Van: 5.1.2.e
Aan: 5.1.2.e
Onderwerp: 2 calls inzake het project rondvaartboten
Datum: woensdag 15 mei 2019 15:15:58

Hoi 5.1.2.e
5.1.2.e heeft mij gevraagd even te helpen met het opzetten van 2 calls op 20 en 23 mei waar 5.1.2.e ook bij aansluit.
Ben je beschikbaar op de volgende momenten voor een call?

Maandag 20 mei van 15.00-16.30 uur=(call van max. 90 minuten) – update call met voorlopige resultaten
Donderdag 23 mei van 11.00-12.00 u=r (call van max. 60 minuten) – call over de concept rapportage

Ik hoor graag of deze tijdslots jou passen dan zal ik de callgegevens even rondsturen in een invite.

Met vriendelijke groet,
5.1.2.e

5.1.2.e | 5.1.2.e to 5.1.2.e & 5.1.2.e | Eden McCallum

T: &#=3;31 (0)20 3030 749 | E: 5.1.2.e @edenmccallum.com
Eden McCallum LLP | www.edenmccallum.com=/o:p>

F=nd our privacy policy here

This message may contain information that is confidential, privileged or ot=erwise protected from disclosure. If you are not the intended recipient, p=ease notify our office immediately: you should not copy, forward, disclose or use the contents. Eden McCallum m=y monitor outgoing and incoming mail for business purposes. Eden McCallum =LP is a limited liability partnership registered in England and Wales (OC375785) with its registered office at Orion House, 5 Upper St Martin=80s Lane, London, WC2H 9EA and locally registered offices in Amsterdam =nd Zurich.

Van: 5.1.2.e
Aan: 5.1.2.e 5.1.2.e
Onderwerp: 11.00 CET: Rondvaartboten call - finale slides bespreken

---

Beste allen,

Hierbij een invite voor de call van morgen.

Graag inbellen op: NL dial-in: 0207133444 / Conference code: 7650461#

Met vriendelijke groet,
5.1.2.e

5.1.2.e 5.1.2.e to 5.1.2.e & 5.1.2.e | Eden McCallum
T: +31 (0)20 3030 749 | E: 5.1.2.e @edenmccallum.com
Eden=McCallum LLP | Parnassusweg 821-a | UN Studio 10th Floor | 1082 LZ Amsterdam | =he Netherlands | www.=denmccallum.com <http://www.edenmccallum.com

Find our privacy policy here <https://edenmccallum.com/privacy-policy

---

This message may contain information that is confidential, privileged or ot=erwise protected from disclosure. If you are not the intended recipient, p=ease notify our office immediately: you should not copy, forward, disclose or use the contents. Eden McCallum m=y monitor outgoing and incoming mail for business purposes. Eden McCallum =LP is a limited liability partnership registered in England and Wales (OC375785) with its registered office at Orion House, 5 Upper St Martin=80s Lane, London, WC2H 9EA and locally registered offices in Amsterdam =nd Zurich.

Van: 5.1.2.e
Aan: 5.1.2.e 5.1.2.e
Onderwerp: 13.00 uur: Kick off Gemeente Amsterdam 5.1.2.e - 5.1.2. - 5.1.2.e

Beste allen,

De kick off meeting vindt vandaag plaats om 13.00 uur bij Waternet. Adres: Korte Ouderkerkerdijk 7, 1096 AC Amsterdam.

Met vriendelijke groet,
5.1.2.e

5.1.2.e 5.1.2.e to 5.1.2.e & 5.1.2.e | Eden McCallum
T: +31 (0)20 3030 749 | E: 5.1.2.e @edenmccallum.com
Eden=McCallum LLP | Parnassusweg 821-a | UN Studio 10th Floor | 1082 LZ Amsterdam | =he Netherlands | www.=denmccallum.com <http://www.edenmccallum.com

Find our privacy policy here <https://edenmccallum.com/privacy-policy

---

This message may contain information that is confidential, privileged or ot=erwise protected from disclosure. If you are not the intended recipient, p=ease notify our office immediately: you should not copy, forward, disclose or use the contents. Eden McCallum m=y monitor outgoing and incoming mail for business purposes. Eden McCallum =LP is a limited liability partnership registered in England and Wales (OC375785) with its registered office at 7 Air Street, London, W1B 5AD and =ocally registered offices in Amsterdam and Zurich.

Van: [redacted]@edenmccallum.com
Aan: [redacted]
Cc: [redacted]
Onderwerp: Aanlegplaatsen
Datum: woensdag 12 juni 2019 20:14:22

Hi [redacted]

Naar aanleiding van ons telefoontje eerder vandaag, over drukte bij aanlegplaatsen, had ik je beloofd nog iets te sturen; bij deze. Als je meer informatie hebt over de voorliggende vraag, dan horen ik (en [redacted] het graag.

https://tudelft.openresearch.net/image/2016/9/3/flickr.pdf

De PDF toont de samenvatting van een onderzoek naar looproutes van toeristen in Amsterdam. Zoals ik al zei is de commerciële waarde van aanlegplaatsen waarschijnlijk sterk gecorreleerd aan toeristenstromen. Als de gemeente hier naar gaat kijken, is het relevant dat aspect mee te nemen, naast de functionele waarde.

