten en opbrengsten voor deze standaardboot nagenoeg voor alle boten in het segment van toepassing zijn. Omdat er verschillen in kosten en opbrengsten bestaan is gekozen voor het werken met een bandbreedte. Voor elke business case is zowel een scenario met ongunstige omstandigheden (hoge kosten, lage opbrengsten) als een scenario met gunstige omstandigheden (lage kosten, hoge opbrengsten) bepaald. Vervolgens is ook een middeling toegepast. Voordeel van deze methodiek is dat de meest extreme terugverdientijden, zowel negatief als positief, berekend zijn. Hiermee wordt recht gedaan aan de individuele verschillen tussen de boten en rederijen.

Vraag 2: Wat is de terugverdientijd voor vier verschillende categorieën?
In de tabel hieronder is een samenvatting weergegeven van de terugverdientijd in jaren op basis van 'lange terugverdientijd' (hoge kosten, lage opbrengsten) en 'korte terugverdientijd' (lage kosten, hoge opbrengsten) scenario's. Daarbij is een middeling van de twee scenario's gevoegd. Van de drie scenario's geeft deze middeling waarschijnlijk het meest accurate beeld. Het kan immers zo zijn dat hoge opbrengsten gerelateerd zijn aan hoge kosten, en vice versa dat lage opbrengsten aan lage kosten gerelateerd kunnen worden. Indien dit het geval zou zijn, dan zouden de scenario's "Lang" en "Kort" minder waarschijnlijk zijn.

Tabel 7.1 Overzicht terugverdientijd segmenten

Segment	Lang	Kort	Middeling
Bemand groot	13 jaar	6 jaar	9 jaar
Ombouw bemand groot	5 jaar	3 jaar	3 jaar
Bemand gesloten	Negatief	11 jaar	20+ jaar
Ombouw bemand gesloten	Negatief	4 jaar	20+ jaar
Bemand open	17 jaar	3 jaar	5 jaar
Onbemand	9 jaar	5 jaar	6 jaar

Vraag 3: In welke mate is er een tweedehandsmarkt voor rondvaartboten, en hoe beïnvloedt dat de terugverdientijd van een rondvaartboot?
Voor elke segment is bekeken of er een tweedehandsmarkt bestaat en zo ja of het bestaan effect heeft op de terugverdientijd. Over het algemeen gesteld lijkt er, op basis van de verzamelde informatie, voor de meeste rondvaartboten in Amsterdam geen tweedehands markt te bestaan. Het lijkt erop dat de Amsterdamse rondvaartindustrie dermate specifiek is dat de inzet van Amsterdamse boten elders zeer lastig is. Voor de categorie bemand groot geldt dat de boten vaak te groot zijn om op wateren in andere steden te kunnen varen. Voor bemand open geldt dat er een kleine tweedehands markt bestaat, maar dat er reeds zoveel grote sloepen zijn dat de markt nagenoeg verzadigd is. Dit betekent wel dat een ondernemer de kapitaallasten kan verminderen

door een tweedehands boot te kopen. Voor de categorie onbemand geldt dat met name de accu's en motoren in trek zijn, maar dat het doorverkopen van een complete sloep lastig is.

Het bestaan van een tweedehandsmarkt kan een substantiële invloed hebben op de terugverdientijden. Indien er een tweedehands markt bestaat kunnen de kapitaallasten dalen, omdat het mogelijk wordt een bestaande boot aan te schaffen en een reeds aangeschafte boot een restwaarde kan hebben. Het is daarom aan te bevelen nader onderzoek te doen naar de tweedehandsmarkt.

Bijlage I – Gemeentelijke databestanden

Zoals aangegeven in hoofdstuk 2 is van een drietal databestanden beschikbaar binnen de gemeente Amsterdam en Waternet gebruik gemaakt in de studie. In deze bijlage worden de gehanteerde analyse kort toegelicht.

RPA-lijst

Op basis van de Regeling Passagiersvaart Amsterdam (RPA) wordt door Waternet data bijgehouden over de rondvaartsector in Amsterdam. In de door Waternet verstrekte RPA-lijst staan alle bij Waternet bekende gegevens van de rondvaartboten in Amsterdam. In de onderhavige analyse zijn alleen de vaartuigen met exploitatievergunning en vergunningsbewijs meegenomen. Vaartuigen met enkel een exploitatievergunning, maar geen vergunningsbewijs vallen buiten de scope van het onderzoek, omdat deze vaartuigen geen rondvaartdiensten mogen aanbieden.

Voor elk van de vaartuigen is onder meer bekend in welke categorie de boot valt – bemand groot, bemand gesloten, bemand open en onbemand – wat de grootte van de boot is (l x b x d) en wat de maximale passagierscapaciteit is. Het totaal aantal boten met vergunning en vaarbewijs in 2016[37] bedroeg 383. Deze boten beschikken gezamenlijk over een passagierscapaciteit van 14.916. Passagierscapaciteit wordt uitgedrukt als het aantal beschikbare zitplaatsen. In onderstaande tabel is een verdeling per categorie opgenomen.

Tabel I.1 Overzicht kerngegevens RPA-data uitgesplitst naar categorie (2016)

	Aantal boten	Max. aantal zitplaatsen	Gemiddeld per boot
Bemand groot	145	10.616	75
Bemand gesloten	51	1.337	28
Bemand open	66	1.971	31
Onbemand	121	992	8
Totaal	**383**	**14.916**	

Bron: RPA-data (2018)

Vermakelijkheidsretributie

Op basis van de 'Verordening op vermakelijkheden op het water' moeten rederijen voor iedere passagier de zogeheten vermakelijkheidsretributie (vrm) afdragen. Het huidige tarief bedraagt € 0,66. Voor de eerste 250 passagiers per kwartaal, dus 1.000 per jaar, hoeft deze retributie niet afgedragen te worden. De afdeling Belastingen binnen de gemeente int de verschuldigde vermakelijkheidsretributie. Voor dit onderzoek zijn de afdrachten op geaggregeerd niveau ontvangen. Voor elke categorie is bekend hoeveel retributie er op jaarbasis is afgedragen (zie tabel 2.2). In 2016 bedroeg de totale vermakelijkheidsretributie ruim € 3,2 miljoen.

Door het combineren van gegevens over de vermakelijkheidsretributie met de gegevens uit de RPA-lijst is het mogelijk om de gemiddelde afgedragen vermakelijkheidsretributie per boot te bepalen. Gegevens zijn opgenomen in onderstaande tabel.

[37] Er is gekozen voor 2016, omdat de meest recente gegevens voor de vermakelijkheidsretributie eveneens voor 2016 bekend zijn. Dit vergemakkelijkt de onderlinge vergelijking.

Tabel I.2 Overzicht afgedragen VRM per categorie in 2016 (afgerond)

	Totale afgedragen vrm	Aantal boten	Aantal rederijen*	Boten per rederij	Afgedragen vrm per boot
Bemand groot	3.055.300	145	40	~20 voor grote 4	21.100
Bemand gesloten	18.100	51	34	1 à 2	350
Bemand open	99.700	66	42	2	1.500
Onbemand	44.000	121	9	15	360

Bronnen: RPA-data (2016) en VRM (2016), berekening Ecorys
* Een aantal rederijen is actief in meerdere segmenten.

Aan de hand van de afgedragen vermakelijkheidsretributie kan worden berekend hoeveel passagiers een rondvaart in 2016 hebben gemaakt. Om tot het aantal passagiers te komen waarvoor de retributie is afgedragen kan het bedrag per boot worden gedeeld door het geldende tarief (€ 0,66). Op basis van deze berekening bedroeg het aantal passagiers in 2016 ruim 4,9 miljoen. Dit aantal moet verhoogd worden met het aantal passagiers waarvoor geen vermakelijkheidsretributie wordt afgedragen (per rederij de eerste 250 per kwartaal).[38] Het totaal aantal passagiers bedroeg bijna 5 miljoen (zie tabel 2.3).

Tabel I.3 Aantal passagiers in 2016 (afgerond)

	Aantal passagiers o.b.v. vrm	Aantal vrijgestelde passagiers	Totaal aantal passagiers
Bemand groot	4.600.000	40.000	4.670.000
Bemand gesloten	27.000	34.000	61.000
Bemand open	151.000	42.000	193.000
Onbemand	67.000	9.000	76.000
Totaal	**4.900.000**	**125.000**	**5.000.000**

Bronnen: RPA-data (2018) en VRM (2016), berekening Ecorys.

Het aantal passagiers (5 miljoen) komt nagenoeg overeen met het aantal passagiers, zoals geschat door de Amsterdam Tourism en Convention Board (ATCB). Uit cijfers van de ATCB blijkt dat het aantal passagiers op de Amsterdamse rondvaart 5.191.000 in 2016 bedroeg.[39]

Op basis van bovenstaande gegevens kan het gemiddeld aantal passagiers per boot per jaar worden berekend:

Tabel I.4 Gemiddeld aantal passagiers per boot in 2016 (afgerond)

	Totaal aantal passagiers	Totaal aantal boten	Gemiddelde per boot
Bemand groot	4.670.000	145	**32.000**
Bemand gesloten	61.000	51	**1.200**
Bemand open	193.000	66	**2.900**
Onbemand	76.000	121	**625**

Bronnen: RPA-data (2016) en VRM (2016), berekening Ecorys

[38] We zijn hierbij uitgegaan van het aantal rederijen in ieder segment. Omdat sommige rederijen in meerdere segmenten actief zijn, vindt een gedeeltelijke dubbeltelling van vrijstellingen plaats. Het effect hiervan is beperkt, aangezien het resultaat overeenkomt met cijfers uit onder andere de ATCB (zie boven).

[39] https://www.ois.amsterdam.nl/feiten-en-cijfers/#recreatie2

AIS-data

Sinds medio 2017 verzamelt Waternet informatie over de locatie van de verschillende rondvaartboten. Met behulp van de openbare AIS-gegevens kan vastgesteld worden waar een bepaalde boot op een bepaald tijdstip was. Deze data kunnen dus gebruikt worden om het aantal rondjes per boot in kaart te brengen. Gegevens worden bijgehouden voor de categorieën bemand groot, bemand gesloten en bemand open.

In het kader van deze studie is met behulp van een steekproef bepaald hoeveel rondes een bepaald type boot maakt en hoe lang een tocht gemiddeld duurt. Binnen iedere categorie zijn 8 willekeurige boten uitgekozen die actief waren tussen juli 2017 en juni 2018.[40] Van deze boten is in kaart gebracht hoeveel en hoe lang zij gemiddeld voeren. Dit is gedaan door in kaart te brengen hoeveel rondjes (en hoe lang) zij voeren op iedere eerste dinsdag, donderdag en zaterdag van een maand. Dit is vervolgens omgerekend naar een gemiddeld aantal vaartochten per jaar. Uitkomsten van deze analyse zijn in onderstaande tabel opgenomen.

Tabel I.5 Uitkomsten steekproef AIS-data (juli 2017 – juni 2018)

	Bemand groot	Bemand gesloten	Bemand open
Boot 1	5,27	1,15	1,32
Boot 2	1,03	0,20	0,46
Boot 3	4,83	0,71	0,36
Boot 4	3,25	2,79	0,47
Boot 5	2,84	0,55	2,22
Boot 6	1,49	0,98	3,82
Boot 7	4,51	2,01	2,36
Boot 8	2,70	1,71	1,36
Gemiddeld	**3,24**	**1,26**	**1,55**

Bron: Waternet (2018), berekening Ecorys

Zoals bovenstaande cijfers laten zien, bestaan er grote verschillen tussen de inzet van boten. Zowel binnen dezelfde groep als tussen de groepen bestaan er verschillen. Boten in de categorie bemand groot varen veruit het meest, met gemiddeld 3 ronden per dag. Het aantal rondjes binnen de categorieën bemand gesloten en bemand open liggen dichter tegen elkaar.

In onderstaande tabel is weergegeven hoe lang een typische boot in een segment normaliter vaart, op basis van de AIS-data. Dit komt overeen met de informatie die is verkregen in verschillende interviews. In de business cases is met deze gemiddelde vaarduur gewerkt. Het segment 'bemand gesloten' kan op basis van onze steekproef niet eenduidig worden berekend. Voor dit segment is gewerkt met informatie over het totaalaantal vaaruren per jaar, zoals berekend in een eerder onderzoeksrapport.

Tabel I.6 Vaartijd korte en lange route per segment, in uren

	Vaarduur
Bemand groot	1
Bemand gesloten	2-4*
Bemand open	1

Bron: Waternet (2018), berekening Ecorys

* Het segment 'Bemand gesloten' kent een grote diversiteit in de duur van een gemiddelde vaartocht. Voor dit segment is een alternatieve bron beschikbaar die zal worden gebruikt. Dit wordt nader toegelicht in het betreffende hoofdstuk.

[40] Dit is het eerste volledig beschikbare jaar in de AIS-database.

Bijlage II – Literatuurlijst

Rapporten en overige documenten

- CBRB (2011), Passagiersvaart: out of the blue. De economische betekenis van de passagiersvaart in Nederland
- Gemeente Amsterdam (2013) Nota varen in Amsterdam
- Gemeente Amsterdam (2015) Programmaplan Varen – passagiersvaart 2015-2018
- Gemeente Amsterdam (2017), Regeling passagiersvaart Amsterdam 2013
- Gemeente Amsterdam (2018), Ligplaatsvergunning voor woonboot en bedrijfsvaartuig.
- SEO (2012) Het roer moet om
- TNO (2016), Elektrische rondvaart in Amsterdam
- Waternet (2017), Grachtenmonitor
- Waterrecreatie (2012) Rondvaart en recreatievaart in Amsterdam

Websites

- https://www.amsterdam.nl/veelgevraagd/?caseid=%7b112B0BB0-36A8-4967-A283-76F65E256029%7d
- https://www.amsterdammarina.com/assets/documents/am-2019-20-ligplaatsen-tarieven.pdf
- http://www.jachthavenschellingwoude.nl/tarieven/.
- https://kanadocumenten.amsterdam.nl/SRVS/Data/Amsterdam/KnowledgeBases/Kennisbank/document/Extern/Belastingen/Precariotabel-2019.pdf

Over Ecorys

Ecorys is een toonaangevend internationaal onderzoeks- en adviesbureau dat zich richt op de belangrijkste maatschappelijke uitdagingen. Door middel van uitmuntend, op onderzoek gebaseerd advies, helpen wij publieke en private klanten bij het maken en uitvoeren van gefundeerde beslissingen die leiden tot een betere samenleving. Wij helpen opdrachtgevers met grondige analyses, inspirerende ideeën en praktische oplossingen voor complexe markt-, beleids- en managementvraagstukken.

Onze bedrijfsgeschiedenis begon in 1929, toen een aantal Nederlandse zakenlieden van wat nu beter bekend is als de Erasmus Universiteit, het Nederlands Economisch Instituut (NEI) oprichtten. Het doel van dit gerenommeerde instituut was om een brug te slaan tussen het bedrijfsleven en de wereld van economisch onderzoek. Het NEI is in 2000 uitgegroeid tot Ecorys.

Door de jaren heen heeft Ecorys zich verspreid over de wereld met kantoren in Europa, Afrika, het Midden-Oosten en Azië. Wij werven personeel met verschillende culturele achtergronden en expertises, omdat wij ervan overtuigd zijn dat mensen met uiteenlopende eigenschappen een meerwaarde kunnen bieden voor ons bedrijf en onze klanten.

Ecorys excelleert in zeven werkgebieden:

- Economic growth;
- Social policy;
- Natural resources;
- Regions & Cities;
- Transport & Infrastructure;
- Public sector reform;
- Security & Justice.

Ecorys biedt een duidelijk aanbod aan producten en diensten:

- voorbereiding en formulering van beleid;
- programmamanagement;
- communicatie;
- capaciteitsopbouw (overheden);
- monitoring en evaluatie.

Wij hechten waarde aan onze onafhankelijkheid, onze integriteit en onze partners. Ecorys geeft om het milieu en heeft een actief maatschappelijk verantwoord ondernemingsbeleid, gericht op meerwaarde voor de samenleving en de markt. Ecorys is in het bezit van een ISO14001-certificaat dat wordt ondersteund door al onze medewerkers.



Postbus 4175
3006 AD Rotterdam
Nederland

Watermanweg 44
3067 GG Rotterdam
Nederland

T 010 453 88 00
F 010 453 07 68
E netherlands@ecorys.com
K.v.K. nr. 24316726

W www.ecorys.nl

Sound analysis, inspiring ideas

Vragen en antwoorden rapport *Terugverdientijd passagiersvaart Amsterdam*

Naar aanleiding van het rapport *Terugverdientijd passagiersvaart Amsterdam* heeft de gemeente vragen gesteld aan Ecorys over dit rapport om nader te kunnen bepalen of en in hoeverre het rapport grond biedt voor een bepaling van de duur van exploitatievergunningen. Tevens zijn vragen gesteld omtrent het proces van de totstandkoming van het rapport en inhoudelijke vragen op onderdelen. Hieronder zijn deze vragen en antwoorden opgenomen.

Vragen: biedt het rapport grond voor een bepaling van de duur van de vergunning

1. Heeft Ecorys ook een redelijke winstmarge meegenomen bij het bepalen van de terugverdientijd? Zo ja, hoe, en waar blijkt dit uit? Waar heeft Ecorys zich op gebaseerd bij het bepalen van de redelijke winstmarge?
    - Antw.: Ecorys is gevraagd te kijken naar de boekhoudkundige terugverdientijd, zonder kapitaalslasten. Er is dus niet gekeken naar het rendement op investering.

2. Voor de te ontwerpen uitgifteregeling wordt uitgegaan van vier segmenten waarvoor een vergunning kan worden aangevraagd. Deze segmenten hebben een andere naam dan de categorieën vaartuigen waarvoor Ecorys de business case heeft onderzocht. Kan aangegeven worden hoe de onderzochte business cases aansluiten bij de nieuwe categorieën?
    - Antw.: Ja de berekende business cases kunnen ook naar de nieuwe categorieën onderverdeeld worden, als volgt:
        - Business case Bemand groot – nieuwe categorie Groot
        - Business case Bemand gesloten – nieuwe categorie Beeldbepalend
        - Business case Bemand open – nieuwe categorie Middel en Klein
        - Business case Onbemand – nieuwe categorie Onbemand

3. Ecorys onderscheidt drie scenario's: een korte terugverdientijd, een lange terugverdientijd en een gemiddelde terugverdientijd. Is de gemiddelde terugverdientijd een goede basis om de vergunningduur te bepalen? Zo nee, waarom niet en zo ja, waarom wel?
    - Antw: voor een homogeen segment kan de gemiddelde terugverdientijd een goede basis vormen voor de daadwerkelijke terugverdientijd. En dus voor bepaling van de vergunning duur.

4. Kan worden gezegd dat elke ondernemer – als hij verstandige keuzes maakt – op basis van de gemiddelde terugverdientijd zijn kosten zou moeten kunnen terugverdienen?
    - Antw.: De berekende terugverdientijd geldt voor een schip met voor het segment gemiddelde kosten en baten. Het is aannemelijk dat deze gemiddelde bedrijfsvoering voor iedere ondernemer haalbaar is. Uiteindelijk

neemt iedere ondernemer eigen keuzes die invloed hebben op de daadwerkelijke kosten en baten.

5. In de inleiding wordt aangegeven dat met een beperkt aantal reders is gesproken en dat de uitkomsten dus met een zekere mate van onzekerheid zijn omgeven. Wat is het gevolg hiervan? Biedt het rapport wel een basis om de vergunningsduur op te bepalen? Hoe stevig zijn de uitkomsten van het rapport?
    - Antw: Het is aan te raden de uitkomsten met voorzichtigheid te gebruiken. Ecorys heeft in de rapportage aangegeven waar de onzekerheden zitten. Het is aan de gemeente om te bepalen of het rapport gebruikt kan/zal worden om het nieuwe beleid op te baseren.

6. De terugverdientijd hangt zeer sterk af van de inschatting van de aanschafprijs en de onderhoudskosten. Hiervoor zijn zeer grove schattingen gebruikt. Hoe plausibel zijn die schattingen? Wat betreft de onderhoudskosten is een zeer ruime "vork" gehanteerd. Kan niet beter een gemiddelde worden gehanteerde over meerdere jaren (een aantal dat correspondeert met de berekende terugverdientijd)?
    - Antw.: De inschattingen zijn zoveel mogelijk geverifieerd. Zoals ook in de rapportage aangegeven is het zeer lastig gebleken om inschattingen te krijgen omtrent de aanschafwaardes. Waar mogelijk zijn de verkregen bedragen geverifieerd, op basis van literatuur en aanwezige kennis binnen Ecorys. De onderhoudskosten zijn gebaseerd op gegevens uit interviews. Er is voor gekozen om met een bandbreedte te werken omdat dit recht doet aan de onderlinge verschillen tussen de reders.

7. In de business cases wordt uitgegaan van de aanschaf van een nieuwe boot en van nul restwaarde van de boot. In paragraaf 2.2.2. wordt aangegeven dat het in de praktijk mogelijk kan zijn dat er wel een restwaarde is en dat bij het opstellen van beleid rekening gehouden kan worden met een restwaarde. Kan Ecorys aangeven wat de invloed op de uitkomsten is van lagere kapitaallasten (kopen 2e hands boot en/of restwaarde van de boot bij verkoop)?
    - Antw.: Een restwaarde bij verkoop (of aanschaf van een 2^{e} hands boot) heeft een aanzienlijke invloed op de terugverdientijd. De terugverdientijd wordt gebaseerd op de daadwerkelijk af te schrijven investering (aanschafwaarde minus verkoopwaarde). Indien dit bedrag 50% lager is dan halveert de berekende terugverdientijd. Dit is mogelijk indien de restwaarde van een nieuwe boot bij verkoop 50% is of indien het verschil tussen in- en verkoop van een 2^{e} hands boot minder is dan 50% van de nieuwprijs (bijvoorbeeld aankoop 2^{e} hands boot voor 70% en verkoop voor 20% van de nieuwprijs).
    - Antw.: Gezien de grote invloed op de uiteindelijke terugverdientijd is het raadzaam om restwaarde (of 2^{e} hands aanschaf) nader te onderzoeken en mee te nemen bij het opstellen van beleid.

8. Voor wat betreft ticketverkoop is daarentegen geen "vork" gehanteerd, maar een vast bedrag. Zou het niet logischer zijn om ook een range in de inkomsten te veronderstellen?

- Antw.: In de analyse is wel degelijk gebruik gemaakt van een ‘vork’. De opbouw van de ticketprijzen bestaat voor elk segment uit een combinatie van verdienmodellen (voor bemand groot bijvoorbeeld, directe verkoop, groepen en via derden). Door het meenemen van een combinatie aan verdienmodellen wordt getracht zoveel mogelijk recht te doen aan de diversiteit van de markt.

9. Door het gebruik van ranges in kosten en een gemiddelde opbrengst per segment ontstaat er een grote spreiding in de business cases. Het is goed mogelijk dat een hogere kostenbasis correspondeert met hogere inkomsten en vice versa; het gebruik van ranges en min/max berekeningen zou dan een niet reële business case kunnen opleveren. Verschillende bedrijfsmodellen binnen een segment zouden feitelijk toch een vergelijkbare terugverdientijd en winstgevendheid kunnen hebben. Wat is de visie van Ecorys hierop? Wat betekent dit voor het gebruiken van de uitkomsten van het rapport? Heeft Ecorys suggesties voor aanvullend onderzoek?
   - Antw.: Zoals in het rapport beschreven zijn bestaan er grote variaties in de markt. Daarnaast is het lastig gebleken informatie te verzamelen. In het onderzoek is er voor gekozen de extremen in kaart te brengen evenals een gemiddelde. Gevolg van de gekozen methodiek is dat een breed scala van verdienmodellen en dus reders binnen deze marges kan vallen. Daarnaast is zoveel mogelijk getracht recht te doen aan de verschillende verdienmodellen. Het lijkt inderdaad aannemelijk dat een hogere kostenbasis zal corresponderen met hogere inkomsten. Nader onderzoek naar dit verband zal de spreiding in de uitkomsten (tussen min en max) kunnen verkleinen.

10. Reders geven aan bang te zijn dat zij door de terugverdientijden die zullen worden gekozen, gedwongen zullen worden veel meer te varen dan zij nu doen. Van hoeveel bezetting en vaartochten is Ecorys uitgegaan, en hoe is dat aantal vastgesteld?
    - Antw.: Ecorys is uitgegaan van de huidige praktijk, zowel m.b.t. het aantal vaartochten als de bezetting. In de onderzoeken is getracht te achterhalen wat de feitelijke inkomsten en uitgaven zijn op dit moment. Deze aanpak gaat er dus vanuit dat het bedrijfsmodel van de reders niet veranderd en dus ook het aantal vaarbewegingen blijft zoals dat nu is.

Vragen ten aanzien van het proces van de totstandkoming van het rapport

11. Wat is de verklaring voor de – deels best aanzienlijke – verschillen tussen het concept-rapport en het definitieve rapport?
    - Antw: In de conceptversie waren een aantal verkeerde veronderstellingen meegenomen. Zo was geen rekening gehouden met het feit dat de gehanteerde ticketprijzen inclusief BTW waren, terwijl alle overige kostenposten exclusief BTW waren. Daarnaast was de vrijstelling VRM verkeerd toegepast, waardoor in drie van de vier segmenten een forse overschatting van het aantal passagiers per jaar was opgenomen. Deze onjuistheden zijn in het rapport aangepast. Voor de categorie bemand groot zijn op basis van gesprekken met reders de ticketprijzen aangepast. Dit was eerder al met de opdrachtgever besproken, maar in de eerste ronde

gesprekken was het niet mogelijk gebleken hier goede aannames over te kunnen doen.