Groet
[redacted]

This message may contain information that is confidential, privileged or ot=erwise protected from disclosure. If you are not the intended recipient, p=ease notify our office immediately: you should not copy, forward, disclose or use the contents. Eden McCallum m=y monitor outgoing and incoming mail for business purposes. Eden McCallum =LP is a limited liability partnership registered in England and Wales (OC375785) with its registered office at Orion House, 5 Upper St Martin=80s Lane, London, WC2H 9EA and locally registered offices in Amsterdam =nd Zurich.

[redacted] 5.1.2.e

Van: [redacted] 5.1.2.e <[redacted] 5.1.2.e @amsterdam.nl>
Verzonden: dinsdag 28 mei 2019 10:26
Aan: [redacted] 5.1.2.e
Onderwerp: Accepted: Update call Project Rondvaartboten

Van: 5.1.2.e
Aan: 5.1.2.e
Cc: 5.1.2.e
Onderwerp: AIS onderzoek- data verzoek
Datum: vrijdag 26 april 2019 16:00:07

Dag 5.1.2.e

Laten we het al staande overleg van donderdag om 11:00 gebruiken om de verschillende zaken te bespreken.
Voor het AIS onderzoek spreek ik aanstaande maandag met onze privacy officer, om te bepalen op welk niveau deze data gebruikt kan worden voor de analyses en op welk niveau voor uiteindelijke presentatie. Dit kunnen we donderdag dan nog verder bespreken met ook jullie inbreng / kennis van de markt.

Om vervolgens de data levering te bespoedigen stuur ik hierbij alvast het bestand waar we nu aan denken:
Het verzoek omvat de volgende schepen en tijdstippen (de rijen)
Schepen: Alle vergunde bemande boten. Deze schepen zijn verplicht om AIS te gebruiken.
Tijdsperiode: 1/1/2018 00:00 AMS =E2[illegible] 31/12/2018 00:00 AMS

En de volgende gegevens per rij (de kolommen)
<ENI nummer schip
Zaaknummer vergunningen

- Vaartuignaam
- Tijdstip waarneming (ISO, AMS) Actuele snelheid
- Actuele koers
-
- X-coordinaat (of GPS)
- Y-coordinaat (of GPS)
- Nauwkeurigheid GPS
- Diepgang
- Lading
- Bestemming
- Verwachte tijd van aankomst

Met vriendelijke groet,
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 =en proclaimer van toepassing:
amsterdam.nl/proclaimer

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	56300423	-	nvt	
486319,31	27-2-2014	V0132	56300132	244810805	nvt	
487076,74	16-12-2014	V0377	56300377	-	-	
487939,16	25-2-2014	V0162	56300162	244780356	28-1-2016	
486786,88	24-3-2014	V5092	53002097	244710544	19-2-2019	rfid 56300492 i
-	25-2-2014	V0001	56300001	244820409	nvt	
487936,20	25-2-2014	V0163	56300163	244780345	19-8-2015	
488003,98	4-3-2014	V0209	56300209	244710267	14-3-2022	
486703,18	27-3-2019	V5260	57200060	244620944	28-6-2019	
487089,45	25-2-2014	V5143	56300543	244780320	27-10-2015	
486703,60	8-12-2014	V0337	56300337	244620944	8-12-2018	
488638,07	13-11-2015	V5172	56300572	244820770	nvt	vervanging van
488994,15	22-12-2014	V0379	56300379	244830406	2-12-2014	
483180,16	5-9-2017	V5131	56300531	-	nvt	
486032,79	25-2-2014	V0137	56300137	244810916	nvt	
485714,43	25-2-2014	V0006	56300006	244110861	25-1-2021	
485704,74	25-2-2014	V0007	56300007	244110865	3-8-2015	
484155,60	25-2-2014	V5123	56300523	244250729	30-10-2018	
485702,42	25-2-2014	V0008	56300008	244110864	23-9-2016	
485710,22	25-2-2014	V0009	56300009	244110862	1-3-2021	
487513,58	25-2-2014	V0010	56300010	244110863	13-10-2015	
485706,64	25-2-2014	V0011	56300011	244110860	11-6-2016	
486956,06	6-5-2018	V5284	57200084	-	nvt	
488082,82	8-8-2017	V5051	56300451	-	nvt	
-	23-8-2017	V0294	56300294	-	nvt	vervanging van
488646,46	18-5-2017	V5020	56300420	-	18-10-2019	
488649,82	26-2-2016	V5077	56300477	244870588	7-1-2021	vervanging van
488007,51	25-2-2014	V5073	56300473	244750240	5-3-2024	vervanging van
486970,83	31-3-2014	V0197	56300197	244780136	29-9-2018	
-	11-10-2016	V5176	56300576	-	-	
488011,04	25-2-2014	V5039	56300439	244750241	6-5-2024	vervanging van
487932,53	25-2-2014	V0164	56300164	244780353	7-5-2016	
486330,43	22-4-2015	V5013	56300413	244830076	16-9-2016	
-	23-8-2017	V0028	56300028	-	16-3-2022	
487778,65	18-6-2019	V0358	56300358	244013256	-	
486129,27	9-6-2015	V5029	56300429	244750222	4-6-2016	
488235,70	20-3-2015	V5174	56300574	244790796	18-3-2015	vervanging van
488235,70	1-8-2016	V5162	56300562	-	8-10-2016	wijziging naam
486123,76	25-2-2014	V0020	56300020	244780182	3-8-2015	
486969,05	24-3-2014	V0315	56300315	244780138	24-7-2016	
483158,22	483181,33	V5286	57200086	-	-	
483094,92	3-7-2015	V5033	56300433	244830719	4-7-2019	

-	1-8-2017	V5040	56300440	244100478	-	
487241,56	8-4-2015	V5007	56300407	244780686	1-8-2015	
488235,70	20-5-2015	V5026	56300426	-	23-2-2019	
-	27-7-2016	V5158	56300558	244860580	17-8-2020	
488553,39	8-8-2016	V5163	56300563	244770080	4-8-2021	
487027,18	22-4-2015	V5012	56300412	-	12-1-2020	
487902,29	21-5-2014	V5125	56300525	244700577	nvt	
484649,73	11-1-2018	V5194	56300594	244020865	-	vervanging van
488235,70	20-2-2015	V5201	57200001	-	nvt	
486116,28	25-2-2014	V0018	56300018	244780736	-	
491421,80	19-8-2015	V5076	56300476	244870232	22-7-2020	
488669,68	11-10-2016	V5175	56300575	-	nvt	
483177,35	7-12-2018	V0261	56300261	-	14-3-2023	
486970,32	25-2-2014	V0176	56300176	244780112	21-3-2015	
487084,74	25-2-2014	V0374	56300374	244780369	7-1-2015	
487079,76	25-2-2014	V0134	56300134	244780317	3-7-2016	
484643,38	-	V5075	56300475	-	-	
484643,65	1-8-2017	V5030	56300430	-	-	
488760,33	13-1-2017	V5188	56300588	244890262	12-1-2022	
489165,51	7-7-2015	V0293	56300293	244860069	29-6-2020	vervanging van
486120,18	25-2-2014	V0021	56300021	244250730	22-8-2016	
488014,01	25-2-2014	V0212	56300212	244750243	11-12-2023	
487839,36	25-2-2014	V0213	56300213	244750254	15-1-2019	
487841,05	25-2-2014	V0214	56300214	244750255	2-12-2023	
488554,05	28-7-2015	V5041	56300441	244850736	11-5-2020	
483096,75	14-9-2015	V5069	56300469	244850737	17-8-2020	
491411,90	21-7-2015	V5038	56300438	244870235	14-7-2016	
487738,05	9-4-2014	V0183	56300183	244250603	4-2-2019	
485704,74	25-2-2014	V0022	56300022	244250733	4-1-2015	
485085,11	10-3-2014	V5165	56300565	244710835	6-3-2021	
487747,52	10-3-2014	V0265	56300265	244020160	6-3-2021	
488760,57	7-12-2016	V5178	56300578	244870757	30-11-2021	
487070,07	7-4-2014	V0135	56300135	244780324	6-3-2018	
-	22-4-2015	V5015	56300415	244830882	22-4-2020	
490429,36	9-5-2017	V5001	56300401	-	-	
487352,02	10-3-2014	V5160	56300560	244770647	24-3-2019	Vervanging van
-	18-3-2014	V5133	56300533	244730989	29-3-2017	Vervanging van
486571,61	25-2-2014	V0136	56300136	244780326	18-4-2015	
-	28-8-2018	V0259	56300259	-	nvt	Per 1 jan 2020
485021,92	25-3-2016	V5112	53002117	244780932	nvt	
488757,37	21-8-2018	V0254	56300254	-	30-10-2018	
486054,31	25-2-2014	V0175	56300175	244780811	3-3-2020	
484631,87	25-2-2014	V5287	57200087	244780932	14-11-2015	Vervanging van
488638,62	25-2-2014	V0002	56300002	244780396	14-6-2016	
483882,41	5-5-2016	V5192	56300592	-	nvt	vervanging van