12. Zijn alle reders in de gelegenheid gesteld om op het concept-rapport te reageren en informatie over hun business case in te brengen? Zo ja, hoe is dat in zijn werk gegaan?
    - Antw.: In het bestuurlijk overleg zijn alle reders gevraagd om in een gesprek met Ecorys aanvullende informatie te leveren op het concept-rapport. Uiteindelijk zijn 4 reders ingegaan op dit verzoek. De reders hebben in individuele gesprekken de mogelijkheid gehad een reactie op de analyse te geven. De reders hebben aangegeven waar, naar hun mening, in het rapport onjuistheden zitten. Hier en daar is aanvullende informatie verstrekt. Op basis van deze gesprekken zijn korte samenvattingen van de gesprekken gemaakt die ter verificatie aan de reders zijn voorgelegd. Het rapport is aangepast op de punten zoals aangegeven in vraag 11.

13. Welke informatie hebben reders ingebracht? Hebben zij daarbij openheid over hun financiële gegevens betracht en zijn die controleerbaar geweest voor Ecorys?
    - Antw.: Zie hierboven. De reders hebben weinig tot geen aanvullende informatie verstrekt. Het was voor Ecorys niet mogelijk om de verstrekte gegevens te controleren en daarom heeft Ecorys besloten de meeste informatie niet mee te nemen in de analyse. Enkel informatie die op basis van opgevraagde jaarverslagen (dit waren er weinig, want de bedrijfsstructuren zijn uitermate complex) geverifieerd kon worden is meegenomen.

14. Kan ten aanzien van reders die niet gebruik hebben gemaakt van de mogelijkheid om gegevens te verstrekken, worden aangegeven dat zij niet later kunnen aangeven dat de business case ten aanzien van “hun” segment niet klopt?
    - Antw.: De business cases zijn opgesteld op basis van onze inschatting van gemiddelde kosten en baten in de verschillende segmenten. De business case van een individuele reder zal waarschijnlijk altijd (iets) verschillen met deze gemiddelde business case. De uitnodiging aan de reders was bedoeld om de input gegevens te controleren. Reders die hier geen gebruik van hebben gemaakt zal niet gevraagd worden om op een later tijdstip alsnog input te geven op deze rapportage.

Vragen naar aanleiding van het rapport

15. Waarom is er bij de berekening van de business cases van uitgegaan dat een boot nieuw moet worden aangeschaft?
    - Antw.: Gekozen is voor een conservatieve inschatting van de kapitaallasten: aanschaf nieuwe boot en geen restwaarde. Deze meest conservatieve insteek is gebruikt voor de berekeningen in het rapport. Nuancering van de uitkomsten op basis van andere aannames over aanschaf en restwaarde vallen buiten de scope van het rapport. Deze nuancering zal wel van belang zijn bij het opstellen van beleid.

16. Ecorys concludeert ten aanzien van de meeste categorieën dat er geen sprake is van een tweedehands markt. Is dat ook zo als er een volumebeleid geïntroduceerd gaat worden? Ligt niet juist voor de hand dat er een tweedehandsmarkt ontstaat wanneer de vergunningen eindig en schaars zijn en de boten waar het om gaat (naar Ecorys zelf stelt) in het algemeen niet buiten Amsterdam worden ingezet?
    - Antw.: Het is inderdaad goed mogelijk dat er met het nieuwe beleid een tweedehands markt gecreëerd zal worden. Ecorys is echter gevraagd om naar huidige maatstaven een business case opstellen. Omdat het beleid van de gemeente nog niet duidelijk is, kan er op dit geen moment een inschatting gemaakt worden of en hoe een tweedehands markt zich zal ontwikkelen. Het is vanuit een onderzoeksperspectief op dit moment niet zuiver om toch aannames hieromtrent te doen, omdat er teveel onzekerheden bestaan.

17. Ecorys geeft aan dat bij de bepaling van de vergunningsduur wel met restwaarde van een boot rekening zou kunnen worden gehouden, maar dat zelf niet gedaan te hebben (blz. 13). Hoe zou daar dan rekening mee kunnen worden gehouden?
    - Antw.: Een restwaarde zal direct effect hebben op de terugverdientijd. Zo zal een restwaarde van 50% de terugverdientijd halveren. Nader onderzoek is nodig om een beter beeld te krijgen over een redelijke restwaarde en over de mogelijkheid en kostprijs van een 2^{e} hands boot.

18. Kan Ecorys aangeven wat de invloed op de uitkomsten is van lagere kapitaalslasten (kopen 2e hands boot en/of restwaarde van de boot bij verkoop)?
    - Zie het antwoord bij vraag 7.

19. Ecorys concludeert dat er te weinig kennis en gegevens zijn om voor “bemand gesloten” een business case op te kunnen stellen. Waarom is die dan wel in het rapport opgenomen? Op welke basis zou de gemeente dan wél de duur van de vergunning kunnen bepalen?
    - Antw.: Op basis van het onderzoek van Ecorys moet geconcludeerd worden dat er onvoldoende of incorrecte informatie gevonden is. Ook kan het zijn dat het gebruikte model niet van toepassing is op dit segment.
    - Antw.: Dit segment kan ook anders beoordeeld worden. Het is aannemelijk dat een historische boot niet afgeschreven wordt. In dit geval zullen er jaarlijkse onderhoudskosten zijn die de boot in stand houden, waarbij de waarde van de boot behouden blijft en dus niet afgeschreven wordt. Er is dan ook geen terugverdientijd te berekenen op de aanschaf van het schip. In dit geval zou gekeken kunnen worden naar de tijd die nodig is om de opstartkosten met een redelijk rendement terugverdiend te hebben.

20. Hoe verhoudt de inleiding zich tot o.a. paragraaf 4.5?
    - Antw.: De gekozen opzet (standaard businessmodel per segment) en de achterhaalde informatie geven onvoldoende informatie over terugverdientijd van het segment Bemand gesloten. Op basis van dit onderzoek kan over dit segment dan ook geen uitspraak gedaan worden over de terugverdientijd.

21. Waarom is Ecorys tot deze conclusie gekomen? Kan er wel worden aangegeven wat een ondernemer, als hij verstandige keuzes zou maken, zou kunnen halen?
    - Antw.: Bij aanvang van het onderzoek is de gehanteerde opzet afgesproken. Zie het antwoord bij vraag 19 voor een mogelijke oplossing.

22. Ecorys heeft historische boten niet meegenomen. Waarom niet? Hoe zou de vergunningsduur voor die categorie kunnen worden bepaald?
    - Antw.: Het is aannemelijk dat historische boten hun waarde behouden. Er zullen dan jaarlijkse kosten zijn aan het onderhouden van deze schepen; er dan geen sprake van een terugverdientijd op de investering, omdat de waarde van deze schepen behouden blijft. Bij vraag 19 is nader ingegaan op een mogelijke oplossing hiervoor.

23. O.a. in paragraaf 4.3 is aangegeven dat de informatie over aanschafwaarde en onderhoudskosten is gebaseerd op een interview. Is dit één interview? Gaat het dan om de kosten van één reder? Is dit nog geverifieerd? Hoe stevig zijn de conclusies die op basis hiervan zijn getrokken?
    - Antw.: Dit is inderdaad gebaseerd op 1 interview. De persoon die geïnterviewd is heeft jaren in de sector gewerkt en heeft met Ecorys zijn visie op de sector gedeeld. Er zijn diverse pogingen ondernomen om de verkregen informatie te verifiëren. Helaas is de Amsterdamse rondvaartsector een sector die niet bereid is om te praten over kosten/baten en dit heeft het voor het onderzoeksteam zeer lastig gemaakt de gegeven te kunnen verifiëren. Ook is getracht contact te leggen met reders in andere steden, partijen rondom de rondvaart sector en brancheverengingen. Ook hier was men niet welwillend medewerking te verlenen aan het onderzoek.

Gemeente Amsterdam
t.a.v. Programma Team Varen
per mail

Datum: Amsterdam, 13 juni 2019
Betreft: Ecorys rapport, proces en looptijd vergunningen passagiersvaart

Geachte mevrouw [redacted] beste [redacted]

In deze brief beperken wij ons tot een reactie op de looptijd van de vergunningen en de rapporten. Voor de volledigheid willen wij benadrukken dat wij grote bezwaren hebben tegen een markt met een beperkt aantal vergunningen. We zullen deze bezwaren in deze brief niet herhalen.

Op 18 juni zal in het College het uitvoeringsreglement van de Nota Varen deel 1 worden besproken. Een cruciaal vraagstuk in de uitwerking van het nieuwe vergunningenbeleid is de termijn die de gemeente wil koppelen aan een vergunning voor bepaalde tijd. Deze looptijd is bepalend voor de mate waarin investeringen kunnen worden terugverdiend en voor de mate van rechtszekerheid die aan reders wordt geboden. Daarmee is de looptijd ook bepalend voor het soort markt dat de gemeente creëert en het soort aanbieders dat zich op deze markt zal begeven. Omdat de looptijd in het nieuwe beleid bovendien gekoppeld is aan het aantal tranches waarin de bestaande vergunningen worden omgezet, is deze looptijd tevens bepalend voor het risico dat bestaande reders lopen om hun vergunningen te verliezen (hoe korter de looptijd, hoe minder tranches, hoe meer risico per tranche). Dit alles maakt dat de keuze voor de looptijd grote consequenties heeft voor de branche en daarom zorgvuldig moet worden afgewogen.

Proces
De gemeente heeft in juli 2018 aan Ecorys gevraagd om een inschatting te maken van de terugverdientijden binnen de rondvaart en wil dit als basis gebruiken voor de looptijd van de vergunningen. De wijze waarop dit rapport tot stand is gekomen, verdient niet bepaald de schoonheidsprijs. In december 2018 is een concept rapport gepresenteerd aan vertegenwoordigers van de rondvaartbranche. Een deel van de reders heeft zich beschikbaar gesteld voor interviews met Ecorys om beter inzicht te geven in de bedrijfsvoering, ontbrekende elementen toe te voegen en fouten te elimineren. Deze interviews hebben in januari 2019 plaats gevonden. In maart 2019 heeft dit geleid tot een eindversie van het rapport welke - ondanks expliciete afspraak met de geïnterviewden om eerst een concept versie in te zien (de mail van 15 januari 2019 van Programma Varen aan [redacted] – in juni 2019 door programma team varen is verspreid als eindversie van het rapport. Tevens heeft het programma team een document 'vragen en antwoorden' toegevoegd waar enkele stellingen in staan welke niet op waarheid berusten.
Op 31 mei hebben wij onze onvrede geuit over het proces (zie bijgevoegde brief 31 mei 2019). U heeft dezelfde dag per mail gereageerd (zie uw mail van 31 mei 2019). Helaas heeft u in deze mail geen afstand genomen van de uitspraken van Ecorys. Wij verzoeken u het document 'vragen en antwoorden' niet bij te voegen bij de verspreiding van het Ecorys rapport.
U geeft in uw mail tevens aan dat het Ecorys rapport niet heeft geleid tot een rapport waarop de gemeente haar beleid kan baseren. Wij betreuren deze conclusie aangezien het gepresenteerde eindrapport na de gesprekken met de branche tot meer realisme in het rapport heeft geleid, met de kanttekening dat er nog altijd onvoldoende informatie van de branche is overgenomen in het eindrapport.
Ondertussen stelt u dat de uitkomsten van de rapporten (concept- en eindversie) onbruikbaar zijn geworden en had uw programma team reeds op 11 april 2019 aan Eden McCallum opdracht gegeven

[redacted]

een nieuw rapport te maken. De branche is niet betrokken en derhalve niet geraadpleegd bij de totstandkoming van dit rapport.

Ecorys rapport

Hoewel veel input die door de reders gegeven is, niet door Ecorys is meegenomen, zijn de verschillen in de berekende terugverdientijden tussen het conceptrapport en het eindrapport opvallend groot. Het toont aan dat kleine verschillen in de aannames tot grote verschillen in de conclusies kunnen leiden.

De terugverdientijden waar Ecorys uiteindelijk op uitkomt variëren een aantal jaar tot oneindig (negatieve terugverdientijd). De belangrijkste verklaring hiervoor is de zeer grote spreiding in kosten en opbrengsten, die samenhangt met de grote diversiteit aan verdienmodellen binnen de branche. Ecorys geeft aan dat het werken met gemiddelde terugverdientijden alleen bij een homogeen segment een goede basis vormt voor de vergunningenduur en adviseert daarom om de uitkomsten "met voorzichtigheid te gebruiken", vanwege de grote onzekerheden in de gepresenteerde uitkomsten.

Ecorys concludeert dat het niet mogelijk is gebleken om alle kosten en baten te kwantificeren. Ecorys adviseert zelfs om de uitkomsten voor het segment "bemand gesloten" niet mee te nemen bij het opstellen van het beleid, omdat er geen sluitende businesscase is gevonden (er bestaat binnen dit segment geen typisch verdienmodel). Historische boten zijn helemaal niet meegenomen in de scope van het onderzoek, omdat hierbij geen sprake is van een terugverdientijd. Tot slot wordt door Ecorys de kanttekening geplaatst dat in het onderzoek alleen gekeken is naar de boekhoudkundige terugverdientijd en niet naar kapitaallasten en rendement op de investering, terwijl dit wel relevante factoren zijn.

EdenMcCallum rapport

Omdat het Ecorys-rapport onvoldoende basis vormt om een goede inschatting te maken van de looptijd van de vergunningen, is EdenMcCallum in april 2019 door de gemeente gevraagd om aanvullend onderzoek te doen. Het eindrapport is op dit moment nog niet met de reders gedeeld, waardoor het helaas niet mogelijk is om hier uitgebreid inhoudelijk op te reageren. EdenMcCallum hanteert in ieder geval deels andere aannames, wat ook weer tot aanzienlijk andere uitkomsten leidt, ondanks dat dit rapport het Ecorys rapport als bron vermeldt. In beide gevallen wordt echter het midden gekozen tussen wat er uit verschillende bronnen en steekproeven naar voren komt, zonder dat duidelijk is of deze bronnen ook echt een representatief beeld geven van de markt. Door te werken met gemiddelden uit steekproeven houdt EdenMcCallum (net als Ecorys) onvoldoende rekening met de grote verschillen in terugverdientijden binnen hetzelfde segment, die bijvoorbeeld kunnen samenhangen met historische boten, het type dienstverlening en het type boot. De onzekerheden van de gepresenteerde uitkomsten zijn daarom ook in dit geval zeer groot. EdenMcCallum adviseert (standaard) om een onafhankelijk oordeel te blijven vormen over de gepresenteerde uitkomsten.

Redelijke looptijd

De belangrijkste conclusie die wij uit de twee onderzoeken trekken is dat de uitkomsten een te simpele weergave zijn van de werkelijkheid en sterk afhankelijk zijn van de aannames, die gebaseerd zijn op een zeer beperkt aantal bronnen. Daarnaast bevestigen de onderzoeken dat de diversiteit in de markt zeer groot is, waardoor een gemiddelde terugverdientijd per definitie geen recht doet aan de werkelijkheid. Daarbij maakt het weinig uit of dit gemiddelde een middeling is tussen de extremen (Ecorys) of het gemiddelde van een steekproef (EdenMcCallum). De onderzoeken pretenderen ook niet om de waarheid vast te stellen, maar dienen vooral als input voor het beleid. Dit beleid is het resultaat van een bestuurlijke afweging over wat als een redelijke looptijd voor de vergunningen

gezien moet worden. Het gesprek hierover willen wij graag kunnen voeren voordat u hier een definitief besluit over neemt.

Wij pleiten ervoor om de looptijd van de vergunningen langer te laten zijn dan op dit moment in de concept beleidsregels wordt voorgesteld. Daarvoor voeren wij een aantal argumenten aan:

- De grote spreiding in uitkomsten van de verschillende onderzoeken en de hoge mate van onzekerheid vraagt om het hanteren van een ruime betrouwbaarheidsmarge.
- Door de looptijd ruimer te kiezen dan het berekende gemiddelde kan beter recht worden gedaan aan de grote spreiding in terugverdientijden, die samenhangen met de grote verschillen in type boten en type dienstverlening.
- Omdat de gemeente diversiteit in het aanbod nastreeft, zou de gemeente ook terughoudend moeten zijn met het 'opleggen' van een bepaald (gemiddeld) verdienmodel. Hoe korter de looptijd van de vergunning, hoe meer verdienmodellen er door de gemeente financieel onmogelijk worden gemaakt.
- De gemeente wil een 'race to the bottom' (met steeds laagwaardiger aanbod) voorkomen. Hoe korter de looptijd van de vergunning, hoe moeilijker het wordt om lange termijn investeringen te doen en een duurzaam bedrijf op te bouwen en dus hoe meer de gemeente aanbieders met een korte termijn investeringshorizon zal aantrekken.
- Bovenstaand punt geldt ook voor de arbeidscontracten van de medewerkers. Hoe korter de looptijd en hoe minder zekerheid voor de bedrijven des te nadrukkelijker er gewerkt zal worden met arbeidscontracten met korte looptijden.
- Er moet in de markt ook ruimte zijn voor rendement op investeringen, hier is op dit moment geen rekening mee gehouden.
- Er moet ook rekening gehouden worden met de terugverdientijd van investeringen in verduurzaming.
- De huidige economische voorspoed is geen zekerheid voor de toekomst. Een te korte terugverdientijd verhoogt het risico op faillissementen en verlies van werkgelegenheid bij een recessie.

Wij vragen u om in dit stadium nog geen concreet besluit te nemen over de looptijd van de vergunningen, zolang bovenstaande punten nog onvoldoende geadresseerd zijn.

Hoogachtend,

Blue Boat Company
Rederij Lovers

5.1.2.e

5.1.2.e

Stromma Nederland

5.1.2.e

Gemeente Amsterdam
t.a.v. Programma Team Varen
per mail

Datum: Amsterdam, 13 juni 2019
Betreft: Ecorys rapport, proces en looptijd vergunningen passagiersvaart

Geachte mevrouw 5.1.2.e beste 5.1.2.e

In januari heb ik meegewerkt als geïnterviewde aan het Ecorys rapport.
Daarvan is 31 januari bijgevoegd verslag gemaakt en afgesproken was dat ik voor publicatie van het conceptrapport gelegenheid zou krijgen commentaar te geven. U heeft besloten dat dat niet meer mogelijk is. Wel is toegezegd dat we een formele schriftelijke reactie bijgevoegd mag worden aan het rapport.
Graag ook het gespreksverslag dd 31 januari tussen Ecorys en mijzelf toevoegen voor de transparantie.

Dit opent met de vraag of mijn boten vallen binnen de scope van het onderzoek omdat deze een heel ander exploitatiemodel hebben. Ook mijn twee niet historische salonboten, elektrisch sinds 1996 met teakhout, mahonie en facetglas hebben een totaal ander gebruik dan de grote reders met gelijke boten.

Het programma varen beschouwt mij als de vertegenwoordiger van de hospitality branche maar in haar verdeel methodiek en intrekkings beleid wordt daar niet meer naar gekeken.

Los van de terugverdientijd die door Ecorys als negatief/ 50 jaar wordt beoordeeld is de belangrijkere vraag of boten die voor Amsterdammers varen , bruiloften , jubilea en zelfs uitvaarten verzorgen en zeer weinig vaarbewegingen maken wel moeten worden verloot. Daar denken wij anders over en de Raad van State heeft me de afgelopen tien jaar driemaal in het gelijk gesteld . De laatste maal 12 september 2018 . Als gevolg daarvan heb ik op 7 november 2018 om 20.30 uiteindelijk mijn in januari 2016 aangevraagde vergunning verkregen voor ONBEPAALDE TIJD. Amper 13 uur later meldde de wethouder in het erste bestuurlijk overleg dat alle vergunningen vanaf maart 2022 zouden worden ingetrokken.

Ik heb altijd zeer welwellind meegewerkt aan input voor een goed beleid en bestrijd dan ook uw antwoorden 13 en 23 dat reders niet zouden hebben meegewerkt aan gegevens voor Ecorys. Mijn bedrijf is een eenmanszaak , niet eens een BV en zeer overzichtelijk.

Ik deel de mening van de grote reders dat het onwenselijk is wanneer het college op 18 juni beslist over het uitvoeringsregelement van de Nota, terwijl rapporten niet besproken of zelfs gedeeld zijn. Er is zeker 10 maanden aan het Ecorysrapport gewerkt maar toch besloot u nog voor bekend maken een ander rapport te laten maken namelijk Eden McCallum.

Deze hadden geen enkele nieuwe informatie , hebben met niemand die het betreft gesproken , maar kwamen door steekproeven en aannames op terugverdientijden die tientallen jaren korter zijn. Erg handig als je zo snel mogelijk boten wilt verschoten ,maar totaal niet verifieerbar of juridisch houdbaar.

Wij wijzen elke keer op uw weeffout door alle boten over één kam te scherenen niet te luisteren de reders die varen voor Amsterdamers en de moties die daarover zijn aangenomen.

Ik vraag u het uitvoeringsregelement pas als collegebesluit voor te leggen na openbaring van de rapporten en eerst in de commissie MLD te bespreken

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

Gesprek [redacted]

31 januari 2019

Algemene opmerkingen

De vraag bestaat of de boten van dhr. [redacted] vallen binnen de scope van het onderzoek. Historische boten worden namelijk niet meegenomen en zijn expliciet uitgezonderd. Over dit onderwerp is onlangs ook een brief naar de gemeenteraad en de wethouder gestuurd door de exploitanten van dit type boten. Historische boten kennen een heel ander exploitatiemodel dan bijvoorbeeld de grote reders die veel van dezelfde boten exploiteren. Ecorys zal deze vraag bij de gemeente verifiëren en duidelijk in het rapport opnemen.

Dhr. [redacted] geeft aan dat de gemeentelijke discussie over vergunningen niet op zichzelf staat, maar samenvalt met andere zaken, zoals invoeren van een spertijd, de beperkte toekenning van ligplaatsen en het voornemen om op- en afstaplocaties niet langer in de binnenstad toe te staan.

De eerdere, nu afgewezen, systematiek van verloting van vergunning leidt tot een groot aantal boten van hetzelfde type en reders die eenzelfde businessmodel hanteren. Het is het tegenovergestelde van de diversiteit die de gemeente Amsterdam aangeeft te willen realiseren op het water. Voor historische boten zou dit kunnen betekenen dat zij uit het straatbeeld verdwijnen.

Ook heerst onvrede over de insteek bij de gemeente wat betreft de omschakeling naar volledig elektrisch varen. Oorspronkelijk was het doel dat dit geheel zou gebeuren in 2020, inmiddels is dit opgeschoven naar 2022. Dhr. [redacted] vaart met twee van zijn boten al sinds 1996 volledig elektrisch.

Verificatie aanschafwaarde voor de boten en bijbehorende onderhoudskosten

- Dhr. [redacted] heeft onlangs een boot gekocht voor 60.000 EUR. Hier moet veel aan gebeuren, zoals het hout en de ramen vervangen. Tot op heden is er voor 220.000 EUR aan onderhoudskosten gemaakt in een relatief korte tijd. Al deze tijd heeft de boot niet gevaren. Tot nog toe heeft de boot alleen geld gekost in plaats van opgeleverd.
- Als vergunningen voor een bepaalde tijd worden uitgegeven, zal een reder in de laatste paar jaren niet meer investeren om zijn boot onderhouden.

Verificatie opbouwpersoneel + kosten

- Dhr [redacted] betaalt zijn schipper 35 EUR per uur exclusief btw. Schippers zijn niet in dienst, maar worden ingehuurd wanneer er voldoende boekingen zijn.

Overige verdienmodellen en aspecten van bedrijfsvoering die van invloed zijn op inkomsten

- De nieuw aangeschafte boot (de PAX) heeft een capaciteit van 30 personen. De twee boten die nu in de vaart zijn, bieden ruimte aan 12 personen. Dhr. [redacted] zit niet in de single ticket markt, maar verhuurt de boten voor een aantal uur, al dan niet met catering.

Ticketverkoop: single ticket versus groeps-/bulkverkoop en gerelateerde prijsverschillen

- Als moet worden gewerkt met een single ticket benadering, dan is een nuttig voorbeeld de opbrengst van een ticket gedurende het Amsterdam Light Festival (ALF). Wanneer een ticket voor het ALF verkocht worden, moeten daar nog diverse bijdragen/commissies vanaf, zoals de bijdrage aan de ALF-organisatie (7 euro), een

commissie aan de wederverkopers als Groupon en Socialdeal.nl en de vermakelijkheidsretributie. De gerealiseerde ticketprijzen liggen daarmee aanzienlijk lager dan de prijzen waar nu meegewerkt in het rapport.