487928,29	25-2-2014	V0165	56300165	244780348	7-1-2016	
487727,88	25-2-2014	V0184	56300184	244250606	12-3-2017	
487591,42	22-10-2014	V0353	56300353	244630160	nvt	
490726,73	31-3-2014	V0317	56300317	244730320	nvt	
488555,10	29-11-2016	V5182	56300582	244870760	21-10-2021	
483158,22	23-8-2017	V5290	57200090	-	-	vervanging van
489075,48	8-9-2015	V5068	56300468	-	27-1-2018	
488638,07	16-6-2014	V0348	56300348	244820770	nvt	
487557,35	24-4-2015	V5210	57200010	244830842	nvt	vervanging van
-	30-8-2017	V5080	56300480	-	27-1-2020	
-	29-5-2018	V5288	57200088	244900029	13-9-2021	
486318,49	27-2-2014	V5104	56300504	244810801	nvt	
486083,63	16-5-2017	V0014	56300014	-	4-8-2017	
486078,79	16-5-2017	V0019	56300019	-	4-8-2017	
486081,94	11-7-2017	V5014	56300414	-	11-10-2017	
486971,02	16-12-2014	V0376	56300376	244670099	-	
487059,12	9-4-2014	V0139	56300139	244780325	14-8-2014	
483177,35	6-6-2019	V0356	56300356		-	
-	24-11-2014	V0362	56300362	244820613	nvt	
-	4-3-2014	V0215	56300215	244750342	19-7-2015	
486118,70	27-2-2014	V0023	56300023	244250731	31-10-2018	
488016,55	4-3-2014	V0216	56300216	244750256	9-2-2022	
486703,60	10-6-2014	V0224	56300224	244780641	3-9-2014	
486703,18	25-2-2014	V0225	56300225	244780652	17-12-2015	
-	25-2-2015	V5139	56300539	244615912	15-8-2016	
487725,06	25-2-2014	V5062	56300462	244250605	16-3-2017	Vervanging van
486702,75	25-2-2014	V0226	56300226	244780647	13-2-2015	
489311,31	16-3-2017	V0030	56300030	244740948	26-9-2018	
491414,82	19-8-2015	V5063	56300463	244870237	28-1-2016	
491417,86	22-9-2015	V5070	56300470	244870236	13-2-2016	
-	21-5-2014	V0335	56300335	244690712	30-11-2023	
490667,08	13-6-2017	V5009	56300409	-	nvt	
-	7-7-2017	V0257	56300257	244060613	nvt	
491491,23	6-11-2017	V5191	56300591	-	nvt	
483177,35	6-4-2018	V0200	56300200	244070951	24-4-2022	
487092,54	25-2-2014	V5095	56300495	244070982	27-8-2014	
486317,37	27-2-2014	V0141	56300141	244810806	nvt	
489075,48	24-3-2015	V0314	56300314	-	2-8-2017	
-	13-5-2014	V0252	56300252	244790359	17-8-2021	vervanging van
-	15-7-2015	V5196	56300596	244860579	9-7-2020	Vervanging van
483172,45	19-9-2017	V5132	56300532	-	-	
488760,33	13-12-2016	V5186	56300586	244870759	8-12-2021	
486571,61	25-2-2014	V0140	56300140	244780318	11-8-2015	
486892,61	25-2-2014	V0182	56300182	244660078	19-11-2023	
487924,76	25-2-2014	V0166	56300166	244780346	8-12-2015	
487291,76	4-3-2014	V0251	56300251	244780710	3-1-2017	

486294,46	29-2-2016	V5109	56300509	244870589	25-11-2020	
487497,43	25-2-2014	V0253	56300253	244780711	7-2-2016	
487664,61	25-2-2014	V0242	56300242	244260494	7-3-2018	
487119,29	16-10-2014	V0352	56300352	244780370	28-9-2015	
488643,68	25-2-2014	V0003	56300003	244740844	11-3-2019	
487921,51	25-2-2014	V0299	56300167	244780355	25-7-2015	vervanging van
486118,18	25-2-2014	V0024	56300024	244250734	15-7-2015	
486316,34	27-2-2014	V5105	56300505	244810800	nvt	
486971,92	31-3-2014	V0005	56300005	244780110	30-1-2019	
487276,36	3-11-2014	V5157	56300557	244830016	23-10-2016	
488397	5-7-2016	V5155	56300555	-	6-1-2017	
488235,55	25-2-2014	V0181	56300181	244700945	-	
486957,13	7-11-2016	V5179	56300579	-	12-5-2018	
487918,12	25-2-2014	V0168	56300168	244630946	11-4-2017	
487067,68	25-2-2014	V0207	56300207	244820333	1-3-2015	
487874,76	12-2-2014	V0256	56300256	244820284	9-7-2014	
487237,35	25-2-2014	V0382	56300382	244780687	nvt	
483171,05	23-8-2017	V0180	56300180	244810803	nvt	
487115,44	25-2-2014	V5058	56300458	244780319	26-8-2014	
491497,64	12-10-2017	V5136	56300536	-	nvt	
491496,79	12-10-2017	V5137	56300537	244070213	nvt	
491495,95	12-10-2017	V5138	56300538	244070217	nvt	
491494,27	12-10-2017	V5189	56300589	244070219	nvt	
491492,27	12-10-2017	V5190	56300590	244070221	nvt	
487126,9089	25-2-2014	V0203	56300203	244780368	43269	
487060,68	25-2-2014	V0143	56300143	244780328	22-3-2016	
-	10-3-2014	V5110	56300510	244870645	5-12-2015	
486894,8349	25-2-2014	V0227	56300227	244780650	17-12-2015	
-	4-6-2018	V5289	57200089	-	4-8-2018	
487915,44	25-2-2014	V5166	56300566	244780352	5-11-2014	
488019,52	25-2-2014	V0217	56300217	244750258	27-3-2019	
486746,44	25-2-2014	V0012	56300012	244820184	26-1-2016	
487047,75	25-2-2014	V0144	56300144	244780327	6-3-2019	
486315,73	27-2-2014	V0142	56300142	244810807	nvt	
486314,91	27-2-2014	V0260	56300260	244810802	nvt	vervanging van
491429,28	2-6-2015	V5028	56300428	244870230	27-5-2020	
487715,74	13-3-2014	V0186	56300186	244250601	23-1-2019	
488633,57	25-2-2014	V5065	56300465	244740846	26-4-2015	
-	10-9-2014	V0351	56300351	244820983	2-6-2016	
488246.67	7-12-2018	V5259	57200059	-	-	
488501,61	14-12-2015	V5079	56300479	-	-	
486298,00	18-8-2015	V5193	56300593	244850590	27-3-2017	vervanging van
487041,43	25-2-2014	V5300	57200100	244780316	7-5-2019	vervanging van
486985,37	9-5-2017	V5003	56300403	-	nvt	hybride: diesel

486944,63	8-8-2017	V5064	56300464	-	nvt	
486053,0974	25-2-2014	V0131	56300131	244615628	nvt	
491432,58	8-7-2015	V5035	56300435	244870223	3-7-2020	
486883,88	24-3-2014	V5072	53002072	244780635	23-11-2018	vervanging van
487654,44	25-2-2014	V0243	56300243	244780655	12-5-2018	
486874,19	25-2-2014	V0229	56300229	244780643	4-1-2016	
486865,77	25-2-2014	V0230	56300230	244780649	1-3-2016	
486856,08	27-2-2014	V0241	56300241	244780640	14-1-2019	
487674,50	25-2-2014	V0244	56300244	244780656	7-3-2018	
487490,54	25-2-2014	V0189	56300189	244660507	-	
485864,39	25-2-2014	V0270	56300270	244110350	22-4-2023	
-	23-8-2017	V0145	56300145	-	nvt	
28-2-3238	25-2-2014	V0269	56300269	244043979	44220	
485877,87	25-2-2014	V0271	56300271	244110703	7-10-2018	
484061,95	25-2-2014	V0025	56300025	244250732	28-8-2016	
486935,67	25-2-2014	V0208	56300208	244270421	nvt	
484647,44	20-5-2015	V5025	56300425	-	12-3-2020	
488555,88	6-9-2016	V5170	56300570	244770082	28-4-2021	
483168,01	8-5-2019	V0328	56300328	-	-	
488757,37	21-8-2018	V0297	56300297	-	-	
487713,48	13-3-2014	V0187	56300187	244250604	43541	
486533,81	9-7-2019	V5277	57200077	244740932	nvt	vervanging van
488541,21	29-11-2016	V5181	56300581	244890266	21-10-2021	
488409,95	4-6-2019	V0355	56300355	-	29-3-2024	
486969,31	24-3-2014	V0316	56300316	244780137	24-7-2016	
486969,52	25-2-2014	V5291	57200091	244810978	nvt	vervanging van
-	25-3-2016	V5113	53002118	244850557	15-12-2020	
482881,69	22-12-2014	V0378	56300378	-	nvt	
486678,42	8-4-2015	V5004	56300404	244850499	17-6-2015	
487047,33	25-2-2014	V0146	56300146	244780321	23-11-2015	
486690,11	28-7-2015	V5161	56300561	244780931	26-2-2020	vervanging van
487912,75	2-12-2014	V0363	56300363	244780354	5-8-2015	
-	15-4-2015	V5008	56300408	244820893	25-3-2020	
485066,47	10-3-2014	V0261	53001866	-	23-3-2020	
487052,38	25-2-2014	V0147	56300147	244780322	14-2-2017	
487583,57	25-2-2014	V0178	56300178	244780373	10-8-2014	
484139,08	25-2-2014	V0190	56300190	244820044	19-4-2017	
484134,56	15-7-2015	V5037	56300437	-	27-1-2016	
488767,15	15-2-2018	V5142	56300542	-	21-5-2018	verkocht aan A
487100,16	27-2-2014	V0255	56300255	244780367	7-1-2015	
485030,44	25-2-2014	V0267	56300267	244750222	2-9-2014	
487000,40	8-5-2015	V5024	56300424	244850037	17-4-2020	
-	1-12-2016	V5185	56300585	244750508	-	
487682,69	25-2-2014	V0245	56300245	244260496	7-3-2018	
488556,54	25-4-2016	V5124	56300524	244730602	28-4-2021	