Reguliere bedrijfskosten

- Dhr. 5.1.2e geeft aan dat hij reeds enige jaren op een ligplaatsvergunning wacht. De indruk bestaat dat de verdeling van deze vergunningen niet helemaal eerlijk gebeurt, ten faveure van de grotere rederijen.
- Omdat hij geen ligplaatsvergunning heeft, is Dhr 5.1.2e genoodzaakt met zijn boten in een jachthaven onder te brengen. Binnenkort moet hij met zijn vier boten naar een nieuwe jachthaven, waar hij 7.000 EUR per jaar per boot aan ligplaatsgelden kwijt is.
- Een exploitatievergunning kost momenteel 30.000 EUR.

Energiekosten

- Omdat dhr. 5.1.2e geen vaste ligplaats heeft, beschikt hij niet over zijn eigen laadpaal. Voor het laden van zijn boten maakt hij gebruik van de faciliteiten in de jachthaven. Daar betaalt hij 50 eurocent per kWh, exclusief btw.
- Wanneer hij overgaat naar een andere ligplaats zal de prijs 35 eurocent per kWh, exclusief btw zijn.

Vermakelijkheidsretributie

- Deze is momenteel 0,66 eurocent, maar er wordt gesproken over een verhoging naar 3 EUR.

Overig

- Reders die werken met onbemande bootjes zien zichzelf niet als passagiersvaart. Zij verhuren hun boten aan bewoners die geen eigen boot (meer) hebben, dat is een vervanging van pleziervaart. Van toerisme is daarbij geen sprake. De reders in dit segment moeten ook een ander btw-tarief afdragen, nl. 21% i.p.v. 9%.
- Hotels zijn geen eigenaar van salonboten. Die zijn van o.a. de VRA-leden. Hotels hebben vaak contracten met de eigenaren en bieden soms ook hun eigen steiger als ligplaats voor de boot.

Gemeente Amsterdam
t.a.v. College van B&W
Postbus 202
1000 AE Amsterdam

Datum: Amsterdam, 13 juni 2019
Betreft: Looptijd vergunningen passagiersvaart

Geachte College,

Als onderdeel van de Nota Varen Deel 1 is de gemeente voornemens om alle bestaande vergunningen voor de passagiersvaart – die op dit moment voor onbepaalde tijd zijn verleend - stapsgewijs om te zetten naar vergunningen voor bepaalde tijd en via een lotingsysteem opnieuw te verdelen. Het is u bekend dat er vanuit de branche grote bezwaren leven tegen dit voornemen, deze bezwaren zullen wij hier niet herhalen.

Een cruciaal vraagstuk in de uitwerking van het nieuwe vergunningenbeleid is de termijn die de gemeente wil koppelen aan een vergunning voor bepaalde tijd. Deze looptijd is bepalend voor de mate waarin investeringen kunnen worden terugverdiend en voor de mate van rechtszekerheid die aan reders wordt geboden. Daarmee is de looptijd ook bepalend voor het soort markt dat de gemeente creëert en het soort aanbieders dat zich op deze markt zal begeven. Omdat de looptijd in het nieuwe beleid bovendien gekoppeld is aan het aantal tranches waarin de bestaande vergunningen worden omgezet, is deze looptijd tevens bepalend voor het risico dat bestaande reders lopen om hun vergunningen te verliezen (hoe korter de looptijd, hoe minder tranches, hoe meer risico per tranche). Dit alles maakt dat de keuze voor de looptijd grote consequenties heeft voor de branche en daarom zorgvuldig moet worden afgewogen.

Ecorys rapport
De gemeente heeft in juli 2018 aan Ecorys gevraagd om een inschatting te maken van de terugverdientijden binnen de rondvaart en wil dit als basis gebruiken voor de looptijd van de vergunningen. De wijze waarop dit rapport tot stand is gekomen verdient niet bepaald de schoonheidsprijs. Hoewel de meeste input die door de reders gegeven is, niet door Ecorys is meegenomen, zijn de verschillen in de berekende terugverdientijden tussen het conceptrapport en het eindrapport opvallend groot. Het toont aan dat kleine verschillen in de aannames tot grote verschillen in de conclusies kan leiden.

De terugverdientijden waar Ecorys uiteindelijk op uitkomt variëren een aantal jaar tot oneindig (negatieve terugverdientijd). De belangrijkste verklaring hiervoor is de zeer grote spreiding in kosten en opbrengsten, die samenhangt met de grote diversiteit aan verdienmodellen binnen de branche. Ecorys geeft aan dat het werken met gemiddelde terugverdientijden alleen een goede basis vormt voor de vergunningenduur bij een homogeen segment en adviseert daarom om de uitkomsten “met voorzichtigheid te gebruiken”, vanwege de grote onzekerheden in de gepresenteerde uitkomsten.

Ecorys concludeert dat het niet mogelijk is gebleken om alle kosten en baten te kwantificeren. Ecorys adviseert zelfs om de uitkomsten voor het segment “bemand gesloten” niet mee te nemen bij het opstellen van het beleid, omdat er geen sluitende businesscase is gevonden (er bestaat binnen dit segment geen typisch verdienmodel). Historische boten zijn helemaal niet meegenomen in de scope van het onderzoek, omdat hierbij geen sprake is van een terugverdientijd. Tot slot wordt door Ecorys de kanttekening geplaatst dat in het onderzoek alleen gekeken is naar de boekhoudkundige

terugverdientijd en niet naar kapitaallasten en rendement op de investering, terwijl dit wel relevante factoren zijn.

EdenMcCallum rapport
Omdat het Ecorys-rapport onvoldoende basis vormt voor de looptijd van de vergunningen, is EdenMcCallum in april 2019 door de gemeente gevraagd om aanvullend onderzoek te doen. Het eindrapport is op dit moment nog niet met de reders gedeeld, waardoor het helaas niet mogelijk is om hier uitgebreid inhoudelijk op te reageren. EdenMcCallum hanteert in ieder geval deels andere aannames, wat ook weer tot aanzienlijk andere uitkomsten leidt. In beide gevallen wordt echter het midden gekozen tussen wat er uit verschillende bronnen en steekproeven naar voren komt, zonder dat duidelijk is of deze bronnen ook echt een representatief beeld geven van de markt. Door te werken met gemiddelden uit steekproeven houdt EdenMcCallum (net als Ecorys) onvoldoende rekening met de grote verschillen in terugverdientijden binnen hetzelfde segment, die bijvoorbeeld kunnen samenhangen met historische boten, het type dienstverlening en het type boot. De onzekerheden van de gepresenteerde uitkomsten zijn daarom ook in dit geval zeer groot. EdenMcCallum adviseert (standaard) om een onafhankelijk oordeel te blijven vormen over de gepresenteerde uitkomsten.

Redelijke looptijd
De belangrijkste conclusie die wij uit de twee onderzoeken trekken is dat de uitkomsten een te simpele weergave zijn van de werkelijkheid en sterk afhankelijk zijn van de aannames, die gebaseerd zijn op een zeer beperkt aantal bronnen. Daarnaast bevestigen de onderzoeken dat de diversiteit in de markt zeer groot is, waardoor een gemiddelde terugverdientijd per definitie geen recht doet aan de werkelijkheid. Daarbij maakt het weinig uit of dit gemiddelde een middeling is tussen de extremen (Ecorys) of het gemiddelde van een steekproef (EdenMcCallum). De onderzoeken pretenderen ook niet om de waarheid vast te stellen, maar dienen vooral als input voor het beleid. Dit beleid is het resultaat van een bestuurlijke afweging over wat als een redelijke looptijd gezien moet worden voor de vergunningen. Het gesprek hierover willen wij graag kunnen voeren voordat u hier een definitief besluit over neemt.

Wij pleiten ervoor om de looptijd van de vergunningen langer te laten zijn dan op dit moment in de concept beleidsregels wordt voorgesteld. Daarvoor voeren wij een aantal argumenten aan:

- De grote spreiding in uitkomsten van de verschillende onderzoeken en de hoge mate van onzekerheid vraagt om het hanteren van een ruime betrouwbaarheidsmarge.
- Door de looptijd ruimer te kiezen dan het berekende gemiddelde kan beter recht worden gedaan aan de grote spreiding in terugverdientijden, die samenhangen met de grote verschillen in type boten en type dienstverlening.
- Omdat de gemeente diversiteit in het aanbod nastreeft, zou de gemeente ook terughoudend moeten zijn met het ‘opleggen’ van een bepaald (gemiddeld) verdienmodel. Hoe korter de looptijd van de vergunning, hoe meer verdienmodellen er door de gemeente financieel onmogelijk worden gemaakt.
- De gemeente wil een ‘race to the bottom’ (met steeds laagwaardiger aanbod) voorkomen. Hoe korter de looptijd van de vergunning, hoe moeilijker het wordt om lange termijn investeringen te doen en een duurzaam bedrijf op te bouwen en dus hoe meer de gemeente aanbieders met een korte termijn investeringshorizon zal aantrekken.
- Er moet in de markt ook ruimte zijn voor rendement op investeringen, hier is op dit moment geen rekening mee gehouden.
- Er moet ook rekening gehouden worden met de terugverdientijd van investeringen in verduurzaming.

- De huidige economische voorspoed is geen zekerheid voor de toekomst. Een te korte terugverdientijd verhoogt het risico op faillissementen en verlies van werkgelegenheid bij een recessie.

Wij vragen u om in dit stadium nog geen concreet besluit te nemen over de looptijd van de vergunningen, zolang bovenstaande punten nog onvoldoende geadresseerd zijn.

Hoogachtend,

[redacted] - Rederij P. Kooij

[redacted] – Rederij 't Smidtje

[redacted] – Stromma Nederland

[redacted] – Rederij Lovers

[redacted] – Blue Boat Company

Terugverdientijd passagiersvaart Amsterdam

Concept-Rapportage

Opdrachtgever: Gemeente Amsterdam

Rotterdam, 10 december 2018



Terugverdientijd passagiersvaart Amsterdam

Concept-Rapportage

Opdrachtgever: Gemeente Amsterdam

Robert Piers
Linette de Swart
Niels van Wanrooij

Rotterdam, 10 december 2018

ECORYS

Inhoudsopgave

1 Inleiding 7
1.1 Achtergrond 7
1.2 Doel van het onderzoek 7

2 Dataverzameling en analyse 9
2.1 Bronnen 9
2.2 RPA-lijst 9
2.3 Vermakelijkheidsretributie 10
2.4 AIS-data 11
2.5 Vraagpunten 12

3 Business cases - methodologie 13
3.1 Algemene aannames bij het opstellen van de business cases 13
3.2 Overzicht van bronnen per post 13
3.3 Opstellen business cases 14

4 Business case – bemand groot 15
4.1 Achtergrond 15
4.2 Opbrengsten 16
4.3 Kosten 16
4.4 Tweedehands markt 19
4.5 Terugverdientijd voor bemand groot 19
4.6 Business case voor ombouw 22

5 Business case – bemand gesloten 27
5.1 Algemene informatie 27
5.2 Opbrengsten 28
5.3 Kosten 29
5.4 Tweedehands markt 31
5.5 Terugverdientijd voor bemand gesloten 31
5.6 Business case voor ombouw 34

6 Business case – bemand open 39
6.1 Algemene informatie 39
6.2 Opbrengsten 40
6.3 Kosten 40
6.4 Tweedehands markt 43
6.5 Terugverdientijd voor bemand open 43

7 Business case – onbemand 47
7.1 Algemene informatie 47
7.2 Opbrengsten 48
7.3 Kosten 48

7.4 Tweedehands markt 50
7.5 Terugverdientijd voor onbemand 50

8 Conclusies 55

Bijlage – Literatuurlijst 57

1 Inleiding

1.1 Achtergrond

In 2013 is de Nota Varen vastgesteld door de gemeente Amsterdam. Deze nota beoogt het gebruik van het binnenwater van de gemeente te verbeteren. Onderdeel van de nota was een nieuwe aanpak ten aanzien van de passagiersvaart, waarbij het vergunningenstelsel werd gemoderniseerd.

Tegen dit voorstel van de gemeente is beroep ingesteld en in juni 2017 heeft de Raad van State het door reders ingestelde beroep tegen het vergunningenbeleid gegrond verklaard. Hierdoor dient het passagiersvaartbeleid te worden aangepast. Met het oog op de beleidsontwikkeling wil de gemeente inzicht verkrijgen in de terugverdientijd van de passagiersvaart. Hierbij maakt de gemeente in het huidige beleid onderscheid tussen een viertal categorieën rondvaartboten, te weten:

- *Bemand groot:* bemande passagiersvaartuigen langer dan 14m en/of breder dan 3,75m en korter dan of gelijk aan 20m en/of smaller dan of gelijk aan 4,25m, en voorzien van een, grotendeels vaste, overkapping;
- *Bemand gesloten:* bemande passagiersvaartuigen korter dan of gelijk aan 14m en smaller dan of gelijk aan 3,75m, en voorzien van een, grotendeels vaste, overkapping;
- *Bemand open:* bemande passagiersvaartuigen korter dan of gelijk aan 10m en smaller of gelijk aan 3,15m, zonder (vaste) overkapping;
- *Onbemand:* onbemande passagiersvaartuigen korter dan of gelijk aan 5,50m en smaller dan of gelijk aan 2m.

Om de terugverdientijd inzichtelijk te krijgen heeft de gemeente Amsterdam Ecorys in juli 2018 de opdracht gegeven om voor elke categorie een business case op te stellen, waarbij alle kosten en opbrengsten worden meegenomen. Op basis van de verzamelde gegevens kan voor elke categorie een terugverdientijd berekend worden. Deze terugverdientijd zal meegenomen worden bij de vaststelling van de herziene vergunningstermijn. Voor elk van de categorieën is uitgegaan van een nieuwbouw boot met elektrische aandrijving. Voor de categorieën *bemand groot* en *bemand gesloten* is naast de business case voor een nieuwbouw boot, ook een business case voor de ombouw van een bestaand boot (van diesel naar elektrisch) bepaald.

1.2 Doel van het onderzoek

Het doel van de opdracht is om een bouwsteen aan te leveren die bijdraagt aan de bepaling van een redelijke looptijd van vergunningen, indien gekozen wordt voor de uitgifte van vergunningen voor bepaalde tijd. De onderzoeksvragen binnen deze opdracht zijn drieledig:

1. Op welke manier kan de terugverdientijd in de passagiersvaart in kaart worden gebracht?
2. Wat is de terugverdientijd voor vier verschillende categorieën?
3. In welke mate is er een tweedehandsmarkt voor rondvaartboten, en hoe beïnvloedt dat de terugverdientijd van een rondvaartboot?

2 Dataverzameling en analyse

2.1 Bronnen

Om de business cases te kunnen opstellen, is gebruik gemaakt van diverse bronnen. Ten eerste is gebruik gemaakt van een drietal databestanden die beschikbaar zijn binnen de gemeente en Waternet. Het gaat onder meer om de vermakelijkheidsretributie (gemeente Amsterdam), de RPA-lijst en AIS-data (Waternet). Deze drie bronnen worden hieronder nader uitgebreid toegelicht. Daarnaast is gemeentelijke informatie gebruikt voor het vaststellen van de ligplaatsgelden, de vergunningskosten en mogelijke precariobelasting.

Ten tweede is gebruik gemaakt van openbaar beschikbare informatie. Hierbij kan gedacht worden aan informatie over ticketprijzen, vaarinformatie en cijfers over Amsterdams toerisme. Ook is gebruik gemaakt van literatuur over de Amsterdamse rondvaart. Een overzicht van de gebruikte literatuur is opgenomen in de bijlage.

Tot slot is een reeks interviews afgenomen. Er is gesproken met experts binnen de gemeente Amsterdam en Waternet, een aantal scheepsmakelaar/bouwers, brancheverenigingen en iemand met een goede kennis van de Amsterdamse rondvaartsector. Tijdens deze gesprekken zijn uitgangspunten gevalideerd en is informatie verzameld over de kenmerken van de sector, financiële gegevens over beheer- en onderhoud van de boten en de verschillende verdienmodellen.

2.2 RPA-lijst

Op basis van de Regeling Passagiersvaart Amsterdam (RPA) wordt door Waternet data bijgehouden over de rondvaartsector in Amsterdam. In de door Waternet verstrekte RPA-lijst staan alle bij Waternet bekende gegevens van de rondvaartboten in Amsterdam. In de onderhavige analyse zijn alleen de vaartuigen met exploitatievergunning en vergunningsbewijs meegenomen. Vaartuigen met enkel een exploitatievergunning, maar geen vergunningsbewijs vallen buiten de scope van het onderzoek, omdat deze vaartuigen geen rondvaartdiensten mogen aanbieden.

Voor elk van de vaartuigen is onder meer bekend in welke categorie de boot valt – bemand groot, bemand gesloten, bemand open en onbemand – wat de grootte van de boot is (l x b x d) en wat de maximale passagierscapaciteit is. Het totaal aantal boten met vergunning en vaarbewijs in 2016[1] bedroeg 383. Deze boten beschikken gezamenlijk over een passagierscapaciteit van 14.916. Passagierscapaciteit wordt uitgedrukt als het aantal beschikbare zitplaatsen. In onderstaande tabel is een verdeling per categorie opgenomen.

Tabel 2.1 Overzicht kerngegevens RPA-data uitgesplitst naar categorie (2016)

	Aantal boten	Max. aantal zitplaatsen	Gemiddeld per boot
Bemand groot	145	10.616	75
Bemand gesloten	51	1.337	28
Bemand open	66	1.971	31
Onbemand	121	992	8
Totaal	**383**	**14.916**	

[1] Er is gekozen voor 2016, omdat de meest recente gegevens voor de vermakelijkheidsretributie eveneens voor 2016 bekend zijn. Dit vergemakkelijkt de onderlinge vergelijking.

Bron: RPA-data (2018)

2.3 Vermakelijkheidsretributie

Op basis van de 'Verordening op vermakelijkheden op het water' moeten rederijen voor iedere passagier de zogeheten vermakelijkheidsretributie (vrm) afdragen. Het huidige tarief bedraagt € 0,66. Voor de eerste 250 passagiers per kwartaal, dus 1.000 per jaar, hoeft deze retributie niet afgedragen te worden. De afdeling Belastingen binnen de gemeente int de verschuldigde vermakelijkheidsretributie. Voor dit onderzoek zijn de afdrachten op geaggregeerd niveau ontvangen. Voor elke categorie is bekend hoeveel retributie er op jaarbasis is afgedragen (zie tabel 2.2). In 2016 bedroeg de totale vermakelijkheidsretributie ruim € 3,2 miljoen.

Door het combineren van gegevens over de vermakelijkheidsretributie met de gegevens uit de RPA-lijst is het mogelijk om de gemiddelde afgedragen vermakelijkheidsretributie per boot te bepalen. Gegevens zijn opgenomen in onderstaande tabel.

Tabel 2.2 Overzicht afgedragen VRM per categorie in 2016 (afgerond)

	Totale afgedragen vrm	Aantal boten	Afgedragen vrm per boot
Bemand groot	3.055.300	145	21.100
Bemand gesloten	18.100	51	350
Bemand open	99.700	66	1.500
Onbemand	44.000	121	360

Bronnen: RPA-data (2016) en VRM (2016), berekening Ecorys

Aan de hand van de afgedragen vermakelijkheidsretributie kan worden berekend hoeveel passagiers een rondvaart in 2016 hebben gemaakt. Om tot het aantal passagiers te komen waarvoor de retributie is afgedragen kan het bedrag per boot worden gedeeld door het geldende tarief (€ 0,66). Op basis van deze berekening bedroeg het aantal passagiers in 2016 ruim 4,8 miljoen. Dit aantal moet verhoogd worden met het aantal passagiers waarvoor geen vermakelijkheidsretributie wordt afgedragen (de eerste 250 per kwartaal). Totaal aantal passagiers bedroeg bijna 5,3 miljoen (zie tabel 2.3).

Tabel 2.3 Aantal passagiers in 2016 (afgerond)

	Aantal passagiers o.b.v. vrm	Aantal vrijgestelde passagiers	Totaal aantal passagiers
Bemand groot	4.700.000	145.000	4.800.000
Bemand gesloten	27.000	51.000	78.000
Bemand open	151.000	66.000	217.000
Onbemand	67.000	121.000	188.000
Totaal	**4.900.000**	**383.000**	**5.300.000**

Bronnen: RPA-data (2018) en VRM (2016), berekening Ecorys

Het aantal passagiers (5,3 miljoen) komt nagenoeg overeen met het aantal passagiers, zoals geschat door de Amsterdam Tourism en Convention Board (ATCB). Uit cijfers van de ATCB blijkt dat het aantal passagiers op de Amsterdamse rondvaart 5.191.000 in 2016 bedroeg.[2]

Op basis van bovenstaande gegevens kan het gemiddeld aantal passagiers per boot per jaar worden berekend:

[2] https://www.ois.amsterdam.nl/feiten-en-cijfers/#recreatie2

Tabel 2.4 Gemiddeld aantal passagiers per boot in 2016 (afgerond)

	Totaal aantal passagiers	Totaal aantal boten	Gemiddelde per boot
Bemand groot	4.800.000	145	**33.000**
Bemand gesloten	78.000	51	**1.500**
Bemand open	217.000	66	**3.300**
Onbemand	188.000	121	**1.550**

Bronnen: RPA-data (2016) en VRM (2016), berekening Ecorys

2.4 AIS-data

Sinds medio 2017 verzamelt Waternet informatie over de locatie van de verschillende rondvaartboten. Met behulp van de openbare AIS-gegevens kan vastgesteld worden waar een bepaalde boot op een bepaald tijdstip was. Deze data kunnen dus gebruikt worden om het aantal rondjes per boot in kaart te brengen. Gegevens worden bijgehouden voor de categorieën bemand groot, bemand gesloten en bemand open.

In het kader van deze studie is met behulp van een steekproef bepaald hoeveel rondes een bepaald type boot maakt en hoe lang een tocht gemiddeld duurt. Binnen iedere categorie zijn 8 willekeurige boten uitgekozen die actief waren tussen juli 2017 en juni 2018.[3] Van deze boten is in kaart gebracht hoeveel en hoe lang zij gemiddeld voeren. Dit is gedaan door in kaart te brengen hoeveel rondjes (en hoe lang) zij voeren op iedere eerste dinsdag, donderdag en zaterdag van een maand. Dit is vervolgens omgerekend naar een gemiddeld aantal vaartochten per jaar. Uitkomsten van deze analyse zijn in onderstaande tabel opgenomen.

Tabel 2.5 Uitkomsten steekproef AIS-data (juli 2017 – juni 2018)

	Bemand groot	Bemand gesloten	Bemand open
Boot 1	5,27	1,15	1,32
Boot 2	1,03	0,2	0,46
Boot 3	4,83	0,71	0,36
Boot 4	3,25	2,79	0,47
Boot 5	2,84	0,55	2,22
Boot 6	1,49	0,98	3,82
Boot 7	4,51	2,01	2,36
Boot 8	2,70	1,71	1,36
Gemiddeld	**3,24**	**1,26**	**1,55**

Bron: Waternet (2018), berekening Ecorys

Zoals bovenstaande cijfers laten zien, bestaan er grote verschillen tussen de inzet van boten. Zowel binnen dezelfde groep als tussen de groepen bestaan er verschillen. Boten in de categorie bemand groot varen veruit het meest, met gemiddeld 3 ronden per dag. Het aantal rondjes binnen de categorieën bemand gesloten en bemand open liggen dichter tegen elkaar.

In onderstaande tabel is weergegeven hoe lang een typische boot in een segment normaliter vaart, op basis van de AIS-data. Dit komt overeen met de informatie die is verkregen in verschillende interviews. In de business cases is met deze gemiddelde vaarduur gewerkt. Het segment 'bemand gesloten' kan op basis van onze steekproef niet eenduidig worden berekend. Voor dit segment is gewerkt met informatie over het totaal aantal vaaruren per jaar, zoals berekend in een eerder onderzoeksrapport.

[3] Dit is het eerste volledig beschikbare jaar in de AIS-database.

Tabel 2.6 Vaartijd korte en lange route per segment, in uren

	Vaarduur
Bemand groot	1
Bemand gesloten	2-4*
Bemand open	1

Bron: Waternet (2018), berekening Ecorys
* Het segment 'Bemand gesloten' kent een grote diversiteit in de duur van een gemiddelde vaartocht. Voor dit segment is een alternatieve bron beschikbaar die zal worden gebruikt. Dit wordt nader toegelicht in het betreffende hoofdstuk.

2.5 Vraagpunten

Binnen de aan Ecorys verstrekte opdracht was het niet mogelijk om met de Amsterdamse reders te spreken. De bronnen die zijn gebruikt om aan de juiste informatie te komen, staan hierboven beschreven.

Ondanks de inspanningen om een zo goed en representatief beeld als mogelijk neer te zetten, blijft een aantal vraagpunten bestaan die aan de Amsterdamse reders zouden kunnen worden voorgelegd.