-	22-4-2015	V5016	56300416	244830663	20-4-2020	
488235,70	13-3-2015	V0388	56300388	-	29-6-2016	verkocht aan A
486554,36	20-2-2015	V0384	56300384	-	-	
486301,54	18-8-2015	V5061	56300461	244030270	27-3-2017	
489311,20	9-4-2014	V0318	56300318	244820561	27-6-2014	
487910,21	25-2-2014	V0171	56300171	244780350	27-10-2015	
487772,65	31-3-2014	V0198	56300198	244780111	12-9-2014	
488557,46	29-11-2016	V5184	56300584	244890261	21-10-2021	
491448,99	16-6-2015	V0181	56300181	244870229	11-6-2020	vervanging V5
486320,12	27-2-2014	V0151	56300151	244810804	nvt	
491437,79	3-7-2015	V5031	56300431	244870231	2-2-2017	
487245,35	25-2-2014	V5004	56300404	244770759	nvt	vervanging V0
486115,44	25-2-2014	V0026	56300026	244100114	16-4-2019	
488558,25	22-4-2015	V5156	56300556	244770115	14-7-2021	
487670,54	25-2-2014	V0246	56300246	244780654	18-4-2018	
486691,38	10-3-2014	V0262	56300262	244710832	16-11-2023	
-	25-2-2014	V5111	56300511	244810877	26-4-2017	Vervanging V0
488022,20	4-3-2014	V0218	56300218	244750259	7-4-2024	
486837,97	21-5-2014	V0375	56300375	-	8-12-2018	
487907,81	25-2-2014	V0172	56300172	244750259	15-2-2016	
487905,13	25-2-2014	V0173	56300173	244780351	23-11-2015	
487902,16	25-2-2014	V0174	56300174	244780349	25-1-2016	
486310,89	25-2-2014	V0029	56300029	244790376	nvt	
489174,40	28-6-2016	V5144	56300544	-	nvt	
486829,97	25-2-2014	V0231	56300231	244780644	23-11-2018	
486822,80	25-2-2014	V0232	56300232	244780651	1-3-2016	
486815,22	25-2-2014	V0234	56300234	244780645	5-2-2019	
487691,44	25-2-2014	V0247	56300247	244260499	12-5-2018	
486471,78	25-2-2014	V0235	56300235	244780646	11-2-2016	
487701,61	25-2-2014	V0248	56300248	244780657	27-2-2018	
487689,18	27-2-2014	V0249	56300249	244260498	7-3-2018	
487655,57	25-2-2014	V0250	56300250	244260497	12-5-2018	
486798,37	25-2-2014	V0228	56300228	244780648	28-2-2016	
487981,18	25-2-2014	V0237	56300237	244780636	17-12-2015	
487940,65	25-2-2014	V0238	56300238	244780634	5-2-2019	
486713,11	25-2-2014	V0239	56300239	244780633	11-2-2018	
487895,04	25-2-2014	V0240	56300240	244780642	12-2-2019	
485909,88	25-2-2014	V0272	56300272	244660197	nvt	
485026,70	25-2-2014	V0268	56300268	244750203	5-4-2016	
488755,48	17-10-2018	V0296	56300296	-	-	
486333,05	6-5-2014	V0333	56300333	244830159	nvt	
487853,02	25-2-2014	V0013	56300013	244820383	nvt	
487850,76	25-2-2014	V5060	56300460	244750266	28-2-2023	
487056,17	25-2-2014	V0149	56300149	244780323	26-10-2014	
-	24-10-2014	V0359	56300359	244710875	16-9-2019	
483091,96	17-4-2015	V5010	56300410	244820924	26-6-2015	

-	25-2-2015	V0192	56300192	-	9-11-2020	
488559,17	29-11-2016	V5183	56300583	244890265	21-10-2021	
-	24-8-2017	V0169	56300169	-	nvt	
-	25-2-2014	V0206	53001811	-	-	
483173,40	30-11-2015	V5078	56300478	244870618	14-4-2018	14-4-2018
487027,69	25-2-2014	V0191	56300191	244660164	nvt	
-	11-10-2016	V5177	56300577	-	-	
483168,01	9-10-2017	V0196	56300196	244150198	nvt	
488409,95	2-10-2017	V5134	56300534	-	nvt	
488561,93	10-6-2016	V5142	56300542	-	-	
483165,44	7-12-2018	V5258	57200058	-	-	
488559,95	6-9-2016	V5171	56300571	244690688	14-7-2021	
487932,47	16-5-2017	V5019	56300419	244630373	22-4-2020	Vervanging van
491424,72	22-9-2015	V5071	56300471	244870228	4-2-2016	
483165,44	27-3-2019	V0204	56300204	-	12-10-2018	
487848,79	25-2-2014	V0015	56300015	244750265	10-1-2021	
487026,67	24-3-2015	V5002	53002007	-	8-10-2016	
487591,84	25-2-2014	V0201	56300201	244060167	10-6-2015	
483165,44	29-3-2018	V5209	57200009	244070371	19-8-2017	
488167,27	17-4-2014	V0321	56300321	244820708	10-10-2014	
488235,70	15-1-2015	V0381	56300381	-	15-3-2015	
488235,70	15-1-2015	V0380	56300380	-	15-3-2015	
-	25-2-2014	V5107	56300507	244750261	23-4-2018	vervanging van
488235,70	28-7-2015	V5042	56300442	-	12-8-2015	
487092,59	8-4-2015	V5006	56300406	244270394	nvt	
486967,3	24-8-2017	V0138	56300138	244010801	-	
489311,43	11-11-2014	V0361	56300361	244820994	3-10-2019	
483162,88	3-6-2016	V5141	56300541	-	20-8-2016	
485120,50	10-3-2014	V0264	56300264	244710834	30-6-2016	
485103,13	9-4-2014	V0320	56300320	244250193	7-9-2016	
487026,92	29-11-2016	V5180	56300580	244900081	29-11-2016	
491440,20	26-5-2015	V5027	56300427	244870222	13-5-2020	
488235,70	21-4-2015	V5011	56300411	-	8-10-2016	
488235,70	9-4-2014	V0319	56300319	244780563	5-6-2016	
488235,70	8-4-2015	V5005	56300405	-	19-6-2015	
488024,74	25-2-2014	V5159	56300559	244750262	5-7-2023	
487327,31	25-2-2014	V0177	56300177	244820278	nvt	
	25-2-2014	V0016	56300016	244820382	nvt	
486935,67	4-6-2019	V5135	56300535	-	-	
487531,54	27-2-2014	V0202	56300202	244780608	4-8-2015	
483170,06	27-7-2017	V0298	56300298	-	nvt	vervanging van
487121,46	25-2-2014	V0150	56300150	244065101	12-10-2015	
-	19-9-2017	V5130	56300530	-		