Dit betreft specifiek:

- Verificatie van de aanschafwaarde voor de boten
- Verificatie van opbouwpersoneel + kosten, voor elk van de categorieën
- Cateringkosten voor bemand gesloten, eventueel voor de overige categorieën
- Energiekosten, dan met name de gehanteerde prijs per KwH (nu € 0,07)
- De reflecties omtrent de tweedehands markt. Zijn deze correct? Indien er wel een tweedehands markt bestaat, wat is een realistische restwaarde (per categorie)?
- Verificatie aantal vaarrondes voor gemiddeld schip in de categorie onbemand per week (en variatie per seizoen)

3 Business cases - methodologie

3.1 Algemene aannames bij het opstellen van de business cases

De volgende aannames zijn gemaakt bij de berekeningen:

- De RPA-data geven informatie over het aantal boten per segment, de gemiddelde passagierscapaciteit gemeten in het aantal beschikbare stoelen en het gemiddelde oppervlakte van een boot.
- De data over de vermakelijkheidsretributie geven inzicht in het aantal passagiers per categorie.
- De AIS-data geven inzicht in het aantal rondjes per dag en jaar en de vaarduur voor de categorieën bemand groot, bemand gesloten en bemand open.
- Voor alle categorieën, behalve bemand groot, wordt verondersteld dat de onderhoudskosten op jaarbasis 5% tot 10% van de aanschafwaarde bedragen.
- De kosten voor verzekeringen bedragen in totaal 1% van de nieuwwaarde van een boot, per jaar. Deze aanname wordt voor alle categorieën gemaakt.
- De kosten voor een vergunning en de ligplaatsgelden zijn voor alle categorieën gelijk. Er wordt geen onderscheid gemaakt.
- De precariobelasting voor zone I bedraagt vanaf volgend jaar € 30,- per m^2, en € 20,- per m^2 in zone II.
- Het geldende tarief voor de vermakelijkheidsretributie bedraagt € 0,66 per passagier.

3.2 Overzicht van bronnen per post

In de business cases is gebruikt gemaakt van diverse bronnen. Welke bronnen voor de bepaling van welke post zijn gebruikt, is in onderstaande tabel weergegeven.

Tabel 3.1 Overzicht gebruikte bronnen per post

	Bemand groot	Bemand gesloten	Bemand open	Onbemand
Kosten				
Aanschafwaarde	Interviews + literatuur	Interviews	Interviews + literatuur	Interviews + literatuur
Onderhoudskosten	Interviews	Interviews	Interviews	Interviews
Vergunning	Openbare informatie	Openbare informatie	Openbare informatie	Openbare informatie
Ligplaatsgeld	Openbare informatie	Openbare informatie	Openbare informatie	Openbare informatie
Precario	Openbare informatie + RPA-data	Openbare informatie + RPA-data	Openbare informatie + RPA-data	Openbare informatie + RPA-data
Vermakelijkheidsretr butie	Data gemeente	Data gemeente	Data gemeente	Data gemeente
Personeelskosten	Interviews + openbare informatie	Interviews + openbare informatie	Interviews + openbare informatie	Interviews + openbare informatie
Energiekosten	AIS-data, literatuur + interviews	AIS-data, literatuur + interviews	AIS-data, literatuur + interviews	AIS-data, literatuur + interviews

	Bemand groot	Bemand gesloten	Bemand open	Onbemand
Opbrengsten				
Tickets	Openbare informatie	-	Openbare informatie	-
Catering	-	Interviews + openbare informatie	-	-
Verhuur	-	-	-	Openbare informatie

3.3 Opstellen business cases

Gedurende de gesprekken en ons literatuuronderzoek zijn we voor veel posten niet tot een specifiek kengetal, maar tot een bandbreedte gekomen. Op basis daarvan geven we aan het eind van ieder segment in tabellen twee berekeningen weer van de terugverdientijd: één met de meest 'ongunstige' aannames vanuit het perspectief van de reders (hoge kosten, lage opbrengsten) en één met de meest gunstige aannames (hoge opbrengsten, lage kosten). Deze mogen worden geïnterpreteerd als de extremen, waarbinnen de daadwerkelijke terugverdientijd zal liggen.

4 Business case – bemand groot

4.1 Achtergrond

Boten in dit segment zijn de bemande passagiersvaartuigen langer dan 14 meter en/of breder dan 3,75 meter, korter dan of gelijk aan 20 meter en/of smaller dan of gelijk aan 4,25 meter. Zij zijn voorzien van een (grotendeels) vaste, vaak glazen, overkapping. Boten die in deze categorie vallen worden zijn te typeren als de rondvaartboten van het Amsterdamse type (zie Figuur 4.1). Voor dit type boot is een ‘vaarbewijs groot’ of ‘vaarbewijs groot beperkt’ (Amsterdams vaarbewijs) benodigd.

Figuur 4.1 Rondvaartboot van het Amsterdamse type



Bron: Verenigde Rederijen Amsterdam (2012), *Communicerende vaten*

Deze markt kan worden gekenmerkt als een markt met een beperkt aantal aanbieders. Vier grote aanbieders dekken gezamenlijk het grootste gedeelte van de markt. Deze rederijen hebben allemaal een aanlegplaats vlakbij het Centraal Station van Amsterdam, waar een groot gedeelte van hun vloot gedurende de dag ligt. Daarnaast zijn er enkele kleinere aanbieders werkzaam in deze markt, die twee tot drie boten exploiteren. Gemiddelde passagierscapaciteit gemeten in het aantal beschikbare stoelen is 75.

Een typische rondvaart met dit type rondvaartboot duurt een uur tot anderhalf uur. Tijdens de tocht worden de belangrijkste bezienswaardigheden aan de passagiers getoond. De ticketprijs voor een dergelijke tocht ligt tussen de € 11,- en € 15,- per persoon.[4]

Dit type rondvaartboot vaart het gehele jaar door, maar in het hoogseizoen wordt frequenter gevaren dan in het laagseizoen. Daarnaast wordt door de grote rederijen in het hoogseizoen een groter deel van hun vloot ingezet dan in het laagseizoen. Hoogseizoen maanden voor deze rondvaartboten zijn tweede helft november tot eerste helft januari (hoogtepunt: Amsterdam Light Festival) en tweede helft maart tot en met de eerste helft september met een topdrukte rond Pasen. Laagseizoen maanden zijn januari (tweede helft) en februari, september (tweede helft), oktober en eerste helft november.

[4] Bron: websites rederijen.

4.2 Opbrengsten

De belangrijkste bron van inkomsten voor de rondvaartboten van het Amsterdamse type, is de verkoop van losse kaartjes.[5] Zoals in de vorige paragraaf beschreven, betaalt de passagier voor een kaart tussen de € 11,- en € 15,-. Een deel van de tickets wordt verkocht door wederverkopers, die een commissie rekenen. Verondersteld is dat ongeveer 1/3de van de tickets op deze wijze wordt verkocht. De reder moet dan een gedeelte van de opbrengst afdragen aan de wederverkoper (commissie). Aangenomen is dat de gemiddelde commissie 20% van de ticketprijs bedraagt. In onderstaande tabel is berekend wat de reder gemiddeld aan opbrengsten per ticket heeft, rekening houdend met de commissie.

Tabel 4.1 Ticketopbrengsten bemand groot

Ticketprijs passagier (€)	Ticketopbrengst reder (€)
11	(1/3 * 0,8 * 11) + (2/3 * 11) = 10,25
15	(1/3 * 0,8 * 15) + (2/3 * 15) = 14

Bron: gesprekken, berekening Ecorys

In geval de reder de lage ticketprijs hanteert ontvangt hij ongeveer € 10,25 per passagier en wanneer hij de hoge ticketprijs gebruikt, ontvangt hij ongeveer € 14,-. Er vanuit gaande dat gemiddeld zo'n 32.000 passagiers op jaarbasis een rondvaart met een rondvaartboot van het Amsterdamse type doen, verdient de reder tussen de € 328.000 en € 446.000 per jaar.

Tabel 4.2 Omzet per boot, bemand groot

Aantal passagiers o.b.v. vermakelijkheidsretributie	Ticketprijs (€)	Omzet per boot (€)
33.000	10,25	339.000
33.000	14	462.000

Bron: RPA en vermakelijkheidsretributie data, gesprekken, berekening Ecorys

➢ *De jaarlijkse opbrengsten bedragen € 339.000,- tot € 462.000,-.*

4.3 Kosten

Investering en onderhoud

De informatie over de investerings- en onderhoudskosten is gebaseerd op interviews en informatie van scheepsbouwers. Experts schatten dat de aanschafwaarde van een rondvaartboot van het Amsterdamse type varieert van € 600.000,- tot € 1,2 miljoen. Omdat de bandbreedte tussen de bedragen vrij fors is, is intern met diverse experts gesproken. Ook is een vergelijking gemaakt andere passagiersboten. Op basis van deze verificatie, kan gesteld worden dat de inschatting van de aanschafwaarde aannemelijk is.

➢ *De eenmalige investeringskosten bedragen € 600.000,- tot € 1.200.000,-.*

De jaarlijkse onderhoudskosten voor een rondvaart worden geschat op minimaal € 10.000,-. Hierbij gaat het om regulier onderhoud. Het is goed mogelijk dat in sommige jaren de kosten hoger liggen, omdat onverwachte reparaties uitgevoerd moeten worden. In het genoemde bedrag vallen wel de kosten voor de keuring die eens in de vijf jaar moet plaatsvinden.

[5] Voor het bepalen van deze business case is alleen rekening gehouden met de verkoop van tickets. Eventuele andere inkomstenbronnen, zoals de verkoop van koffie/thee tijdens de rondvaart, zijn buiten beschouwing gelaten.

➢ *De jaarlijkse onderhoudskosten bedragen € 10.000,-.*

Personeel

Het benodigd personeel en de gemiddelde kosten hiervoor zijn gebaseerd op informatie uit interviews. Op basis van deze interviews nemen we in de berekening de kosten mee voor:

- Schipper
- Directeur
- Ondersteunend personeel marketing en sales
- Ondersteunend personeel logistiek en techniek

De vaartuigen hebben een schipper aan boord met een groot vaarbewijs of een beperkt Amsterdams vaarbewijs. In de business case wordt aangenomen dat de kosten voor de werkgever gemiddeld € 3.250,- tot € 3.900,- per maand (brutosalaris € 2.500,- tot € 3.000,- per maand) bedragen. Een schipper wordt ingezet naar rato van de inzet van een gemiddelde boot.[6] De kosten voor een schipper zijn daarmee gebaseerd op de gemiddelde inzet van een boot over het jaar.

De grotere rederijen hebben een (ondersteunend) apparaat aan de kade om de diensten in de markt te zetten. Aangenomen wordt dat een reder een directeur, twee FTE-marketing en sales personeel en drie FTE logistiek en technische ondersteuning personeel in dienst heeft.

De volgende kosten worden verondersteld in de business case. Voor een directeur rekenen we € 100.000,- aan jaarlijkse werkgeverskosten. Voor het ondersteunend personeel rekenen we met gemiddelde jaarlijkse kosten voor de werkgever van € 45.000,-. Deze personeelskosten moeten worden toegerekend naar één boot. Deze toerekening is gebaseerd op hoeveel boten een reder in dit segment gemiddeld heeft.[7]

Tabel 4.3 Personeelskosten bemand groot, afgerond

Functie	Salaris (€)	Aantal FTE per boot	Kosten per boot minimaal (€)	Kosten per boot maximaal (€)
Schipper groot vaarbewijs (danwel Amsterdams)	42.000 (min) 50.500 (max)	0,7	29.500	35.000
Directeur (1 FTE)	100.000	0,05 - 0,1	5.000	10.000
Ondersteunend personeel (5 FTE)	45.000	0,25 - 0,5	11.250	22.500
		Totaal	**46.000**	**68.000**

Bron: interviews, berekening Ecorys

➢ *De jaarlijkse personeelskosten bedragen € 46.000 tot € 68.000.*

Verzekeringen

Informatie over verzekeringskosten is gebaseerd op interviews.

Rondvaartboten van het Amsterdamse type hebben doorgaans twee verzekeringen, te weten een WA-verzekering voor eventueel toegebrachte schade en een cascoverzekering. Gezamenlijk komen de jaarlijkse kosten van de verzekeringen neer op ongeveer 1% van de nieuwwaarde. Dit

6 Vaste contracten worden geboden voor het aantal boten dat ook in het laagseizoen vaart (plusminus de helft van de vloot). Daarnaast wordt veel met flexibele contracten gewerkt, om de variatie tussen de inzet in het hoog- en laagseizoen op te vangen.

7 Dit kan berekend worden aan de hand van Waternet (2018), Regeling Passagiersvaart Amsterdam (RPA) data.

betekent dat afhankelijk van de aanschafwaarde, de verzekeringskosten tussen de € 6.000,- en € 12.000,- bedragen op jaarbasis.

- *De jaarlijkse verzekeringskosten bedragen € 6.000,- tot € 12.000,-.*

Kosten op basis van gemeentelijke regelingen

De rederij moet op basis van gemeentelijke regelingen een viertal kosten betalen. Het gaat om de eenmalige kosten van zowel een vergunning als het ligplaatsgeld en om de jaarlijkse afdracht van de precariobelasting en de vermakelijkheidsretributie.

De legeskosten voor een exploitatievergunning bedragen onder het huidige systeem € 680,-. De (kostendekkende) leges die worden geheven voor het in behandeling nemen van een ligplaatsvergunning bedraagt momenteel € 513,-.[8] Daarmee komen de eenmalige kosten uit op ongeveer € 1.200,-

De vergoeding die moet worden betaald voor het innemen van een ligplaats heet precariobelasting. De totale kosten voor de precariobelasting hangen af van het aantal vierkante meters dat de boot beslaat en in welke zone het ligt. Een gemiddelde boot in deze categorie heeft een oppervlakte van ongeveer 70 à 75 m^2.[9] Deze boten hebben hun ligplaats in het centrum van Amsterdam en vallen onder de regeling voor zone I, wat betekent dat zij € 30,- per m^2 moeten betalen. Hiermee bedragen de kosten aan precariobelasting jaarlijks gemiddeld € 2.100,- tot € 2.250,-.

Voor de passagiers moet door reders een vermakelijkheidsretributie worden betaald.[10] De hoogte van de vermakelijkheidsretributie bedraagt € 0,66 per passagier. In 2016 kwam dit neer op ongeveer € 21.100 per boot.

- *De eenmalige gemeentelijke kosten bedragen ongeveer EUR 1.200.*
  De jaarlijkse precario kosten bedragen € 2.100,- tot 2.250,-.
  De jaarlijkse vermakelijkheidsretributie kosten bedragen € 21.100,-.

Energie

De berekening van de energiebehoefte is gebaseerd op de TNO-rapportage 'Elektrische rondvaart in Amsterdam' (2016), waarin het gemiddelde energieverbruik per uur voor de verschillende segmenten boten is berekend. We nemen aan dat een boot een gehele dag kan varen met een accupakket. De boot wordt aan het eind van de werkdag (gedurende de nacht) opgeladen. Dit wordt ook bevestigd in de interviews.

De gemiddelde energiebehoefte per uur voor een boot in dit segment is berekend op 21,1 kWh. Bij een gemiddelde vaartijd van 1 uur per tocht komt de gemiddelde jaarlijkse energiebehoefte uit op:

Tochten per dag	Duur tocht (uur)	Dagen	Energiebehoefte per uur (kWh)	Totale energiebehoefte
3,24	1	365	21,1	**25.000**

Bron: TNO-rapportage, berekening Ecorys

Uit interviews kwam naar voren dat de kosten per kWh energie ongeveer € 0,07 bedragen. Daarmee kunnen we de jaarlijkse kosten berekenen.

---

8 Zie Gemeente Amsterdam (2018), Ligplaatsvergunning voor woonboot en bedrijfsvaartuig. Laatst geraadpleegd 31 augustus 2018 op https://www.amsterdam.nl/veelgevraagd/?productid=%7B709AD0E5-1A64-4FF5-B87F-4A137F3665B2%7D#case_%7BCD895765-2FF7-4966-A2F5-875C9DFA44E8%7D.

9 Waternet (2018), Regeling Passagiersvaart Amsterdam (RPA) data.

10 Per boot zijn jaarlijks 1.000 passagiers vrijgesteld van deze vermakelijkheidsretributie.

- *De jaarlijkse kosten voor energie bedragen € 1.750,-.*

4.4 Tweedehands markt

Bij de bepaling van de business case is het interessant om na te gaan of er een tweedehands markt bestaat voor rondvaartboten van het Amsterdamse type. Wanneer dit het geval is, betekent dat dat een rederij, indien gewenst, zijn boot kan doorverkopen en daarmee een gedeelte van de aanschafwaarde kan terugkrijgen. Indien dit niet het geval is, zal de rederij de boot in het geheel willen terugverdienen.

Tijdens het onderzoek is met diverse experts gesproken, onder meer met een scheepsmakelaar. Deze gaf aan dat de verkoop van rondvaartboten zeer moeilijk is, omdat zij doorgaans niet beschikken over de benodigde papieren die verplicht zijn om op bijvoorbeeld rivieren of meren te kunnen varen. Daarnaast zijn de Amsterdamse rondvaartboten dusdanig geproportioneerd dat zij voornamelijk in Amsterdam kunnen varen. In andere steden passen zij fysiek niet op de aanwezige grachten (zij zijn te groot). Binnen Amsterdam lijkt er weinig onderlinge verkoop van rondvaartboten te zijn, met name omdat bij doorverkoop er een nieuwe vergunning aangevraagd dient te worden en de kans dat deze wordt verstrekt is klein.

Op basis van de verzamelde gegevens lijkt er voor rondvaartboten nauwelijks een tweedehands markt te bestaan, wat betekent dat reders hun gehele investering willen terugverdienen. In de business case is dus daarom op dit moment geen rekening gehouden met een restwaarde.

4.5 Terugverdientijd voor bemand groot

Zoals aangegeven in hoofdstuk 3 zijn er een tweetal business cases bepaald.[11] De eerste gaat uit van het geval waarbij de hoogst mogelijke kosten gelden en de inkomsten laag zijn. De uitkomsten van deze ongunstige business case zijn opgenomen in Tabel 4.4. Zoals de tabel laat zien zal de reder de boot in jaar 6 hebben terugverdiend. Dit is het eerste jaar dat hij meer inkomsten dan kosten heeft.

De tweede business case gaat uit van de meest gunstige opstandigheden, dus van de situatie waarbij de kosten laag zijn en de inkomsten hoog. De uitkomsten zijn opgenomen in Tabel 4.5. In dit geval is de reder al in jaar 2 uit de kosten.

[11] Bij de bepaling van de business case is geen rekening gehouden met een eventuele restwaarde van de boot. De hoogte van deze restwaarde wordt medebepaald door de omvang van een tweedehands markt. De hoogte van een eventuele restwaarde is van invloed op de uitkomsten van de business case. Hoe hoger de restwaarde, des te guns iger de business case zal uitvallen.

Tabel 4.4 Maximale terugverdientijd (hoge kosten, lage opbrengsten), bemand groot

	Jaar 1	Jaar 2	Jaar 3	Jaar 4	Jaar 5	Jaar 6	Jaar 7	Jaar 8	Jaar 9	Jaar 10
Eenmalige kosten										
Investering	1.200.000									
Vergunning + ligplaats	1.200									
Subtotaal	*1.201.200*									
Structurele kosten										
Onderhoud	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000
Personeel	68.000	68.000	68.000	68.000	68.000	68.000	68.000	68.000	68.000	68.000
Verzekering	12.000	12.000	12.000	12.000	12.000	12.000	12.000	12.000	12.000	12.000
Precario	2.250	2.250	2.250	2.250	2.250	2.250	2.250	2.250	2.250	2.250
Vermakelijkheidsretr butie	21.100	21.100	21.100	21.100	21.100	21.100	21.100	21.100	21.100	21.100
Energie	1.750	1.750	1.750	1.750	1.750	1.750	1.750	1.750	1.750	1.750
Subtotaal	115.100	115.100	115.100	115.100	115.100	115.100	115.100	115.100	115.100	115.100
Opbrengsten										
Ticketverkoop	339.000	339.000	339.000	339.000	339.000	339.000	339.000	339.000	339.000	339.000
Saldo	**-977.300**	**-753.400**	**-529.500**	**-305.600**	**-81.700**	**142.200**	**366.100**	**590.000**	**813.900**	**1.037.800**

Bron: berekening Ecorys

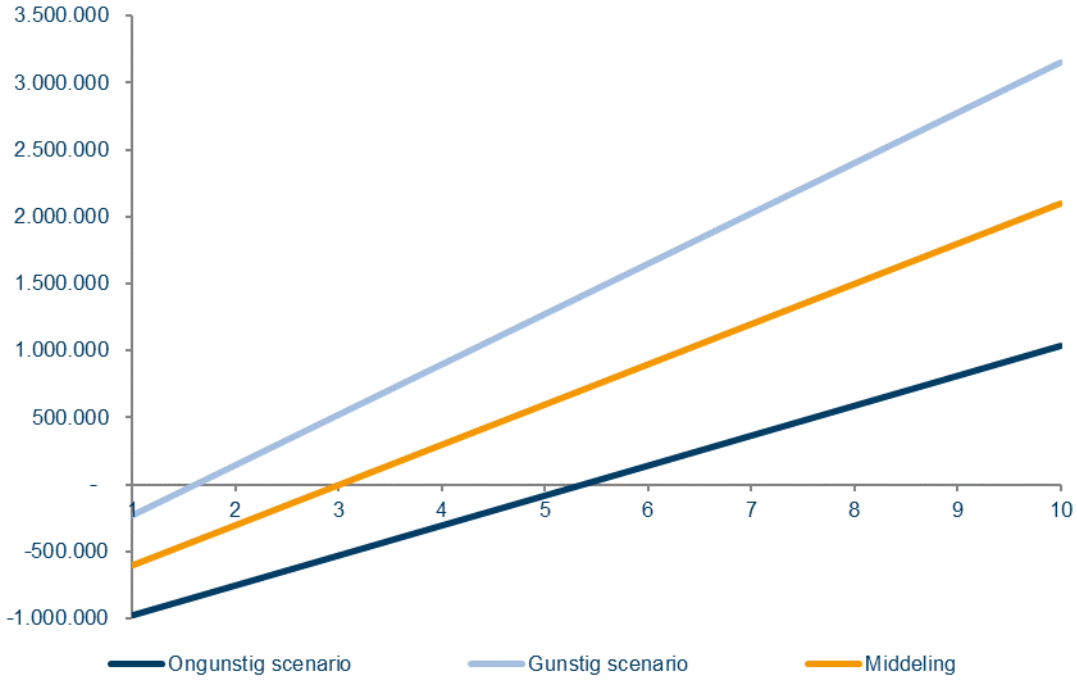
Tabel 4.5 Minimale terugverdientijd (hoge opbrengst, lage kosten), bemand groot

	Jaar 1	Jaar 2	Jaar 3	Jaar 4	Jaar 5	Jaar 6	Jaar 7	Jaar 8	Jaar 9	Jaar 10
Eenmalige kosten										
Investering	600.000									
Vergunning + ligplaats	1.200									
Subtotaal	*601.200*									
Structurele kosten										
Onderhoud	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000
Personeel	46.000	46.000	46.000	46.000	46.000	46.000	46.000	46.000	46.000	46.000
Verzekering	6.000	6.000	6.000	6.000	6.000	6.000	6.000	6.000	6.000	6.000
Precario	2.100	2.100	2.100	2.100	2.100	2.100	2.100	2.100	2.100	2.100
Vermakelijkheidsretr butie	21.100	21.100	21.100	21.100	21.100	21.100	21.100	21.100	21.100	21.100
Energie	1.750	1.750	1.750	1.750	1.750	1.750	1.750	1.750	1.750	1.750
Subtotaal	86.950	86.950	86.950	86.950	86.950	86.950	86.950	86.950	86.950	86.950
Opbrengsten										
Ticketverkoop	462.000	462.000	462.000	462.000	462.000	462.000	462.000	462.000	462.000	462.000
Saldo	**-226.150**	**148.900**	**523.950**	**899.000**	**1.274.050**	**1.649.100**	**2.024.150**	**2.399.200**	**2.774.250**	**3.149.300**

Bron: berekening Ecorys

De twee business cases laten een flinke variatie in de terugverdientijd zijn. Omdat de ene business case mogelijk een overschatting en de andere een onderschatting is, is ook de gemiddelde business case berekend. In Figuur 4.2 is deze middeling grafisch weergegeven. Op basis van deze middeling is in jaar 4 de investering terugverdiend.

Figuur 4.2 **Bandbreedte uitkomsten business cases nieuwbouw- bemand groot**



Bron: berekening Ecorys

4.6 Business case voor ombouw

Een gedeelte van de reders is bereid om hun huidige boot, die nu dieselelektrisch wordt aangedreven, om te bouwen tot een elektrisch aangedreven boot. Voor deze ombouw is eveneens een business case opgesteld om te zien wat de effecten op de terugverdientijd van deze investering zijn.

De kosten voor de ombouw van een rondvaartboot van het Amsterdamse type worden door verschillende experts geschat op tussen de € 100.000,- en € 300.000,-. Ook is aangegeven dat een elektrische motor ongeveer € 115.000,- kost en een accupakket € 35.000,-.

Een dergelijke ombouw kan tot 3 maanden duren. Gedurende deze tijd kan een schipper geen inkomsten verdienen op de boot. (Bij ombouw hoeft overigens geen investering meer te worden gedaan in de aanschaf van de boot).

In onderstaande tabel worden de uitkomsten weergegeven, wanneer wordt uitgegaan van de minst gunstige omstandigheden. De terugverdientijd wordt geschat op zo'n 2 jaar. Tabel 4.8 laat zien dat onder de meest gunstige omstandigheden de reder al in jaar 1 de investering heeft terugverdiend.

Tabel 4.6 Maximale terugverdientijd ombouw (lage opbrengst, hoge kosten), bemand groot

	Jaar 1	Jaar 2	Jaar 3	Jaar 4	Jaar 5	Jaar 6	Jaar 7	Jaar 8	Jaar 9	Jaar 10
Eenmalige kosten										
Ombouw	300.000									
Structurele kosten										
Onderhoud	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000
Personeel	68.000	68.000	68.000	68.000	68.000	68.000	68.000	68.000	68.000	68.000
Verzekering	12.000	12.000	12.000	12.000	12.000	12.000	12.000	12.000	12.000	12.000
Precario	2.250	2.250	2.250	2.250	2.250	2.250	2.250	2.250	2.250	2.250
Vermakelijkheidsretr butie	21.100	21.100	21.100	21.100	21.100	21.100	21.100	21.100	21.100	21.100
Energie	1.750	1.750	1.750	1.750	1.750	1.750	1.750	1.750	1.750	1.750
Subtotaal	115.100	115.100	115.100	115.100	115.100	115.100	115.100	115.100	115.100	115.100
Opbrengsten										
Ticketverkoop	254.250	339.000	339.000	339.000	339.000	339.000	339.000	339.000	339.000	339.000
Saldo	**-160.850**	**63.050**	**286.950**	**510.850**	**734.750**	**958.650**	**1.182.550**	**1.406.450**	**1.630.350**	**1.854.250**

Bron: berekening Ecorys

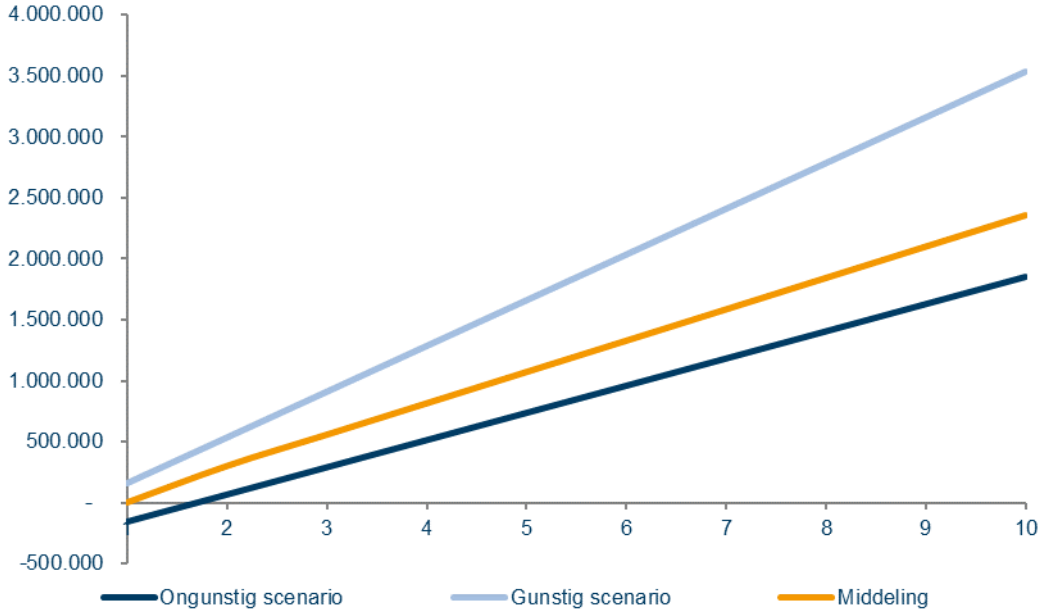
Tabel 4.7 Minimale terugverdientijd ombouw (hoge opbrengst, lage kosten), bemand groot

	Jaar 1	Jaar 2	Jaar 3	Jaar 4	Jaar 5	Jaar 6	Jaar 7	Jaar 8	Jaar 9	Jaar 10
Eenmalige kosten										
Ombouw	100.000									
Structurele kosten										
Onderhoud	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000
Personeel	46.000	46.000	46.000	46.000	46.000	46.000	46.000	46.000	46.000	46.000
Verzekering	6.000	6.000	6.000	6.000	6.000	6.000	6.000	6.000	6.000	6.000
Precario	2.100	2.100	2.100	2.100	2.100	2.100	2.100	2.100	2.100	2.100
Vermakelijkheidsretr butie	21.100	21.100	21.100	21.100	21.100	21.100	21.100	21.100	21.100	21.100
Energie	1.750	1.750	1.750	1.750	1.750	1.750	1.750	1.750	1.750	1.750
Subtotaal	86.950	86.950	86.950	86.950	86.950	86.950	86.950	86.950	86.950	86.950
Opbrengsten										
Ticketverkoop	346.500	462.000	462.000	462.000	462.000	462.000	462.000	462.000	462.000	462.000
Saldo	**159.550**	**534.600**	**909.650**	**1.284.700**	**1.659.750**	**2.034.800**	**2.409.850**	**2.784.900**	**3.159.950**	**3.535.000**

Bron: berekening Ecorys

Ook bij de ombouwcase is een middeling van de twee business cases toegepast. De uitkomsten worden grafisch weergegeven in onderstaande figuur.

Figuur 4.3 Bandbreedte uitkomsten business cases ombouw- bemand groot



Bron: berekening Ecorys

Op basis van de middeling zijn de ombouwkosten in jaar 2 terugverdiend.

5 Business case – bemand gesloten

5.1 Algemene informatie

In dit segment vallen de bemande passagiersvaartuigen korter dan of gelijk aan 14 meter en smaller dan of gelijk aan 3,75 meter. Deze vaartuigen zijn voorzien van een (grotendeels) vaste overkapping. In dit segment kijken we met name naar de (kleinere) 'hospitalityboten' die worden gehuurd voor een evenement: een trouwerij, een verjaardag, een bedrijfslunch, een etentje. Deze vaartuigen worden ook wel 'salonboten' genoemd. Binnen deze categorie laten we de historische salonboot en de 'mini-rondvaartboot van het Amsterdamse type' buiten beschouwing.

Figuur 5.1 Salonboot in segment 'bemand gesloten'



Bron: Verenigde Rederijen Amsterdam (2012), *Communicerende vaten*

Deze markt kan worden gekenmerkt als een versnipperde markt, waarin relatief veel aanbieders actief zijn. In deze markt zijn veel kleinere partijen actief die vaak 1 tot 2 boten bezitten. Daarnaast blijkt dat de grote partijen in het bemand groot segment ook een paar (ongeveer 3 à 4) salonboten in hun bezit hebben. Tot slot heeft een aantal hotels 1 à 2 salonboten om zelf tochten aan te bieden aan haar gasten. Gemiddelde capaciteit van een salonboot, gemeten in het aantal stoelen, bedraagt 25 tot 30.

Hoogseizoen maanden voor dit type vaarten zijn tweede helft november tot eerste helft januari (hoogtepunt: Amsterdam Light Festival) en tweede helft maart tot eerste helft september met een topdrukte rond Pasen. Laagseizoen maanden zijn januari (tweede helft) en februari, september (tweede helft) en oktober.

Op basis van een eerdere rapportage weten we dat boten in dit segment gemiddeld 3 tot 4 dagen in de week en 3 à 4 uur per dag varen.[12] Dit komt neer op minimaal 469 tot maximaal 834 vaaruren per jaar per salonboot. In onze berekeningen werken we met dit bereik.

[12] Bron: Waterrecreatie (2012), *Rondvaart en recreatievaart in Amsterdam*.

5.2 Opbrengsten

Aan boord van salonboten wordt vaak een lunch, diner en/of drankjes aangeboden. Op basis van de interviews gaan we uit van ticketprijzen voor een tocht die variëren tussen de € 50,- en € 75,- afhankelijk van de horeca-faciliteiten.

Het aantal passagiers per boot is gemiddeld 540 (zie paragraaf 2.1). Om tot de opbrengsten voor een reder te komen, corrigeren we de prijs voor een rondvaart voor de commissie die wordt betaald aan wederverkopers. Aangenomen is dat ongeveer een derde van de totale tickets door wederverkopers wordt verkocht. De commissie die zij hiervoor vragen schatten wij op € 10,- per ticket. De overige twee derde van de tickets wordt door de reders zelf verkocht, hierover wordt geen commissie betaald.

Tabel 5.1 Opbrengsten per boot, bemand gesloten

	Passagiers	Ticketprijs	Opbrengsten (€)
Beperkt horeca Ticket 50 €	1.500	(2/3*50) + (1/3*40) = 46,67	**70.000**
Luxe horeca Ticket 75 €	1.500	(2/3*75) + (1/3*65) = 71,67	**107.500**

Bron: gesprekken, berekening Ecorys

Daarmee hangt de omzet van de boten in dit segment sterk af van horeca inzet. Om tot de gemiddelde opbrengsten per boot te komen, verrekenen we de kosten die een reder heeft aan horecapersoneel en inkoop van de horeca (drank en eten).

Uit interviews is gebleken dat voor een ticketprijs van € 75,-, ongeveer € 45,- aan kosten voor horeca mag worden gerekend: € 35,- voor de inkoop, € 10,- aan personeelskosten. De prijs voor de rondvaart zelf komt daarmee neer op € 30,-.

Hoe de verhouding is bij een prijs van € 50,- is onbekend. In onze berekening maken we de aanname dat de prijs voor een rondvaart hetzelfde is bij een ticketprijs inclusief horeca van € 50,-: € 30,- voor de tocht en € 20,- voor de catering en personeelskosten.

Wanneer we de horeca-kosten (inkoop en personeel) verrekenen met de horeca-inkomsten per boot, komen we tot de volgende gemiddelde opbrengsten per boot:

Tabel 5.2 Opbrengsten per boot bemand gesloten, inkoop catering verrekend

	Passagiers	Opbrengst rondvaart	Opbrengsten (€)
Beperkt horeca Ticket 50 €	1.500	46,67 – 20 = 26,67	**40.000**
Luxe horeca Ticket 75 €	1.500	71,67 – 45 = 26.67	**40.000**

Bron: gesprekken, berekening Ecorys

- *De jaarlijkse opbrengsten per boot, met horeca-gerelateerde kosten verrekend, komen daarmee op € 40.000.*

5.3 Kosten

Investering en onderhoud

De informatie over aanschafwaarde en onderhoudskosten is gebaseerd op een interview.
Een boot in deze categorie heeft een gemiddelde aanschafwaarde van € 100.000,-. Dit beslaat het casco, de aandrijving en het batterijenpakket. De jaarlijkse onderhoudskosten liggen tussen de 5% en 10% van de aanschafwaarde, oftewel € 5.000,- tot € 10.000,- per jaar.

- *De eenmalige investeringskosten bedragen € 100.000,-*
  De jaarlijkse onderhoudskosten bedragen € 5.000,- tot € 10.000,-

Personeel

Informatie over personeelskosten is gebaseerd op interviews.

De boten hebben een schipper aan boord met een klein vaarbewijs. Aangenomen is dat de jaarlijkse werkgeverskosten hiervoor gemiddeld € 2.600 – 3.900 per maand (brutosalaris 2.000 tot 3.000 € per maand) bedragen, ofwel gemiddeld plusminus € 42.000 per jaar.

Er wordt veel met flexibele contracten gewerkt, om de variatie tussen de inzet in het hoog- en laagseizoen op te vangen. Daardoor is de jaarlijkse inzet van een schipper gelijk aan de jaarlijkse inzet van een boot. Op basis van een jaarlijks aantal vaaruren tussen de 469 en 834 (zie paragraaf 3.3.1), is per boot een schipper nodig voor 0,25 – 0,45 FTE.[13] De kosten voor een schipper kunnen daarmee (afgerond) als volgt worden berekend:

Tabel 5.3 Personeelskosten bemand gesloten

	FTE	Kosten werkgever / FTE	Totaal (€)
Minimaal: 469 vaaruren			
Schipper	0,25	42.000	10.500
Maximaal: 834 vaaruren			
Schipper	0,45	42.000	19.000

- *De jaarlijkse personeelskosten bedragen € 10.500 tot 19.000. Dit is sterk afhankelijk van het aantal vaaruren.*

Verzekeringen

Informatie over verzekeringskosten is gebaseerd op interviews.

Salonboten hebben net als rondvaartboten van het Amsterdamse type doorgaans twee verzekeringen, te weten een WA-verzekering voor eventueel toegebrachte schade en een cascoverzekering. Gezamenlijk komen de jaarlijkse kosten van de verzekeringen neer op ongeveer 1% van de nieuwwaarde. Dit betekent dat de verzekeringskosten ongeveer € 1.000,- bedragen op jaarbasis.

- *De jaarlijkse verzekeringskosten bedragen € 1.000,-.*

Kosten op basis van gemeentelijke regelingen

De rederij moet op basis van gemeentelijke regelingen een viertal kosten betalen. Het gaat om de eenmalige kosten van zowel een vergunning als het ligplaatsgeld en om de jaarlijkse afdracht van de precariobelasting en de vermakelijkheidsretributie.

[13] Eén fte bestaat uit 1872 werkzame uren bij 20 vakantiedagen en inachtneming van feestdagen.

De legeskosten voor een exploitatievergunning bedragen onder het huidige systeem € 680,-. De (kostendekkende) leges die worden geheven voor het in behandeling nemen van een ligplaatsvergunning bedraagt momenteel € 513,-.[14] Daarmee komen de eenmalige kosten uit op ongeveer € 1.200,-

Salonboten dragen eveneens precario af. De totale kosten voor de precariobelasting hangen af van het aantal vierkante meters dat de boot beslaat en in welke zone het ligt. Een gemiddelde boot in deze categorie heeft een oppervlakte van ongeveer 35 m^2.[15] Deze boten hebben hun ligplaats in het centrum van Amsterdam en vallen onder de regeling voor zone I. Dit betekent dat zij € 30,- per m^2 moeten betalen. Hiermee bedragen de kosten aan precariobelasting jaarlijks gemiddeld € 1.050,- op jaarbasis.

Voor de passagiers moet door reders een vermakelijkheidsretributie worden betaald.[16] De hoogte van de vermakelijkheidsretributie bedraagt € 0,66,- per passagier. In 2016 kwam dit neer op ongeveer € 350,- per boot.

- *De eenmalige gemeentelijke kosten bedragen ongeveer EUR 1.200.*
  De jaarlijkse precario kosten bedragen € 1.050,-.
  De jaarlijkse vermakelijkheidsretributie kosten bedragen € 350,-.

Energie

De berekening van de energiebehoefte is gebaseerd op de TNO rapportage 'Elektrische rondvaart in Amsterdam' (2016), waarin het gemiddelde energieverbruik per uur voor de verschillende segmenten boten is berekend.[17] We nemen aan dat een boot een gehele dag kan varen met een accupakket. De boot wordt aan het eind van de werkdag (gedurende de nacht) opgeladen. Dit wordt ook bevestigd in de interviews.

De energiebehoefte per uur is door TNO berekend op 15 kWh. De kosten voor een kWh energie bedragen € 0,07. Op basis van het jaarlijkse aantal vaaruren komen de minimale kosten voor energie daarmee op:

Tabel 5.4 Jaarlijkse energiekosten, bemand gesloten

Jaarlijkse vaaruren	Energiebehoefte per uur (kWh)	Kosten per kWh	Totaal (€)	Afgerond (€)
469	15	0,07	492	**500**
834	15	0,07	876	**900**

Bron: TNO-rapportage, berekening Ecorys

- *De jaarlijkse kosten voor energie bedragen € 500,- tot 900,-.*

[14] Zie Gemeente Amsterdam (2018), Ligplaatsvergunning voor woonboot en bedrijfsvaartuig. Laatst geraadpleegd 31 augustus 2018 op https://www.amsterdam.nl/veelgevraagd/?productid=%7B709AD0E5-1A64-4FF5-B87F-4A137F3665B2%7D#case_%7BCD895765-2FF7-4966-A2F5-875C9DFA44E8%7D.

[15] Waternet (2018), Regeling Passagiersvaart Amsterdam (RPA) data.

[16] Per boot zijn jaarlijks 1.000 passagiers vrijgesteld van deze vermakelijkheidsretributie.

[17] TNO (2016), Elektrische rondvaart in Amsterdam. Laatst geraadpleegd 29 augustus 2018 op https://publications.tno.nl/publication/34620311/goXxQB/TNO-2016-R10481.pdf.

5.4 Tweedehands markt

Net als bij het segment bemand groot is het voor het segment bemand gesloten belangrijk om te weten of er een tweedehands markt bestaat. Immers, het bestaan van een dergelijke markt maakt dat een reder niet de gehele investering hoeft terug te verdienen, omdat de doorverkoopwaarde een deel vergoed.

Op basis van interviews met experts lijkt er geen tweedehands markt te bestaan. De salonboten worden voornamelijk ingezet op Amsterdamse wateren. In andere steden bestaat niet een gelijke behoefte aan dergelijke boten. Sporadisch kan een salonboot doorverkocht worden naar een andere stad, maar dit gebeurt zelden. Belangrijkste markt voor doorverkoop zou dan de eigen Amsterdamse markt zijn, maar om de boot te kunnen exploiteren is een vergunning nodig. Omdat het niet zeker is dat een nieuwe eigenaar ook een vergunning kan krijgen, worden weinig boten doorverkocht. In de berekeningen van de business case is dan ook geen rekening gehouden met een eventuele restwaarde.

5.5 Terugverdientijd voor bemand gesloten

Zoals aangegeven in hoofdstuk 3 zijn er een tweetal business cases bepaald.[18] De eerste gaat uit van het geval waarbij de hoogst mogelijke kosten gelden en de inkomsten laag zijn. De uitkomsten van deze ongunstige business case zijn opgenomen in Tabel 5.6. Zoals de tabel laat zien zal de reder de boot na 10 jaar nog niet terugverdiend hebben.

De tweede business case gaat uit van de meest gunstige omstandigheden, dus van de situatie waarbij de kosten laag zijn en de inkomsten hoog. De uitkomsten zijn opgenomen in Tabel 5.7. In dit scenario is de investering door een reder in jaar 5 terugverdiend.

[18] Bij de bepaling van de business case is geen rekening gehouden met een eventuele restwaarde van de boot. De hoogte van deze restwaarde wordt medebepaald door de omvang van een tweedehands markt. De hoogte van een eventuele restwaarde is van invloed op de uitkomsten van de business case. Hoe hoger de restwaarde, des te gunstiger de business case zal uitvallen.

Tabel 5.5 Maximale terugverdientijd (hoge kosten, lage opbrengsten), bemand gesloten (bedragen in €)

	Jaar 1	Jaar 2	Jaar 3	Jaar 4	Jaar 5	Jaar 6	Jaar 7	Jaar 8	Jaar 9	Jaar 10
Eenmalige kosten										
Investering	100.000									
Vergunning + ligplaats	1.200									
Subtotaal	*102.000*									
Structurele kosten										
Onderhoud	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000
Personeel	19.000	19.000	19.000	19.000	19.000	19.000	19.000	19.000	19.000	19.000
Verzekering	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
Precario	1.050	1.050	1.050	1.050	1.050	1.050	1.050	1.050	1.050	1.050
Vermakelijkheidsretr butie	350	350	350	350	350	350	350	350	350	350
Energie	900	900	900	900	900	900	900	900	900	900
Subtotaal	32.300	32.300	32.300	32.300	32.300	32.300	32.300	32.300	32.300	32.300
Opbrengsten										
Ticketverkoop	40.000	40.000	40.000	40.000	40.000	40.000	40.000	40.000	40.000	40.000
Saldo	**-93.500**	**-85.800**	**-78.100**	**-70.400**	**-62.700**	**-55.000**	**-47.300**	**-39.600**	**-31.900**	**-24.200**

Bron: berekening Ecorys

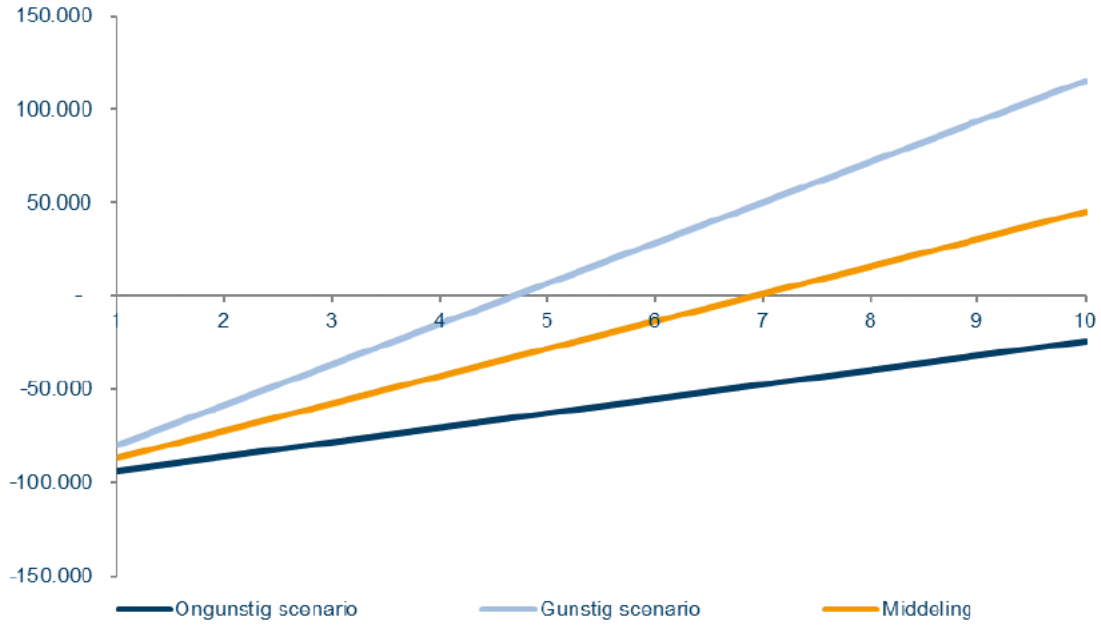
Tabel 5.6 Minimale terugverdientijd (lage kosten, hoge opbrengsten), bemand gesloten (bedragen in €)

	Jaar 1	Jaar 2	Jaar 3	Jaar 4	Jaar 5	Jaar 6	Jaar 7	Jaar 8	Jaar 9	Jaar 10
Eenmalige kosten										
Investering	100.000									
Vergunning + ligplaats	1.200									
Subtotaal	*101.200*									
Structurele kosten										
Onderhoud	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000
Personeel	10.500	10.500	10.500	10.500	10.500	10.500	10.500	10.500	10.500	10.500
Verzekering	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
Precario	1.050	1.050	1.050	1.050	1.050	1.050	1.050	1.050	1.050	1.050
Vermakelijkheidsretr butie	350	350	350	350	350	350	350	350	350	350
Energie	500	500	500	500	500	500	500	500	500	500
Subtotaal	18.400	18.400	18.400	18.400	18.400	18.400	18.400	18.400	18.400	18.400
Opbrengsten										
Ticketverkoop	40.000	40.000	40.000	40.000	40.000	40.000	40.000	40.000	40.000	40.000
Saldo	**-79.600**	**-58.000**	**-36.400**	**-14.800**	**6.800**	**28.400**	**50.000**	**71.600**	**93.200**	**114.800**

Bron: berekening Ecorys

De twee business cases laten een flinke variatie in de terugverdientijd zijn. Omdat de ene business case mogelijk een overschatting en de andere een onderschatting is, is ook de gemiddelde business case berekend. In Figuur 5.2 is deze middeling grafisch weergegeven. Op basis van deze middeling is in jaar 7 de investering terugverdiend.

Figuur 5.2 Bandbreedte uitkomsten business cases nieuwbouw- bemand gesloten



Bron: berekening Ecorys

5.6 Business case voor ombouw

In het kader van dit onderzoek is geen informatie verkregen voor dit segment betreffende de kosten voor ombouw naar een elektrisch aangedreven boot. Om toch een (grove) inschatting te kunnen geven van de gemiddelde terugverdientijd, is in dit onderzoek de aanname gedaan dat de kosten voor ombouw van een boot in dit segment, relatief tot de kosten voor aanschaf van een nieuwe boot, even hoog zijn als die in het segment bemand groot.

De gemiddelde aanschafkosten zijn voor bemand groot tussen de € 600.000 en 1.200.000; de ombouwkosten tussen de € 100.000 en € 300.000. Relatief gezien bedragen de ombouwkosten daarmee ~21% van de nieuwbouwprijs. Op basis daarvan kunnen de ombouwkosten voor het segment bemand gesloten worden berekend op € 21.000 (zie onderstaande tabel).

Tabel 5.7 Berekening kosten ombouw, bemand gesloten

	Nieuw	Ombouw	Percentage
Bemand groot	600.000 – 1.200.000	100.000 – 300.000	~ 21%
Bemand gesloten	100.000	21.000	

Ook hier gaan we er van uit dat een dergelijke ombouw tot 3 maanden kan duren. Gedurende deze tijd kan een schipper geen inkomsten verdienen op de boot. (Bij ombouw hoeft overigens geen investering meer te worden gedaan in de aanschaf van de boot). In onderstaande tabel worden de uitkomsten weergegeven, wanneer wordt uitgegaan van de minst gunstige omstandigheden. De terugverdientijd wordt geschat op zo'n 5 jaar. Tabel 5.10 laat zien dat onder de meest gunstige omstandigheden de reder al in jaar 2 de investering heeft terugverdiend.