487855,00	25-2-2014	V0017	56300017	244615226	nvt	
483170,06	23-8-2017	V0170	56300170	-	nvt	
486116,28	25-2-2014	V0027	56300027	244780184	9-2-2016	
487704,44	13-3-2014	V0188	56300188	244250602	9-9-2018	
486965,30	11-3-2015	V0295	56300295	244830348	nvt	vervanging van
-	1-3-2017	V0004	56300004	244870881	9-2-2022	
485075,30	10-3-2014	V0266	56300266	244710836	22-7-2016	
486690,78	10-7-2014	V0349	56300349	244820529	2-9-2014	
488027,14	4-3-2014	V5074	56300474	244750263	14-8-2023	vervanging van
488001,02	25-2-2014	V0222	56300222	244750264	19-9-2023	
-	3-7-2015	V5032	56300432	-	20-7-2015	
487614,32	25-2-2014	V0179	56300179	244780372	30-5-2015	
488235,70	28-4-2015	V5018	56300418	-	nvt	
488235,70	9-8-2016	V5164	56300564	-	26-1-2017	
483181,73	1-8-2017	V5022	56300422	-	nvt	
487561,94	13-3-2014	V0313	56300313	244780034	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 @edenmccallum.com
Aan: 5.1.2.e ; 5.1.2.e
Cc: 5.1.2.e
Onderwerp: bespreking tussentijdse resultaten
Datum: donderdag 23 mei 2019 11:02:08
Bijlagen: 20190523 Concept bevindingen (work in progress).pdf

---

5.1.2.e , 5.1.2.e ,

Bijgevoegd de concept bevindingen. Hoewel nog niet helemaal af, wel een goede basis voor discussie.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

Eden McCallum 5.1.2.e

+31 6 5.1.2.e

5.1.2.e @edenmccallum.com

This message may contain information that is confidential, privileged or ot=erwise protected from disclosure. If you are not the intended recipient, p=ease notify our office immediately: you should not copy, forward, disclose or use the contents. Eden McCallum m=y monitor outgoing and incoming mail for business purposes. Eden McCallum =LP is a limited liability partnership registered in England and Wales (OC375785) with its registered office at Orion House, 5 Upper St Martin=80s Lane, London, WC2H 9EA and locally registered offices in Amsterdam =nd Zurich.



Terugverdientijd passagiersvaart Amsterdam

08-05-2019

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.