Tabel 5.8 Maximale terugverdientijd ombouw (hoge kosten, lage opbrengst), bemand gesloten

	Jaar 1	Jaar 2	Jaar 3	Jaar 4	Jaar 5	Jaar 6	Jaar 7	Jaar 8	Jaar 9	Jaar 10
Eenmalige kosten										
Ombouw	21.000									
Structurele kosten										
Onderhoud	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000
Personeel	19.000	19.000	19.000	19.000	19.000	19.000	19.000	19.000	19.000	19.000
Verzekering	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
Precario	1.050	1.050	1.050	1.050	1.050	1.050	1.050	1.050	1.050	1.050
Vermakelijkheidsretr butie	350	350	350	350	350	350	350	350	350	350
Energie	900	900	900	900	900	900	900	900	900	900
Subtotaal	32.300	32.300	32.300	32.300	32.300	32.300	32.300	32.300	32.300	32.300
Opbrengsten										
Ticketverkoop	30.000	40.000	40.000	40.000	40.000	40.000	40.000	40.000	40.000	40.000
Saldo	**-23.300**	**-15.600**	**-7.900**	**-200**	**7.500**	**15.200**	**22.900**	**30.600**	**38.300**	**46.000**

Bron: berekening Ecorys

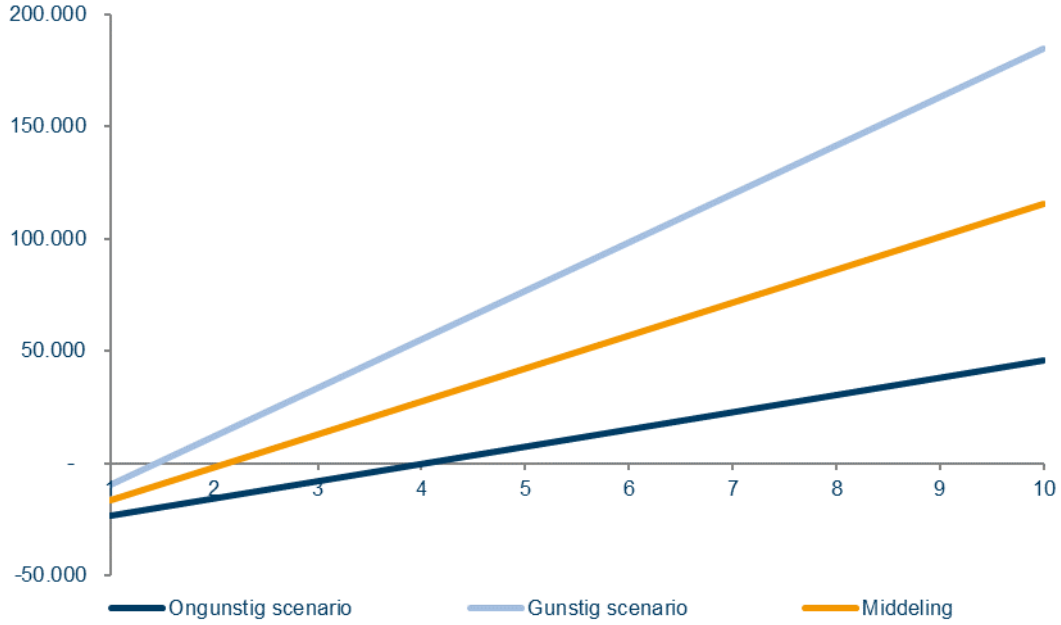
Tabel 5.9 Minimale terugverdientijd ombouw (hoge opbrengst, lage kosten), bemand gesloten

	Jaar 1	Jaar 2	Jaar 3	Jaar 4	Jaar 5	Jaar 6	Jaar 7	Jaar 8	Jaar 9	Jaar 10
Eenmalige kosten										
Ombouw	21.000									
Structurele kosten										
Onderhoud	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000
Personeel	10.500	10.500	10.500	10.500	10.500	10.500	10.500	10.500	10.500	10.500
Verzekering	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
Precario	1.050	1.050	1.050	1.050	1.050	1.050	1.050	1.050	1.050	1.050
Vermakelijkheidsretr butie	350	350	350	350	350	350	350	350	350	350
Energie	500	500	500	500	500	500	500	500	500	500
Subtotaal	18.400	18.400	18.400	18.400	18.400	18.400	18.400	18.400	18.400	18.400
Opbrengsten										
Ticketverkoop	30.000	40.000	40.000	40.000	40.000	40.000	40.000	40.000	40.000	40.000
Saldo	**-9.400**	**12.200**	**33.800**	**55.400**	**77.000**	**98.600**	**120.200**	**141.800**	**163.400**	**185.000**

Bron: berekening Ecorys

Ook bij de ombouwcase is eveneens een middeling van de twee business cases toegepast. Uitkomsten worden grafisch weergegeven in onderstaande figuur.

Figuur 5.3 Bandbreedte uitkomsten business cases ombouw- bemand gesloten



Bron: berekening Ecorys

Op basis van de middeling zijn de ombouwkosten in jaar 3 terugverdiend.

6 Business case – bemand open

6.1 Algemene informatie

Dit segment bestaat uit bemande passagiersvaartuigen korter dan of gelijk aan 10 meter en smaller of gelijk aan 3,15 meter, zonder (vaste) overkapping. Veel boten in dit segment worden ingezet voor evenementen zoals, vrijgezellenfeesten, verjaardagen en dergelijke. Sinds een aantal jaar worden deze boten steeds vaker ook voor reguliere rondvaarttochten ingezet. De maximum capaciteit van deze boten ligt rond de 30 personen.

Deze markt kan worden gekenmerkt als een gedifferentieerde markt, waarin relatief veel aanbieders actief zijn. De grote rederijen uit het bemand groot segment hebben ook een aantal bemand open boten. Gemiddeld genomen heeft iedere reder 2 boten, berekend op basis van de RPA-data van Waternet.

Hoogseizoen maanden voor dit type vaarten zijn wanneer het droog en warm is: met name de tweede helft maart tot eerste helft september met een topdrukte rond Pasen.

Duur rondvaartocht, frequentie, bezetting
Men werkt zowel met ticketverkoop als verhuur van de boot als geheel. In het laagseizoen is de vraag naar dit soort tochten beperkt. Over de daadwerkelijke frequentie van verhuur is slechts beperkte informatie (openbaar) beschikbaar. In dit onderzoek is op basis van een steekproef op AIS-data tot een inschatting van de frequentie van verhuur gekomen.[19]

Deze frequentie is berekend op gemiddeld 1,55 vaarronde per dag. Dit komt neer op 566 vaarrondes per jaar. Op basis van de AIS-data weten we ook dat een gemiddelde vaartocht 1 uur duurt, zodat het jaarlijks aantal vaaruren ook neerkomt op 566. Deze inschatting gebruiken wij bij onze verdere berekeningen.

Figuur 6.1 Boot in segment 'bemand open'



Bron: Brolsma Advies (2018), *Toetsing doorvaartprofielen Amsterdam*

[19] Een eerdere berekening gemaakt door TNO kwam tot een gemiddeld aantal vaaruren van 1.500 per jaar. Dit lijkt niet plausibel, aangezien het een gemiddelde vaartijd van 4,1 uur per dag betekent voor iedere dag van het jaar. De berekening die hierop wordt gebaseerd geeft dus een overschatting weer en is vervangen door onze eigen berekening.

6.2 Opbrengsten

De prijzen lopen uiteen naargelang het type diensten. Op basis van interviews en openbare informatie (prijsinformatie op websites) weten we de prijzen. Een reguliere rondvaarttocht van één uur kost ongeveer 15 EUR per kaartje. Gereserveerde afhuur zonder catering kost EUR 150 per uur voor de gehele boot.

Voor beide businessmodellen kunnen we een berekening maken. We gaan er hierbij van uit dat een boot binnen beide segmenten kan worden ingezet.

Single ticketverkoop
Op basis van de vermakelijkheidsretributie data ligt het aantal passagiers per boot tussen de 2.466. Ook hier werken we met de aanname dat één derde van de tickets door wederverkopers op commissiebasis wordt verkocht.

Tabel 6.1 Ticketopbrengsten, bemand open

Ticketprijs passagier (EUR)	Ticketopbrengst reder (EUR)
15	(1/3 * 0,8 * 15) + (2/3 * 15) = **14,-**

Bron: gesprekken, berekening Ecorys

Op basis hiervan kunnen we een berekening van de omzet maken:

Tabel 6.2 Single ticket - omzet per boot, bemand open

	Aantal passagiers	Ticketprijs (EUR)	Omzet per boot per jaar (EUR)
RPA data[20]	3.300	14	**46.200**

Bron: RPA-data, gesprekken, berekening Ecorys

Verhuur gehele boot
Op basis van de steekproef van AIS-data betreffende vaaruren in dit segment, is het gemiddelde aantal vaaruren ongeveer 566. De afhuur van een gehele boot kost gemiddeld EUR 150 per uur. Ook hier werken we met de aanname dat één derde van de tickets door wederverkopers op commissiebasis wordt verkocht, zodat de daadwerkelijke opbrengsten voor de verhuur neerkomen op (1/3 * 0,8 * 150) + (2/3 * 150) = 140.

Op basis hiervan kan een inschatting worden gemaakt van de jaarlijkse opbrengsten.

Tabel 6.3 Afhuur gehele boot - omzet per boot, bemand open

Uuropbrengsten	Aantal vaaruren per jaar	Omzet per boot per jaar (EUR)
140	566	**79.200**

Bron: gesprekken, berekening Ecorys

Op basis van bovenstaande berekeningen kan het volgende worden vastgesteld.

- *De jaarlijkse omzet bedraagt EUR 46.200 tot 79.200 per boot.*

6.3 Kosten

Investering en onderhoud

Informatie over de kosten voor aanschaf en onderhoud is gebaseerd op een interview.

[20] 31.926 uit RPA-data, plus de 1 000 passagiers die zijn vrijgesteld van de vermakelijkheidsretributie.

In de business case is aangenomen dat een boot in deze categorie een gemiddelde aankoopwaarde van 100.000 EUR heeft. Dit beslaat het casco, de aandrijving en het batterijenpakket. De jaarlijkse onderhoudskosten liggen tussen de 5% en 10% van de aankoopwaarde, ofwel 5.000 – 10.000 EUR per jaar.

- *De eenmalige investeringskosten bedragen EUR 100.000.*
  De jaarlijkse kosten voor onderhoud bedragen EUR 5.000 tot 10.000.

Personeel

Informatie over personeelskosten is verkregen uit interviews. De vaartuigen hebben een schipper aan boord met een klein vaarbewijs. Aangenomen is dat de kosten hiervoor gemiddeld 2.600 – 3.900 EUR per maand (brutosalaris 2.000 tot 3.000 EUR per maand) of gemiddeld EUR 42.000 per jaar bedragen.

Er wordt veel met flexibele contracten gewerkt, om de variatie tussen de inzet in het hoog- en laagseizoen op te vangen. De inzet van personeel is daarmee gelijk aan de inzet van een boot. Op basis van een jaarlijks aantal vaaruren kan het daadwerkelijk aantal FTE per boot worden berekend.[21]

Met een gemiddeld jaarlijks aantal vaaruren van 566, is ongeveer 0,3 FTE nodig per boot voor een schipper. Daarnaast veronderstellen wij dat zij werken met ondersteuning om tickets te verkopen en om waar nodig een drankje aan boord aan te bieden. Hiervoor rekenen we per aanbieder in totaal 0,25 FTE aan ondersteuning à 2.300 EUR per maand (kosten werkgever, 2.000 EUR bruto voor werknemer), in totaal EUR 7.500 per jaar.

Op basis van een jaarlijks aantal vaaruren en het gemiddeld aantal boten per aanbieder, kan daarmee het aantal FTE per boot worden berekend. Bij een gemiddeld aantal van twee boten per aanbieder,[22] is er 0,125 FTE ondersteunend personeel per boot.

Tabel 6.4 Personeelskosten bemand open (afgerond)

Personeel	Kosten per FTE	FTE per boot	Totaal (EUR)
Schipper	42.000	0,3	12.600
Ondersteuning	30.000	0,125	3.750
		Totaal	**16.500**

Bron: gesprekken, berekening Ecorys

- *De jaarlijkse kosten aan personeel bedragen EUR 16.500.*

Catering

Uitgangspunt bij de analyse is de aanname dat bij dit type boten doorgaans geen diner of drankjes aan boord worden aangeboden.

Verzekeringen

Informatie over verzekeringskosten is gebaseerd op interviews.

Deze boten worden verzekerd voor hun wettelijke aansprakelijkheid als zij schade toebrengen aan een ander (WA-verzekering) en voor het casco. Gezamenlijk komen de jaarlijkse kosten van de verzekeringen neer op ongeveer 1% van de nieuwwaarde.

21 Eén fte bestaat uit 1872 werkzame uren bij 20 vakantiedagen en inachtneming van feestdagen.
22 De toerekening van Fte's voor de overhead naar één boot is gebaseerd op RPA-data.

➢ *De jaarlijkse verzekeringskosten bedragen EUR 1.000.*

Kosten op basis van gemeentelijke regelingen

De rederij moet op basis van gemeentelijke regelingen een viertal kosten betalen. Het gaat om de eenmalige kosten van zowel een vergunning als het ligplaatsgeld en om de jaarlijkse afdracht van de precariobelasting en de vermakelijkheidsretributie.

De legeskosten voor een exploitatievergunning bedragen onder het huidige systeem € 680,-. De (kostendekkende) leges die worden geheven voor het in behandeling nemen van een ligplaatsvergunning bedraagt momenteel € 513,-.[23] Daarmee komen de eenmalige kosten uit op ongeveer € 1.200,-

De vergoeding die moet worden betaald voor het innemen van een ligplaats heet precariobelasting. De totale kosten voor de precariobelasting hangen af van het aantal vierkante meters dat de boot beslaat en in welke zone het ligt. Een gemiddelde boot in deze categorie is ongeveer 24 m^2 groot.[24] Deze boten vallen onder de regeling voor zone I: 30 EUR per m^2. Hiermee bedragen de kosten aan precariobelasting jaarlijks gemiddeld 720 EUR.

Voor de passagiers moet door reders een vermakelijkheidsretributie worden betaald.[25] De hoogte van de vermakelijkheidsretributie bedraagt 0,66 EUR per klant. In 2016 kwam dit neer op ongeveer EUR 1.500 per boot.

➢ *De eenmalige gemeentelijke kosten bedragen ongeveer EUR 1.200.*
De jaarlijkse precario kosten bedragen EUR 720.
De jaarlijkse vermakelijkheidsretributie kosten bedragen EUR 1.500.

Energie

De berekening van de energiebehoefte is gebaseerd op de TNO rapportage 'Elektrische rondvaart in Amsterdam' (2016), waarin het gemiddelde energieverbruik per uur voor de verschillende segmenten boten is berekend.[26] We nemen aan dat een boot een gehele dag kan varen met een accupakket. De boot wordt aan het eind van de werkdag (gedurende de nacht) opgeladen. Dit wordt ook bevestigd in de interviews.

De energiebehoefte per uur is door TNO berekend op 2,5 kWh. De kosten voor een kWh energie bedragen 0,07 EUR.

Op basis van de AIS-data is de inzet voor boten in dit segment per jaar 566 uur. Op basis hiervan zijn de totale energiekosten:

Tabel 6.5 Maximale energiekosten

Vaaruren	Energiebehoefte per uur (kWh)	Prijs per kWh (EUR)	Totaal (EUR)
566	2,5	0,07	**99**

Bron: gesprekken, berekening Ecorys

➢ *De jaarlijkse kosten voor energie bedragen ongeveer EUR 100.*

---

23 Zie Gemeente Amsterdam (2018), Ligplaatsvergunning voor woonboot en bedrijfsvaartuig. Laatst geraadpleegd 31 augustus 2018 op https://www.amsterdam.nl/veelgevraagd/?produc id=%7B709AD0E5-1A64-4FF5-B87F-4A137F3665B2%7D#case_%7BCD895765-2FF7-4966-A2F5-875C9DFA44E8%7D.

24 Waternet (2018), Regeling Passagiersvaart Amsterdam (RPA) data.

25 Per boot zijn jaarlijks 1.000 passagiers vrijgesteld van deze vermakelijkheidsretributie.

26 TNO (2016), Elektrische rondvaart in Amsterdam. Laatst geraadpleegd 29 augustus 2018 op https://publications.tno.nl/publication/34620311/goXxQB/TNO-2016-R10481.pdf.

6.4 Tweedehands markt

De boten in dit segment zijn goed inzetbaar in andere steden omdat zij niet te groot of breed zijn voor andere wateren. Ook liggen zij relatief hoog in het water. Daarnaast is de vraag naar deze diensten groot: rondvaarten op open boten zijn in trek bij toeristen. Tegelijkertijd is het aanbod van boten in dit segment erg groot. Er circuleren zoveel boten die onder de categorie ‘bemand open’ vallen, dat de markt nagenoeg verzadigd is. Om die reden, lijkt hier sprake te zijn van een beperkte tweedehands markt.

6.5 Terugverdientijd voor bemand open

Op basis van bovenstaande informatie kunnen de uitersten van de terugverdientijd worden berekend.[27] In onderstaande tabel is te lezen dat onder de meest ongunstige aannames (vanuit het perspectief van de reder), de investering in een bemand open boot na 7 jaar is terugverdiend.

De tweede business case gaat uit van de meest gunstige opstandigheden, dus van de situatie waarbij de kosten laag zijn en de inkomsten hoog. De uitkomsten zijn opgenomen in Tabel 6.8. In dit scenario is de investering door een reder in jaar 2 terugverdiend.

[27] Bij de bepaling van de business case is geen rekening gehouden met een eventuele restwaarde van de boot. De hoogte van deze restwaarde wordt medebepaald door de omvang van een tweedehands markt. De hoogte van een eventuele restwaarde is van invloed op de uitkomsten van de business case. Hoe hoger de restwaarde, des te gunstiger de business case zal uitvallen.

Tabel 6.6 Maximale terugverdientijd (hoge kosten, lage opbrengsten), bemand open

	Jaar 1	Jaar 2	Jaar 3	Jaar 4	Jaar 5	Jaar 6	Jaar 7	Jaar 8	Jaar 9	Jaar 10
Eenmalige kosten										
Investering	100.000									
Vergunning + ligplaats	1.200									
Subtotaal	*101.200*									
Structurele kosten										
Onderhoud	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000
Personeel	16.500	16.500	16.500	16.500	16.500	16.500	16.500	16.500	16.500	16.500
Verzekering	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
Precario	720	720	720	720	720	720	720	720	720	720
Vermakelijkheidsretributie	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500
Energie	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Subtotaal	29.820	29.820	29.820	29.820	29.820	29.820	29.820	29.820	29.820	29.820
Opbrengsten										
Ticketverkoop	46.200	46.200	46.200	46.200	46.200	46.200	46.200	46.200	46.200	46.200
Saldo	**-84.820**	**-68.440**	**-52.060**	**-35.680**	**-19.300**	**-2.920**	**13.460**	**29.840**	**46.220**	**62.600**

Bron: berekening Ecorys

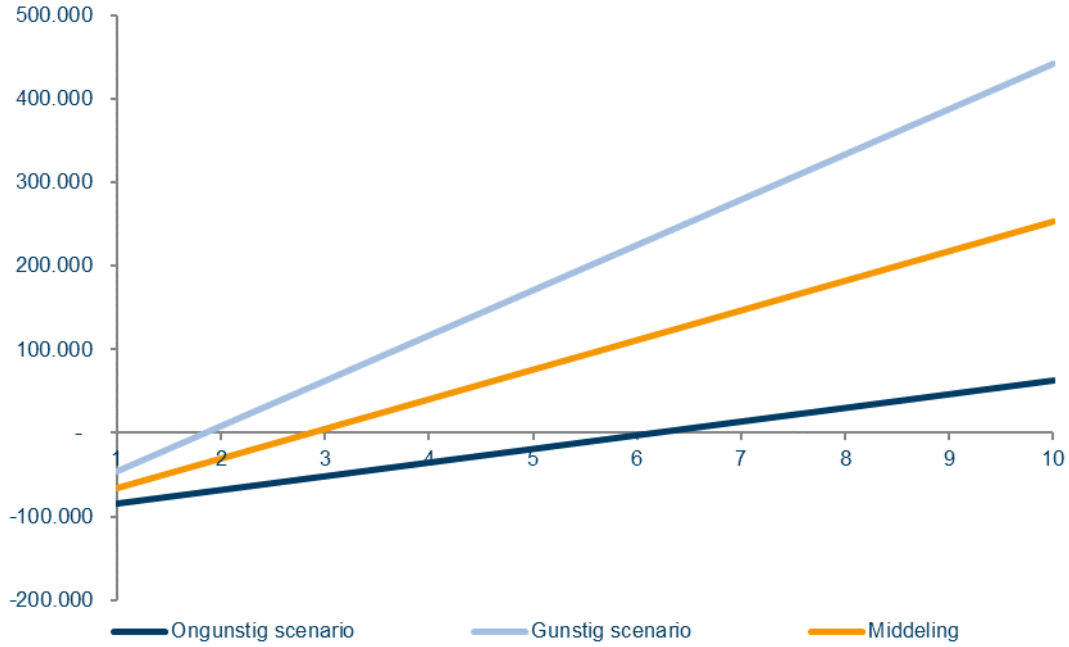
Tabel 6.7 Minimale terugverdientijd (lage kosten, hoge opbrengsten), bemand open

	Jaar 1	Jaar 2	Jaar 3	Jaar 4	Jaar 5	Jaar 6	Jaar 7	Jaar 8	Jaar 9	Jaar 10
Eenmalige kosten										
Investering	100.000									
Vergunning + ligplaats	1.200									
Subtotaal	*101.200*									
Structurele kosten										
Onderhoud	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000
Personeel	16.500	16.500	16.500	16.500	16.500	16.500	16.500	16.500	16.500	16.500
Verzekering	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
Precario	720	720	720	720	720	720	720	720	720	720
Vermakelijkheidsretributie	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500
Energie	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Subtotaal	*24.820*	*24.820*	*24.820*	*24.820*	*24.820*	*24.820*	*24.820*	*24.820*	*24.820*	*24.820*
Opbrengsten										
Ticketverkoop	79.200	79.200	79.200	79.200	79.200	79.200	79.200	79.200	79.200	79.200
Saldo	**-46.820**	**7.560**	**61.940**	**116.320**	**170.700**	**225.080**	**279.460**	**333.840**	**388.220**	**442.600**

Bron: berekening Ecorys

De twee business cases laten een flinke variatie in de terugverdientijd zijn. Omdat de ene business case mogelijk een overschatting en de andere een onderschatting is, is ook de gemiddelde business case berekend. In Figuur 6.1 is deze middeling grafisch weergegeven. Op basis van deze middeling is in jaar 3 de investering terugverdiend.

Figuur 6.2 **Bandbreedte uitkomsten business cases nieuwbouw- bemand open**



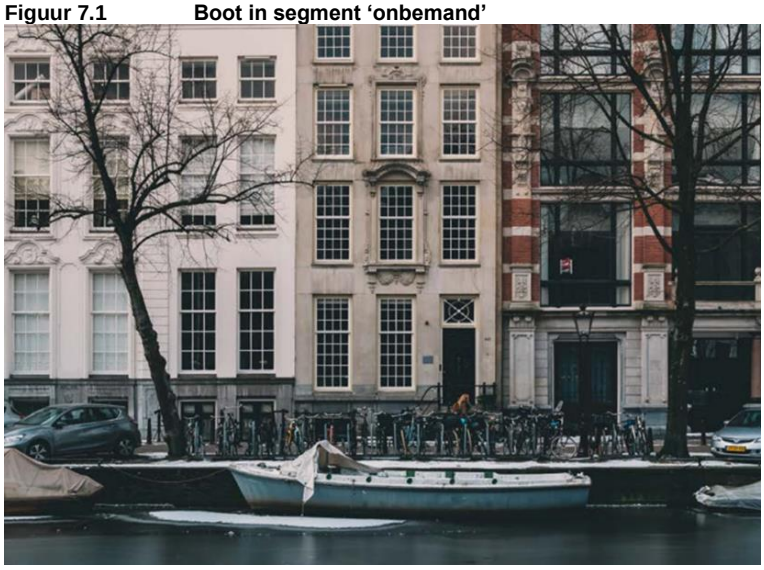
Bron: berekening Ecorys

7 Business case – onbemand

7.1 Algemene informatie

De onbemande passagiersvaartuigen in dit segment zijn korter dan of gelijk aan 5,50 meter lengte en smaller dan of gelijk aan 2 meter breedte. De maximale capaciteit van deze sloepjes ligt tussen de 6 en 12 personen. Voor het varen met deze boten is geen vaarbewijs nodig. Voor de berekeningen van de terugverdientijd in dit segment is uitgegaan van de onbemande 'sloepjes' die met name worden verhuurd voor feestjes of anderszins op reservering.

Figuur 7.1 Boot in segment 'onbemand'



Bron: Waternet (2017), *Grachtenmonitor 2017*

Deze markt kan worden gekenmerkt als een redelijk geconcentreerde markt, waarin een beperkt aantal aanbieders actief is. Gezien de beperkte investerings- en onderhoudskosten aan dit type boot is de drempel voor nieuwe aanbieders om in te stappen laag. Toch zien we op basis van de RPA-data dat de gemiddelde aanbieder 15 boten heeft.

De hoogseizoen maanden voor dit type vaarten zijn wanneer het droog en warm is: met name de tweede helft maart tot eerste helft september met een topdrukte rond Pasen.

Duur rondvaartocht, frequentie, bezetting
Een typische afhuur van een onbemande sloep bestrijkt een uur tot anderhalf uur. Men werkt niet met ticketverkoop, maar verhuurt de boot als geheel. Een sloep kan in het hoogseizoen meerdere malen per dag verhuurd worden. In het laagseizoen is de vraag naar dit soort tochten beperkt. Over de daadwerkelijke frequentie van verhuur hebben we niet voldoende gegevens.

De inzet van boten varieert mogelijk ook tussen het hoog- en het laagseizoen. Hoe deze inzet varieert is echter niet bekend. Van dit segment wordt geen AIS-data bijgehouden.

Bij gebrek aan meer nauwkeurige informatie, gaan wij er bij de berekeningen voor dit segment van uit, dat de jaarlijkse inzet (vaaruren) vergelijkbaar is met de inzet in het segment 'bemand open'. De vraag naar diensten in beide segmenten is namelijk zeer seizoens- en weersafhankelijk.

➢ *We houden daarmee bij onze berekeningen een gemiddeld aantal jaarlijkse vaaruren aan van 566.*

7.2 Opbrengsten

Op basis van gegevens op de website van verschillende aanbieders zien we dat een gemiddelde prijs per uur voor huur van een sloep tussen de € 30,- en € 60,- ligt.[28] In de berekening is gewerkt met een gemiddelde verhuurprijs van € 45,- per uur.

Op basis van de 566 jaarlijkse vaaruren kan de omzet worden berekend:

Prijs per uur (€)	Aantal vaaruren per jaar	Omzet per boot per jaar (afgerond in €)
45	566	25.500

Bron: TNO-rapportage, websites reders, berekening Ecorys

➢ *De jaarlijkse opbrengsten bedragen € 25.500,-.*

7.3 Kosten

Investering en onderhoud

Een sloep heeft een gemiddelde aanschafwaarde van rond de € 20.000,- tot € 25.000,-. Hier zit in verwerkt € 3.000,- aan materiaalkosten casco, € 3.000,- voor de motor, € 3.000,- voor het accupakket en de manuren benodigd om de sloep te bouwen.

Op basis van interviews gaan we er van uit dat de onderhoudskosten tussen de 5% en 10% van de investering bedragen. Deze liggen dus tussen de € 1.000,- en € 2.500,- per jaar.

➢ *De eenmalige investeringskosten bedragen € 20.000,- tot 25.000,-.*
De jaarlijkse onderhoudskosten bedragen € 1.000,- tot 2.500,-.

Personeel

Informatie over personeelskosten is gebaseerd op interviews.

Reders in dit segment werken met ondersteuning om tickets te verkopen. Hiervoor nemen wij aan dat per aanbieder in totaal 3 FTE aan ondersteuning à € 2.600 per maand (€ 2.000 bruto), gemiddeld € 34.000 per jaar. Daarnaast heeft iedere aanbieder kosten voor de directeur van de organisatie, die we ook hier op € 100.000 aan jaarlijkse werkgeverskosten ramen.

Op basis van het gemiddeld aantal boten per aanbieder, kan worden berekend hoeveel personeelskosten worden gemaakt per boot.

Tabel 7.1 Personeelskosten, FTE per boot

Personeel	Aantal FTE	Aantal boten	FTE per boot
Directeur	1	15	0,067
Ondersteuning	3	15	0,2

Bron: berekening Ecorys

[28] Zie https://sloepdelen.nl/sloep-huren-amsterdam/, https://mokumbootverhuur.nl/, https://www.boaty.nl/tarieven/.

Tabel 7.2 Personeelskosten, € per boot

Personeel	Kosten per FTE	FTE per boot	Kosten per boot (afgerond)
Directeur	100.000	0,067	6.650
Ondersteuning	34.000	0,2	6.800
	Totaal		**13.450**

Bron: berekening Ecorys

- *De jaarlijkse kosten aan personeel bedragen ongeveer € 13.450.*

Verzekeringen

Informatie over verzekeringskosten is gebaseerd op interviews.

Sloepen zijn net als de boten in de andere segmenten WA-verzekerd en hebben een cascoverzekering. Gezamenlijk komen de jaarlijkse kosten van de verzekeringen neer op ongeveer 1% van de nieuwwaarde.

- *De jaarlijkse verzekeringskosten komen neer op € 200,- tot € 250,-.*

Kosten op basis van gemeentelijke regelingen

De rederij moet op basis van gemeentelijke regelingen een viertal kosten betalen. Het gaat om de eenmalige kosten van zowel een vergunning als het ligplaatsgeld en om de jaarlijkse afdracht van de precariobelasting en de vermakelijkheidsretributie.

De legeskosten voor een exploitatievergunning bedragen onder het huidige systeem € 680,-. De (kostendekkende) leges die worden geheven voor het in behandeling nemen van een ligplaatsvergunning bedraagt momenteel € 513,-.[29] Daarmee komen de eenmalige kosten uit op ongeveer € 1.200,-

Sloepen moeten eveneens precario betalen. Een gemiddelde boot in deze categorie heeft een oppervlakte van 11 m^2.[30] Deze sloepen vallen onder de regeling voor zone I wat betekent dat zij € 30,- per m^2 moeten betalen. Hiermee bedragen de kosten aan precariobelasting jaarlijks gemiddeld € 330,-.

Reders betalen een vermakelijkheidsretributie aan de gemeente voor de exploitatie van hun boot.[31] In 2016 kwam dit neer op ongeveer € 360,- per boot (zie Hoofdstuk 2.2).

- *De eenmalige gemeentelijke kosten bedragen ongeveer EUR 1.200.*
  De jaarlijkse precario kosten bedragen € 330,-.
  De jaarlijkse vermakelijkheidsretributie kosten bedragen € 360,-.

Energie

De berekening van de energiebehoefte is gebaseerd op de TNO rapportage 'Elektrische rondvaart in Amsterdam' (2016), waarin het gemiddelde energieverbruik per uur voor de verschillende segmenten boten is berekend.[32] We nemen aan dat een boot een gehele dag kan varen met een

---

29 Zie Gemeente Amsterdam (2018), Ligplaatsvergunning voor woonboot en bedrijfsvaartuig. Laatst geraadpleegd 31 augustus 2018 op https://www.amsterdam.nl/veelgevraagd/?productid=%7B709AD0E5-1A64-4FF5-B87F-4A137F3665B2%7D#case_%7BCD895765-2FF7-4966-A2F5-875C9DFA44E8%7D.

30 Waternet (2018), Regeling Passagiersvaart Amsterdam (RPA) data.

31 Per boot zijn jaarlijks 1.000 passagiers vrijgesteld van deze vermakelijkheidsretributie.

32 TNO (2016), Elektrische rondvaart in Amsterdam. Laatst geraadpleegd 29 augustus 2018 op https://publications.tno.nl/publication/34620311/goXxQB/TNO-2016-R10481.pdf.

accupakket. De sloep wordt aan het eind van de werkdag (gedurende de nacht) opgeladen. Dit wordt ook bevestigd in de interviews.

In de TNO-rapportage zijn de energiekosten voor het segment 'onbemand' niet meegenomen. Voor onze berekeningen gaan we er daarom van uit dat de energiebehoefte voor boten in dit segment vergelijkbaar is met boten in het segment 'bemand open' met een capaciteit van 4 tot en met 12 personen. Dat komt neer op een energiebehoefte per uur van 2,5 kWh. De kosten voor een kWh energie bedragen € 0,07.

Gecombineerd met de 566 jaarlijkse vaaruren, zijn de totale energiekosten:

Tabel 7.3 Maximale energiekosten

Vaaruren	Energiebehoefte per uur (kWh)	Prijs per kWh (€)	Totaal (afgerond, in €)
566	2,5	0,07	**100**

Bron: TNO-rapportage, gesprekken, berekening Ecorys

- *De jaarlijkse kosten voor energie bedragen ongeveer EUR 100.*

7.4 Tweedehands markt

Voor sloepen lijkt een gedeeltelijke tweedehands markt te bestaan. In trek zijn met name de accupakketten en de elektrische motoren. Indien een reder deze wil verkopen, kan hij hiervoor gemakkelijk een koper vinden. Voor casco's ligt dit echter anders. Een sloep zou in potentie doorverkocht kunnen worden aan zowel zakelijke als particuliere klanten. Echter, particulieren hebben steeds minder interesse om een sloep te kopen. De particuliere markt vergrijst sterk en jongere generaties huren liever een bootje dan dat zij er eigenaar van zijn. Of zakelijke partijen een tweedehands sloep willen kopen hangt ervan of wat de het verschil is tussen de tweedehands prijs en de prijs van een nieuwbouw sloep. Voordeel van nieuwe sloepen is dat de potentiele koper de sloep zo kan laten bouwen dat die aan zijn exacte wensen voldoet.

7.5 Terugverdientijd voor onbemand

Zoals aangegeven in hoofdstuk 3 zijn er een tweetal business cases bepaald.[33] De eerste gaat uit van het geval waarbij de hoogst mogelijke kosten gelden en de inkomsten laag zijn. De uitkomsten van deze ongunstige business case zijn opgenomen in Tabel 7.3. Zoals de tabel laat zien zal de reder de boot in jaar 4 terugverdiend hebben.

De tweede business case gaat uit van de meest gunstige opstandigheden, dus van de situatie waarbij de kosten laag zijn en de inkomsten hoog. De uitkomsten zijn opgenomen in Tabel 7.4. In dit geval is de reder na 3 jaar uit de kosten.

[33] Bij de bepaling van de business case is geen rekening gehouden met een eventuele restwaarde van de boot. De hoogte van deze restwaarde wordt medebepaald door de omvang van een tweedehands markt. De hoogte van een eventuele restwaarde is van invloed op de uitkomsten van de business case. Hoe hoger de restwaarde, des te gunstiger de business case zal uitvallen.

Tabel 7.4 Maximale terugverdientijd (hoge kosten, lage opbrengsten), onbemand

	Jaar 1	Jaar 2	Jaar 3	Jaar 4	Jaar 5	Jaar 6	Jaar 7	Jaar 8	Jaar 9	Jaar 10
Eenmalige kosten										
Investering	25.000									
Vergunning + ligplaats	1.200									
Subtotaal	*26.200*									
Structurele kosten										
Onderhoud	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500
Personeel	13.450	13.450	13.450	13.450	13.450	13.450	13.450	13.450	13.450	13.450
Verzekering	250	250	250	250	250	250	250	250	250	250
Precario	330	330	330	330	330	330	330	330	330	330
Vermakelijkheidsretr buti e	360	360	360	360	360	360	360	360	360	360
Energie	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Subtotaal	*16.990*	*16.990*	*16.990*	*16.990*	*16.990*	*16.990*	*16.990*	*16.990*	*16.990*	*16.990*
Opbrengsten										
Ticketverkoop	25.500	25.500	25.500	25.500	25.500	25.500	25.500	25.500	25.500	25.500
Saldo	**-17.690**	**-9.180**	**-670**	**7.840**	**16.350**	**24.860**	**33.370**	**41.880**	**50.390**	**58.900**

Bron: berekening Ecorys

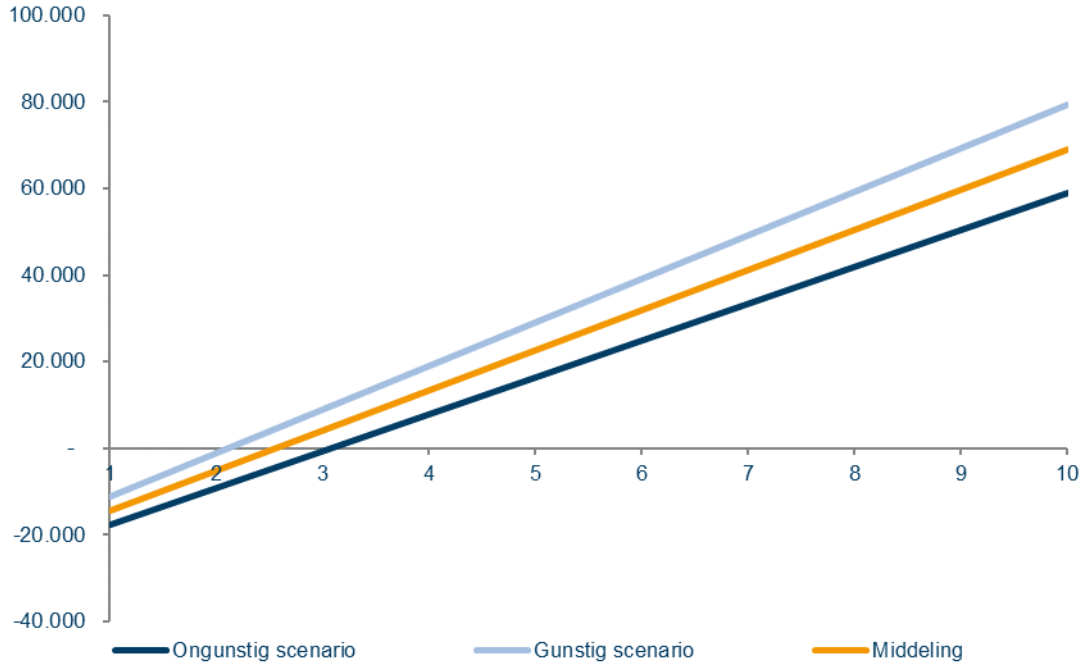
Tabel 7.5 Minimale terugverdientijd (lage kosten, hoge opbrengsten), onbemand

	Jaar 1	Jaar 2	Jaar 3	Jaar 4	Jaar 5	Jaar 6	Jaar 7	Jaar 8	Jaar 9	Jaar 10
Eenmalige kosten										
Investering	20.000									
Vergunning + ligplaats	1.200									
Subtotaal	*21.200*									
Structurele kosten										
Onderhoud	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
Personeel	13.450	13.450	13.450	13.450	13.450	13.450	13.450	13.450	13.450	13.450
Verzekering	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200
Precario	330	330	330	330	330	330	330	330	330	330
Vermakelijkheidsretr butie	360	360	360	360	360	360	360	360	360	360
Energie	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Subtotaal	15.440	15.440	15.440	15.440	15.440	15.440	15.440	15.440	15.440	15.440
Opbrengsten										
Ticketverkoop	25.500	25.500	25.500	25.500	25.500	25.500	25.500	25.500	25.500	25.500
Saldo	**-11.140**	**-1.080**	**8.980**	**19.040**	**29.100**	**39.160**	**49.220**	**59.280**	**69.340**	**79.400**

Bron: berekening Ecorys

De twee business cases laten een lichte variatie in de terugverdientijd zijn. Omdat de ene business case mogelijk een overschatting en de andere een onderschatting is, is ook de gemiddelde business case berekend. In Figuur 7.2 is deze middeling grafisch weergegeven. Op basis van deze middeling is in jaar 3 de investering terugverdiend.

Figuur 7.2 **Bandbreedte uitkomsten business cases nieuwbouw- onbemand**



Bron: berekening Ecorys

8 Conclusies

In de inleiding van deze rapportage is het doel van het onderhavige onderzoek benoemt. Meer concreet is gesteld dat het doel van de opdracht is informatie aan te leveren die bijdraagt aan het maken van een onderbouwde keuze voor de looptijd van vergunningen. Om aan dit doel te voldoen waren een drietal onderzoeksvragen geformuleerd. Hieronder worden deze vragen kort beantwoord.

Vraag 1: Op welke manier kan de terugverdientijd in de passagiersvaart in kaart worden gebracht?
In deze studie is gekozen voor het uitwerken van een aantal business cases om de terugverdientijd in kaart te brengen. Voor elke categorie is een standaard boot gekozen. Verondersteld wordt dat de kosten en opbrengsten voor deze standaardboot nagenoeg voor alle boten in het segment van toepassing zijn. Omdat er verschillen in kosten en opbrengsten bestaan is gekozen voor het werken met een bandbreedte. Voor elke business case is zowel een scenario met ongunstige omstandigheden (hoge kosten, lage opbrengsten) als een scenario met gunstige omstandigheden (lage kosten, hoge opbrengsten) bepaald. Vervolgens is ook een middeling toegepast. Voordeel van deze methodiek is dat de meest extreme terugverdientijden, zowel negatief als positief, berekend zijn. Hiermee wordt recht gedaan aan de individuele verschillen tussen de boten en rederijen.

Vraag 2: Wat is de terugverdientijd voor vier verschillende categorieën?
In de tabel hieronder is een samenvatting weergegeven van de terugverdientijd in jaren op basis van 'ongunstige' (hoge kosten, lage opbrengsten) en 'gunstige' (lage kosten, hoge opbrengsten) scenario's. Daarbij is een middeling van de twee scenario's gevoegd.

Tabel 8.1 Overzicht terugverdientijd segmenten

Segment	Ongunstig	Gunstig	Middeling
Bemand groot	6 jaar	2 jaar	4 jaar
Ombouw bemand groot	2 jaar	1 jaar	2 jaar
Bemand gesloten	10+ jaar	5 jaar	7 jaar
Ombouw bemand gesloten	5 jaar	2 jaar	3 jaar
Bemand open	10+ jaar	2 jaar	4 jaar
Onbemand	3 jaar	2 jaar	3 jaar

Vraag 3: In welke mate is er een tweedehandsmarkt voor rondvaartboten, en hoe beïnvloedt dat de terugverdientijd van een rondvaartboot?
Voor elke segment is bekeken of er een tweedehandsmarkt bestaat en zo ja of het bestaan effect heeft op de terugverdientijd. Over het algemeen gesteld lijkt er, op basis van de verzamelde informatie, voor de meeste rondvaartboten in Amsterdam geen tweedehands markt te bestaan. Het lijkt erop dat de Amsterdamse rondvaartindustrie dermate specifiek is dat de inzet van Amsterdamse boten elders zeer lastig is. Voor de categorie bemand groot geldt dat de boten vaak te groot zijn om op wateren in andere steden te kunnen varen. Voor bemand gesloten geldt dat andere steden geen gebruikmaken van dergelijke rondvaarten met catering. Voor bemand open geldt dat er een kleine tweedehands markt bestaat, maar dat er reeds zoveel grote sloepen zijn dat de markt nagenoeg verzadigd. Voor de categorie onbemand geldt dat met name de accu's en motoren in trek zijn, maar dat het doorverkopen van een complete sloep lastig is.

Bijlage – Literatuurlijst

CBRB (2011), Passagiersvaart: out of the blue. De economische betekenis van de passagiersvaart in Nederland

Gemeente Amsterdam (2013) Nota varen in Amsterdam

Gemeente Amsterdam (2015) Programmaplan Varen – passagiersvaart 2015-2018

Gemeente Amsterdam (2017), Regeling passagiersvaart Amsterdam 2013

Schuiteman Accountants en Adviseurs (2013), Branche in kaart

SEO (2012) Het roer moet om

TNO (2016), Elektrische rondvaart in Amsterdam

Verenigde Rederijen Amsterdam (2012), Communicerende vaten

Verenigde Rederijen Amsterdam (2012), Zorgvuldig beleid op de Amsterdamse Grachten. Aanvullingen, correcties, cruciale afwegingen en noodzakelijke nuances. In reactie op het SEO rapport

Waternet (2017), Grachtenmonitor

Waterrecreatie (2012) Rondvaart en recreatievaart in Amsterdam

Over Ecorys

Ecorys is een toonaangevend internationaal onderzoeks- en adviesbureau dat zich richt op de belangrijkste maatschappelijke uitdagingen. Door middel van uitmuntend, op onderzoek gebaseerd advies, helpen wij publieke en private klanten bij het maken en uitvoeren van gefundeerde beslissingen die leiden tot een betere samenleving. Wij helpen opdrachtgevers met grondige analyses, inspirerende ideeën en praktische oplossingen voor complexe markt-, beleids- en managementvraagstukken.

Onze bedrijfsgeschiedenis begon in 1929, toen een aantal Nederlandse zakenlieden van wat nu beter bekend is als de Erasmus Universiteit, het Nederlands Economisch Instituut (NEI) oprichtten. Het doel van dit gerenommeerde instituut was om een brug te slaan tussen het bedrijfsleven en de wereld van economisch onderzoek. Het NEI is in 2000 uitgegroeid tot Ecorys.

Door de jaren heen heeft Ecorys zich verspreid over de wereld met kantoren in Europa, Afrika, het Midden-Oosten en Azië. Wij werven personeel met verschillende culturele achtergronden en expertises, omdat wij ervan overtuigd zijn dat mensen met uiteenlopende eigenschappen een meerwaarde kunnen bieden voor ons bedrijf en onze klanten.

Ecorys excelleert in zeven werkgebieden:
- Economic growth;
- Social policy;
- Natural resources;
- Regions & Cities;
- Transport & Infrastructure;
- Public sector reform;
- Security & Justice.

Ecorys biedt een duidelijk aanbod aan producten en diensten:
- voorbereiding en formulering van beleid;
- programmamanagement;
- communicatie;
- capaciteitsopbouw (overheden);
- monitoring en evaluatie.

Wij hechten waarde aan onze onafhankelijkheid, onze integriteit en onze partners. Ecorys geeft om het milieu en heeft een actief maatschappelijk verantwoord ondernemingsbeleid, gericht op meerwaarde voor de samenleving en de markt. Ecorys is in het bezit van een ISO14001-certificaat dat wordt ondersteund door al onze medewerkers.



Postbus 4175
3006 AD Rotterdam
Nederland

Watermanweg 44
3067 GG Rotterdam
Nederland

T 010 453 88 00
F 010 453 07 68
E netherlands@ecorys.com
K.v.K. nr. 24316726

W www.ecorys.nl

Sound analysis, inspiring ideas

Van: 5.1.2.e
Aan: 5.1.2.e
Onderwerp: Re: Voorstel onderzoek verificatie terugverdientijd rondvaart rederijen
Datum: vrijdag 9 augustus 2019 0:54:35

Dag 5.1.2.e

Dank voor de reminder, ik dacht dat die al naar jullie verstuurd zou zijn. Ik ga er achter aan.

Groeten,
5.1.2.e

Op 8 aug. 2019 om 12:22 heeft 5.1.2.e 5.1.2.e @nl.ey.com> het volgende geschreven:

> Beste 5.1.2.e
>
> Een vriendelijke herinnering ten aanzien van de opdrachtbrief, zou ik een getekende versie mogen ontvangen?
>
> Met vriendelijke groet,
>
> 5.1.2.e

5.1.2.e | 5.1.2.e

EY Transaction Advisory Services
Mobile: +31 6 5.1.2.e | 5.1.2.e @nl.ey.com

Chamber of Commerce Rotterdam: 73624926 Registrar of Companies for England and Wales: OC425442

Subscribe now to stay informed about topics and events that are relevant to you.

From: 5.1.2.e
Sent: Tuesday, July 23, 2019 2:38 PM
To: 5.1.2.e <5.1.2.e @amsterdam.nl>
Cc: 5.1.2.e <5.1.2.e @nl.ey.com>; 5.1.2.e <5.1.2.e @amsterdam.nl>; 5.1.2.e 5.1.2.e @nl.ey.com>; 5.1.2.e <5.1.2.e @nl.ey.com>
Subject: RE: Voorstel onderzoek verificatie terugverdientijd rondvaart rederijen

Beste 5.1.2.e

Zoals hieronder door 5.1.2.e aangegeven moesten we de opdrachtbrief nog finaliseren. Dat is inmiddels gedaan, zie bijlage. Zou het mogelijk zijn om deze week een getekende versie te retourneren?

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

5.1.2.e | 5.1.2.e

EY Transaction Advisory Services

Mobile: +31 6 5.1.2.e | 5.1.2.e @nl.ey.com

Chamber of Commerce Rotterdam: 73624926 Registrar of Companies for England and Wales: OC425442

Subscribe now to stay informed about topics and events that are relevant to you.

From: 5.1.2.e
Sent: Wednesday, July 17, 2019 8:44 PM
To: 5.1.2.e <5.1.2.e @amsterdam.nl>
Cc: 5.1.2.e <5.1.2.e @amsterdam.nl>; 5.1.2.e <5.1.2.e @nl.ey.com>; 5.1.2.e 5.1.2.e @nl.ey.com>; 5.1.2.e 5.1.2.e @nl.ey.com>; 5.1.2.e <5.1.2.e @amsterdam.nl>; 5.1.2.e 5.1.2.e @nl.ey.com>
Subject: Re: Voorstel onderzoek verificatie terugverdientijd rondvaart rederijen

Dank voor de update 5.1.2.e We moeten dan denk ik de draft nog even omzetten in finale versie. Model staat in draft, dus we kunnen de komende dagen dit gaan analyseren en begin volgende week informatieverzoek opstellen.

Fijne avond

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e <5.1.2.e @amsterdam.nl>
Datum: 17 juli 2019 om 20:30:41 CEST
Aan: 5.1.2.e 5.1.2.e @nl.ey.com>
CC: 5.1.2.e 5.1.2.e @amsterdam.nl>, 5.1.2.e <5.1.2.e @nl.ey.com>, 5.1.2.e 5.1.2.e @nl.ey.com>, 5.1.2.e <5.1.2.e @nl.ey.com>, 5.1.2.e 5.1.2.e @amsterdam.nl>
Onderwerp: Re: Voorstel onderzoek verificatie terugverdientijd rondvaart rederijen

Dag 5.1.2.e

Hierbij geef ik alvast per email akkoord op jullie offerte en op fase 1. Morgen zal de getekende versie jullie kant op komen.

Met vriendelijke groet,
5.1.2.e

Verstuurd vanaf mijn iPad
Op 12 jul. 2019 om 17:29 heeft 5.1.2.e <5.1.2.e @nl.ey.com> het volgende geschreven:

> Beste 5.1.2.e
>
> Dank voor de aanvullende stukken. Goed voor de achtergrond (vooral perspectief reders en hun belangrijkste kritiek). Het rapport van Ecorys, helpt ons ook een stuk beter met het begrijpen van de aanpak van Eden McCallum. We zijn begonnen met het opstellen van ons raamwerk analyse/ business model (fase 1) en hopen hiermee volgende week te bepalen waar we eventueel nog vragen hebben voor 5.1.2.e (of jullie), voordat we op basis daarvan de key value drivers en

informatieverzoek gaan opstellen.

Bijgaand ook alvast de opdrachtbrief in conceptvorm (bestaande uit opdrachtbrief met werkzaamheden, AV Amsterdam, AV EY (in die volgorde van prioriteit) en honorariumbrief (mocht onze opdrachtbrief openbaar gemaakt moeten worden). Horen graag of jullie daar nog op of aanmerkingen op hebben voordat we deze definitief maken.

Met vriendelijke groet en alvast een fijn weekend

5.1.2.e

5.1.2.e | 5.1.2.e

Ernst & Young Transaction Advisory Services
Office: 31 (0) 88 407 2217 | 5.1.2.e @nl.ey.com

Subscribe now to stay informed about topics and events that are relevant to you.

From: 5 < 5.1.2.e @amsterdam.nl>
Sent: Wednesday, July 10, 2019 3:34 PM
To: 5.1.2.e 5.1.2.e @nl.ey.com>
Cc: 5.1.2.e < 5.1.2.e @nl.ey.com>; 5.1.2.e 5.1.2.e @nl.ey.com>; 5.1.2.e < 5.1.2.e @nl.ey.com>; 5.1.2.e 5.1.2.e @amsterdam.nl>
Subject: Re: Voorstel onderzoek verificatie terugverdientijd rondvaart rederijen

Dag 5.1.2.e

Onze intentie is dat de bevindingen zoals jullie die aan ons rapporteren een openbaar verslag / rapport is dat ook met de reders gedeeld zal worden. De reders zal miet gevraagd worden om daarna nog input te geven op jullie bevindingen - dat is de reden achter het geen hoor en wederhoor. Bij het oorspronkelijk Ecorys rapport is wel in gesprek gegaan met reders in een poging om de inhoud van het rapport te verbeteren en meer draagvlak te krijgen, dat heeft niet goed gewerkt.

De consultant bij Eden McCallum, 5.1.2.e , is beschikbaar voor vragen en uitleg (gaat 3e en 4e week augustus op vakantie). Los van het rapport heb ik geen onderliggende informatie, dit kunnen jullie met 5.1.2.e bespreken. Indien door jullie gewenst dan kan hij ook nog aanvullende analyses doen op de boot bewegingen van bepaalde boten van reders (o.b.v. AIS gegevens). Om dit mogelijk te maken heb ik toestemming hiervoor ook opgenomen in de email naar de reders.

Graag ontvangen we inderdaad de opdrachtbrief.

Als bijlage toegevoegd:
- aanbiedingsbrief onderzoeken (incl Eden McCallum)
- Ecorys rapport met Q&A en opmerkingen reders
- aanvullende opmerkingen reders

- oudere versie van het Ecorys rapport (voor gesprekken met reders).

Met vriendelijke groet,
5.1.2.e

De gemeente Amsterdam streeft naar optimale dienstverlening en zorgvuldige afhandeling van e-mailverkeer. Als een e-mail niet voor u is bestemd, verzoekt de gemeente u vriendelijk ons van de juiste adressering op de hoogte te stellen en de e-mail te verwijderen zonder de informatie te gebruiken en te delen met anderen. Voor verdere informatie over de rechten op informatie, zie https://www.amsterdam.nl/proclaimer.

==========

Op dit e-mailbericht en eventuele bijbehorende attachments is een disclaimer van toepassing, die is opgenomen op onze website: http://www.ey.com/NL/nl/Home/E-mail-disclaimer Indien u niet in staat bent deze disclaimer te raadplegen en/of op te slaan, kunt u een e-mail bericht zenden aan mailto:info@nl.ey.com, waarna wij u de disclaimer zullen toezenden.

==========

This e-mail and any attachments are subject to a disclaimer which is included on our website: http://www.ey.com/NL/nl/Home/E-mail-disclaimer If you are unable to retrieve and/or save this disclaimer, please send an e-mail to mailto:info@nl.ey.com and we will send you the disclaimer.

==========

<20190712 Opdrachtbrief Project Payback period Canalboats v0.1 draft.pdf>

<20190712 Honorarium Brief Project Payback period Canalboats v0.1 draft.pdf>

<Bijlage 2 AllgemeneInkoopvoorwaardenAmsterdam[1].pdf>

De gemeente Amsterdam streeft naar optimale dienstverlening en zorgvuldige afhandeling van e-mailverkeer. Als een e-mail niet voor u is bestemd, verzoekt de gemeente u vriendelijk ons van de juiste adressering op de hoogte te stellen en de e-mail te verwijderen zonder de informatie te gebruiken en te delen met anderen. Voor verdere informatie over de rechten op informatie, zie https://www.amsterdam.nl/proclaimer.

==========

Op dit e-mailbericht en eventuele bijbehorende attachments is een disclaimer van toepassing, die is opgenomen op onze website: http://www.ey.com/NL/nl/Home/E-mail-disclaimer Indien u niet in staat bent deze disclaimer te raadplegen en/of op te slaan, kunt u een e-mail bericht zenden aan mailto:info@nl.ey.com, waarna wij u de disclaimer zullen toezenden.

==========

This e-mail and any attachments are subject to a disclaimer which is included on our website: http://www.ey.com/NL/nl/Home/E-mail-disclaimer If you are unable to retrieve and/or save this disclaimer, please send an e-mail to mailto:info@nl.ey.com and we will send you the disclaimer.

==========

Van: 5.1.2.e
Aan: 5.1.2.e
Cc: 5.1.2.e | 5.1.2.e | 5.1.2.e | 5.1.2.e
Onderwerp: samenvatting voorlopige onderzoeksresultaten
Datum: maandag 9 september 2019 15:04:33
Bijlagen: image004.png

Beste 5.1.2.e

Verwijzend naar de getekende opdrachtbrief d.d. 23 juli 2019, sturen we je hierbij onze samenvatting van de voorlopige onderzoeksresultaten ten aanzien van de terugverdientijd van de rondvaartboten.

Terugverdientijd per type boot

Type boot	*Eden McCallum Operationeel**	*Eden McCallum Aanloop*	*EY Operationeel*	*EY Aanloop**
Type 1 - Rondvaart Groot	4,0	1-2	7,5	1-2
Type 2 - Rondvaart Klein	3,0	1-2	4,0	1-2
Type 3 - Salonboot Groot	5,0	1-2	9,0	1-2
Type 4 - Salonboot Klein	3,0	1-2	niet te bepalen	1-2
Type 5 - Sloep Groot	4,0	0-1	4,0	0-1
Type 6 - Sloep Klein	3,0	0-1	niet beschikbaar	niet beschikbaar

* Gelijk aan het onderzoek van Eden McCallum verondersteld.

Nogmaals succes vanmiddag bij het bestuurlijk overleg, mocht het nodig zijn dan zijn we uiteraard beschikbaar.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e | 5.1.2.e

EY Transaction Advisory Services
Antonio Vivaldistraat 150, 1083 HP Amsterdam, Netherlands Mobile:
+31 6 5.1.2.e |
Website: http://www.ey.com

Chamber of Commerce Rotterdam: 73624926 Registrar of Companies for England and Wales: OC42=442

Subscribe now to stay informed about topics and events that are relevant to you.

==========3D==========3D==========

Op dit e-mailbericht en eventuele bijbehorende attachments is een disclaimer van toepassing, die is opgenomen op onze website: http://www.ey.com/NL/nl/Home/E-mail-disclaimer Indien u niet in staat bent deze disclaimer te raadplegen en/of op te slaan, kunt u een e-mail bericht zenden aan

mailto:info@nl.ey.com, waarna wij u de disclaimer zullen toezenden.
==========3D==========3D==========
This e-mail and any attachments are subject to a disclaimer which is included on our website: http://www.ey.com/NL/nl/Home/E-mail-disclaimer If you are unable to retrieve and/or save this disclaimer, please send an e-mail to mailto:info@nl.ey.com and we will send you the disclaimer.
==========3D==========3D==========

Terugverdientijd per type boot

Type boot	*Eden McCallum Operationeel**	*Eden McCallum Aanloop*	*EY Operationeel*	*EY Aanloop**
Type 1 - Rondvaart Groot	4,0	1-2	7,5	1-2
Type 2 - Rondvaart Klein	3,0	1-2	4,0	1-2
Type 3 - Salonboot Groot	5,0	1-2	9,0	1-2
Type 4 - Salonboot Klein	3,0	1-2	niet te bepalen	1-2
Type 5 - Sloep Groot	4,0	0-1	4,0	0-1
Type 6 - Sloep Klein	3,0	0-1	niet beschikbaar	niet beschikbaar

* Gelijk aan het onderzoek van Eden McCallum verondersteld.

Van: 5.1.2.e
Aan: 5.1.2.e
Cc: 5.1.2.e
Onderwerp: teksten
Datum: donderdag 19 september 2019 11:03:04

Beste 5.1.2.e

Zoals beloofd, hieronder de tekst tav de berekeningen en ons -standaard- antwoord bij vragen over de rekenmethodiek.

Tekst t.a.v. update berekeningen
Ten behoeve van het bestuurlijk overleg zijn conform de afspraken op 9 september 2019 uitkomsten van het onderzoek gedeeld met De Gemeente. Op dat moment stonden er nog enkele aanvullende vragen open. De antwoorden op deze vragen zijn in de week van 9 september 2019 verstrekt. Alleen wanneer de opmerking vanuit de rederij(en) een feitelijke correctie betrof en controleerbaar was aan de hand van de jaarcijfers, heeft dit geleid tot aanpassingen van de betreffende feitensheet. Dit heeft geleid tot een aanpassing (verlenging) van de terugverdientijd van boottype 1, 2 en 3.

Veel rederijen willen graag weten hoe de berekening van de terugverdientijd zicht verhoudt tot hun eigen cijfers/factsheet. We hebben dit bij geen van de partijen gedaan en indien per email (soms telefonisch, maar uiteraard een gelijke strekking) als volgt geantwoord.

Helaas kunnen we geen details verstrekken over de berekeningen, zonder daarbij gegevens van andere rederijen/deelnemers te gebruiken en/of herleidbaar te maken.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

[redacted] | 5.1.2.e

EY Transaction Advisory Services
Antonio Vivaldistraat 150, 1083 HP Amsterdam, Netherlands Mobile:
+31 6 5.1.2.e |
Website: http://www.ey.com

Chamber of Commerce Rotterdam: 73624926 Registrar of Companies for England and Wales: OC42=442

Subscribe now to stay informed about topics and events that are relevant to you.

==========3D==========3D==========
Op dit e-mailbericht en eventuele bijbehorende attachments is een disclaimer van toepassing, die is opgenomen op onze website: http://www.ey.com/NL/nl/Home/E-mail-disclaimer Indien u niet in staat bent deze disclaimer te raadplegen en/of op te slaan, kunt u een e-mail bericht zenden aan mailto:info@nl.ey.com, waarna wij u de disclaimer zullen toezenden.
==========3D==========3D==========
This e-mail and any attachments are subject to a disclaimer which is included on our website: http://www.ey.com/NL/nl/Home/E-mail-disclaimer If you are unable to retrieve and/or save this disclaimer, please send an e-mail to mailto:info@nl.ey.com and we will send you the disclaimer.
==========3D==========3D==========

Van: 5.1.2.e
Aan: 5.1.2.e
Onderwerp: update
Datum: maandag 2 september 2019 10:33:45

Goedemorgen 5.1.2.e

Afgelopen vrijdag hebben we goede gesprekken gehad met twee grote rederijen, we krijgen alle medewerking om de nodige cijfers te ontvangen. We hopen einde deze week de cijfers compleet te hebben, zodat we maandag iets kunnen zeggen over de terugverdientijd.

Zou ik je nogmaals mogen verzoeken om te kijken wat de status van onze opdrachtbrief is?

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

5.1.2.e | 5.1.2.e

EY Transaction Advisory Services
Antonio Vivaldistraat 150, 1083 HP Amsterdam, Netherlands
Mobile: +31 6 5.1.2.e | 5.1.2.e @nl.ey.com
Website: http://www.ey.com

Chamber of Commerce Rotterdam: 73624926 Registrar of Companies for England and Wales: OC425442

Subscribe now to stay informed about topics and events that are relevant to you.

==========

Op dit e-mailbericht en eventuele bijbehorende attachments is een disclaimer van toepassing, die is opgenomen op onze website: http://www.ey.com/NL/nl/Home/E-mail-disclaimer Indien u niet in staat bent deze disclaimer te raadplegen en/of op te slaan, kunt u een e-mail bericht zenden aan mailto:info@nl.ey.com, waarna wij u de disclaimer zullen toezenden.

==========

This e-mail and any attachments are subject to a disclaimer which is included on our website: http://www.ey.com/NL/nl/Home/E-mail-disclaimer If you are unable to retrieve and/or save this disclaimer, please send an e-mail to mailto:info@nl.ey.com and we will send you the disclaimer.

==========

Van: 5.1.2.e
Aan: 5.1.2.e
Cc: 5.1.2.e | 5.1.2.e | 5.1.2.e | 5.1.2.e | 5.1.2.e
Onderwerp: update onderzoek terugverdientijd
Datum: woensdag 21 augustus 2019 17:49:42

Beste 5.1.2.e

Zoals aangekondigd hierbij een status update met het oog op 26 augustus. We moeten helaas constateren dat het aantal volledige datasets nog niet voldoende is om op basis van het onderzoek uitspraken te kunnen doen over de terugverdientijd. Zie hiervoor ook het overzicht per rederij hieronder. Ook dwingen de afwijkingen in verdienmodellen van de rederijen ons tot een nauwkeurige(re) analyse van de cijfers, zodat de uiteindelijke berekeningen van de terugverdientijd toepasbaar blijven. De verwachting is dat voor het compleet krijgen van de datasets nog circa twee weken benodigd zullen zijn (mits we deze week of uiterlijk begin volgende week de datasets compleet hebben). Op basis van de ontvangen data en de gesprekken met de rederijen hebben we wel een aantal aannames uit het rapport van Eden McCallum op het oog, waar we waarschijnlijk een andere aanname zullen hanteren, die zullen leiden tot een afwijking in de uitkomsten. Het gaat dan over de opbouw van de opbrengsten, aanschafwaarde en eventuele renovatiekosten, kosten voor groot/regulier onderhoud, overhead/indirecte kosten en de (kosten van) financiering van de rederijen.

Status per deelnemende rederij

1. Informatie vrij snel ontvangen van de eerste rederij echter is de informatie vrij complex. Het verwerken hiervan kost daarom meer tijd, maar is al wel in een relatief vergevorderd stadium.
2. Informatie van rederij (klein) is zo goed als mogelijk opgeleverd, wij denken dat we de input voor een model daarmee compleet hebben maar moeten nog enkele feiten afstemmen.
3. Voor deze rederij is de eerste bulk aan informatie verwerkt. Dit heeft geleid tot additionele informatieverzoeken en vragen. Deze verzoeken zijn vrijdag 16 augustus met de rederij/accountant gedeeld. We wachten nog op reactie.
4. De financiële specialist van deze rederij is momenteel op vakantie. Er wordt gecommuniceerd met een derde die de stukken niet direct kan aanleveren en eerst op goedkeuring moet wachten. Vrijdag 16 augustus hebben we de eerste informatie ontvangen, echter was dit beperkt en niet bruikbaar voor het onderzoek. We zijn in overleg om aangepaste data te krijgen.
5. Van rederij 6 hebben wij de eerste bulk aan informatie verwerkt. Dit heeft geleid tot additionele informatieverzoeken en vragen. Deze verzoeken zijn vrijdag 16 augustus bij de rederij weggelegd. Wij hebben de verantwoordelijke vandaag gesproken en verwachten vrijdag de informatie volledig te hebben.
6. De rederij (klein) heeft in korte tijd veel informatie weten aan te leveren wat op dit moment 80% compleet is voor onze berekening. We wachten nu nog op de laatste vragen/informatie.
7. De eigenaar van deze (kleine) rederij geeft aan dat hij en zijn accountant bezig zijn met het verzoek. Echter is de accountant maar 1 dag per week beschikbaar en daardoor kost dit enige tijd. We hebben gevraagd of de informatie (desnoods in delen) zo snel mogelijk opgeleverd kunnen worden.

Tot slot zijn er mogelijk nog twee rederijen bereid om informatie op te leveren. Zij zijn nu bezig met het verzamelen van de stukken. Wanneer we de eerste bronnen hebben gezien kunnen we bepalen of de informatie van dermate kwaliteit is om dit nog mee te nemen in ons onderzoek.

Wanneer ben je beschikbaar om bovenstaande telefonisch te bespreken?

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

5.1.2.e | 5.1.2.e

EY Transaction Advisory Services
Antonio Vivaldistraat 150, 1083 HP Amsterdam, Netherlands Mobile:
+31 6 [redacted] |
Website: http://www.ey.com<

Chamber of Commerce Rotterdam: 73624926 Registrar of Companies for England and Wales: OC42=442

Subscribe now to stay informed about topics and events that are relevant to you.

==========3D==========3D==========
Op dit e-mailbericht en eventuele bijbehorende attachments is een disclaimer van toepassing, die is opgenomen op onze website: http://www.ey.com/NL/nl/Home/E-mail-disclaimer Indien u niet in staat bent deze disclaimer te raadplegen en/of op te slaan, kunt u een e-mail bericht zenden aan mailto:info@nl.ey.com, waarna wij u de disclaimer zullen toezenden.
==========3D==========3D==========
This e-mail and any attachments are subject to a disclaimer which is included on our website: http://www.ey.com/NL/nl/Home/E-mail-disclaimer If you are unable to retrieve and/or save this disclaimer, please send an e-mail to mailto:info@nl.ey.com and we will send you the disclaimer.
==========3D==========3D==========

Van: 5.1.2.e
Aan: 5.1.2.e
Cc: 5.1.2.e | 5.1.2.e 5.1.2.e
Onderwerp: update
Datum: vrijdag 9 augustus 2019 18:23:55
Bijlagen: Project Canalboats - NDA template.pdf

Beste 5.1.2.e

Aan het einde van deze week nog even een update. De ontvangst van datasets begint nu op gang te komen, helaas iets later dan gepland. Dit komt door afwezigheid van personeel door vakanties, maar vooral door discussies die we hebben gehad over de NDA. Gelukkig zijn we daar nu uit en zijn ook deze partijen gestart met het verstrekken van informatie. In de bijlage -zoals toegezegd- een blanco versie van de NDA voor jullie dossier. Met de informatie die we wel tijdig hebben ontvangen van een grote en een kleinere rederij zijn we uiteraard aan de slag gegaan. Op basis hiervan hebben we de eerste follow-up Q&A kunnen sturen, daar zijn we dus goed op weg. Ik verwacht dat de overige partijen snel kunnen leveren, maar voor de vertraging van een week staat er wel iets meer druk op de planning.

Ten aanzien van aanvullende gegevens zou het erg fijn zijn als je ons zou kunnen helpen aan de AIS database (2018-2019), zodat de de vaarbewegingen kunnen gebruiken voor (o.a.) de toekenning van indirecte kosten aan de verschillende boottypen. Ook willen we graag vanuit de vermakelijkheidsretributie (aantallen en de herkomst van de betalingen) het aantal passagiers/tickets en de verkoopkananen afleiden. Kunnen we die gegevens van jullie ontvangen?

We denken er ook over om enkele scheepswerven te benaderen, om beter inzicht te krijgen in het onderhoudsprofiel van de oudere schepen en daarmee een beter beeld van de investering als het niet om nieuwbouw gaat. We kunnen de namen van die scheepswerven vragen aan de rederijen, maar wellicht heb je zelf ook een aantal werven in gedachte? We kunnen hier ook over bellen als dat eenvoudiger is.

Alvast een prettig weekend!

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

=nbsp;

5.1.2.e | 5.1.2.e

EY Transaction Advisory Services
Antonio Vivaldistraat 150, 1083 HP Amsterdam, Netherlands Mobile:
+31 6 5.1.2.e |
Website: http://www.ey.com<

Chamber of Commerce Rotterdam: 73624926 Registrar of Companies for England and Wales: OC42=442

Subscribe now to stay informed about topics and events that are relevant to you.

==========3D==========3D==========

Op dit e-mailbericht en eventuele bijbehorende attachments is een disclaimer van toepassing, die is opgenomen op onze website: http://www.ey.com/NL/nl/Home/E-mail-disclaimer Indien u niet in staat bent deze disclaimer te raadplegen en/of op te slaan, kunt u een e-mail bericht zenden aan mailto:info@nl.ey.com, waarna wij u de disclaimer zullen toezenden.

==========3D==========3D==========

This e-mail and any attachments are subject to a disclaimer which is included on our website: http://www.ey.com/NL/nl/Home/E-mail-disclaimer If you are unable to retrieve and/or save this disclaimer, please send an e-mail to mailto:info@nl.ey.com and we will send you the disclaimer.
==========3D==========3D==========

Dear [Company name],

Project Canalboats

We write to confirm the terms of our agreement in respect of the confidentiality and non-disclosure of the information you will be making available to EY Transaction Advisory Services ***("EY", "we", or "us").***

You will be providing us with access to certain information, which has been designated as confidential information, and which relates to financial and operational data. This information may be disclosed to us either in writing, orally or by access to computer systems or data, but will be clearly designated on its face or otherwise in writing by you as being confidential ("the Information"). In consideration for you granting this access to the Information, EY agrees that:

1. Subject to the below, we will keep the Information strictly confidential and will not disclose it to any third part without your prior written consent.

2. The Information will only be disclosed to those personnel of EY and member firms of the Ernst & Young global organization who need to know it for the proper performance of their duties in relation to this project, and then only to the extent reasonably necessary. EY will take appropriate steps to ensure that all personnel to whom access to the Information is given are aware of its confidentiality.

3. The Information disclosed to us will be used solely for the purpose of our assessment of the "Repayment period" of different types of ships included in the sample fleet provided to us in relation to our engagement with the Gemeente Amsterdam for said purpose. As such the Information may form the basis of our conclusion, but will be presented on an anonymised and aggregate (non-individual) basis.

4. EY will comply with the confidentiality obligations set out herein for a period of two years from the date of disclosure.

5. On the termination of our involvement in the above project, and upon being requested to do so, EY will return the Information disclosed to it within a reasonable period, subject to the retention of proper professional records.

6. The obligations contained above shall not apply to any Information which:

    a. is or becomes publicly available otherwise than through a breach of this agreement;

    b. is already in EY's possession without any obligation of confidentiality;

    c. is obtained by EY from a third party without any obligation of confidentiality;

    d. is independently developed by EY outside the scope of this agreement;

    e. EY discloses pursuant to law or any professional or regulatory obligation;

f. disclosed by EY when acting on its own behalf in disciplinary, criminal, or civil proceedings.

7. The terms of this agreement shall be governed solely by the Netherlands law, and the Courts of the Netherlands shall have exclusive jurisdiction in respect of any dispute arising out of it or in connection with it.

We should be grateful if you would acknowledge your agreement to these terms by signing the copy of this letter where indicated, and returning to us.

Yours faithfully

EY Transaction Advisory Services

5.1.2.e

5.1.2.e

We agree to the above terms regulating the disclosure of the Information.

....

Name Date

For and on behalf of [ ]

Van: 5.1.2.e
Aan: 5.1.2.e
Onderwerp: vervolg raadscommissie
Datum: maandag 7 oktober 2019 12:13:01

Dag 5.1.2.e

Dank nog voor de informatie over de release brieven, was nuttig om in de raad te kunnen vermelden.
We voorzien nog aanvullende vragen, om deze voor te kunnen zijn zou ik graag vast willen leggen welke communicatie de reder hebben ontvangen op welke dagen:

- emails met verzoek NAW gegevens voor release letters: verstuurd op [DATUM]
- release letters verstuurd na ontvangst NAW gegevens:
  - op 1 na alle verstuurd op []

  laatste verstuurd op [DATUM] na ontvangst NAW
- rapport verstuurd na ontvangst getekende release letter
  - 1e verstuurd op [DATUM]
  -] verstuurd; [AANTAL] nog te versturen, wachten nog op getekende release letter

Bij voorbaat dank voor de informatie.

5.1.2.e

5.1.2.e
5.1.2.e
Programma Varen - Passagiersvaart

Gemeente Amsterdam

M 06 5.1.2.e
5.1.2.e @amsterdam.nl
Korte Ouderkerkerdijk 7, 1096 AC Amsterdam

Op dit bericht is een proclaimer van toepassing:
amsterdam.nl/proclaimer

<=div>

=