Agenda

Samenvatting

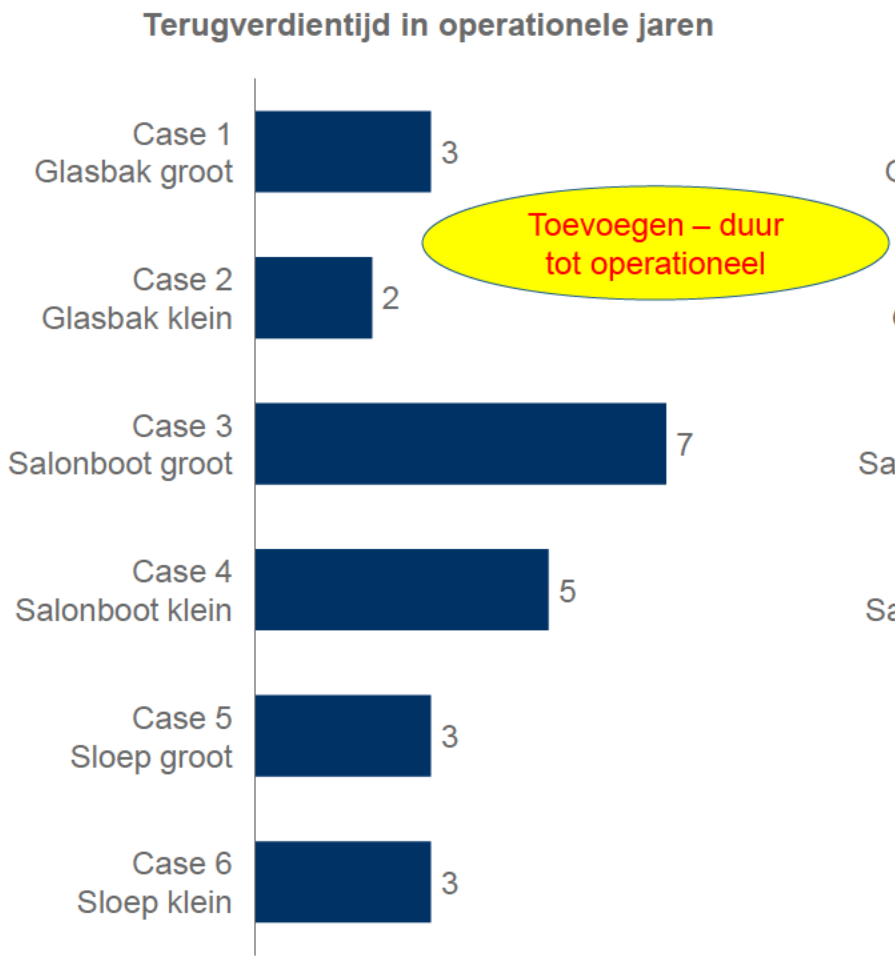
Belangrijkste aannames

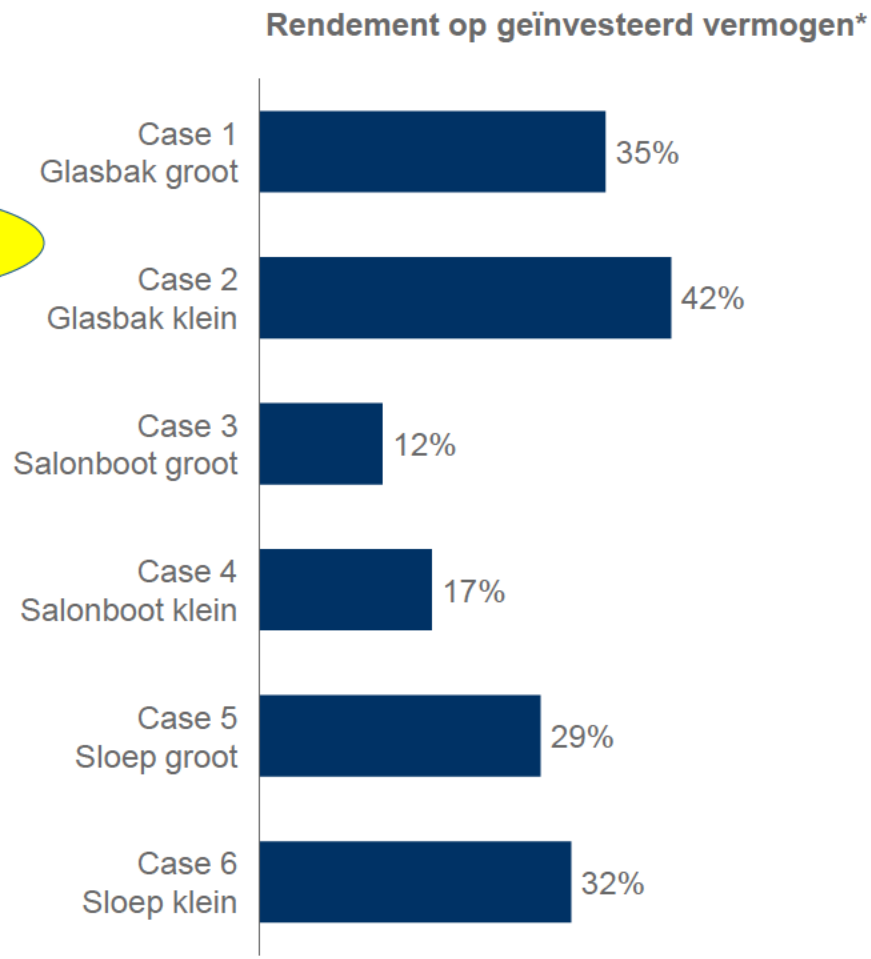
Bevindingen per case

De terugverdientijd en de aantrekkelijkheid van een investering verschilt sterk per type boot

Samenvatting van de belangrijkste bevindingen
Terugverdientijd (in hele jaren) en rendement op geïnvesteerd vermogen

Indicatieve resultaten





 Bron: Eden McCallum model *bij 50% vreemd vermogen

eden mccallum

Wij hebben gekeken naar 6 veelvoorkomende type boten met de hieronder beschreven eigenschappen

Beschrijving boten meegenomen in het onderzoek

Eigenschap	Case 1	Case 2	Case 3	Case 4	Case 5	Case 6
	Glasbak groot	Glasbak	Salonboot groot	Salonboot klein	Sloep groot	Sloep klein
Type boot	Glasbak	Glasbak	Salonboot	Salonboot	Sloep	Sloep
Vergunning segment	Bemand groot	Bemand gesloten	Bemand groot	Bemand gesloten	Bemand open	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
Aandrijving	Elektrisch	Elektrisch	Elektrisch	Elektrisch	Elektrisch	Elektrisch

Bron: RPA lijst; Eden McCallum analyse

Agenda

Samenvatting

Belangrijkste aannames

Bevindingen per case

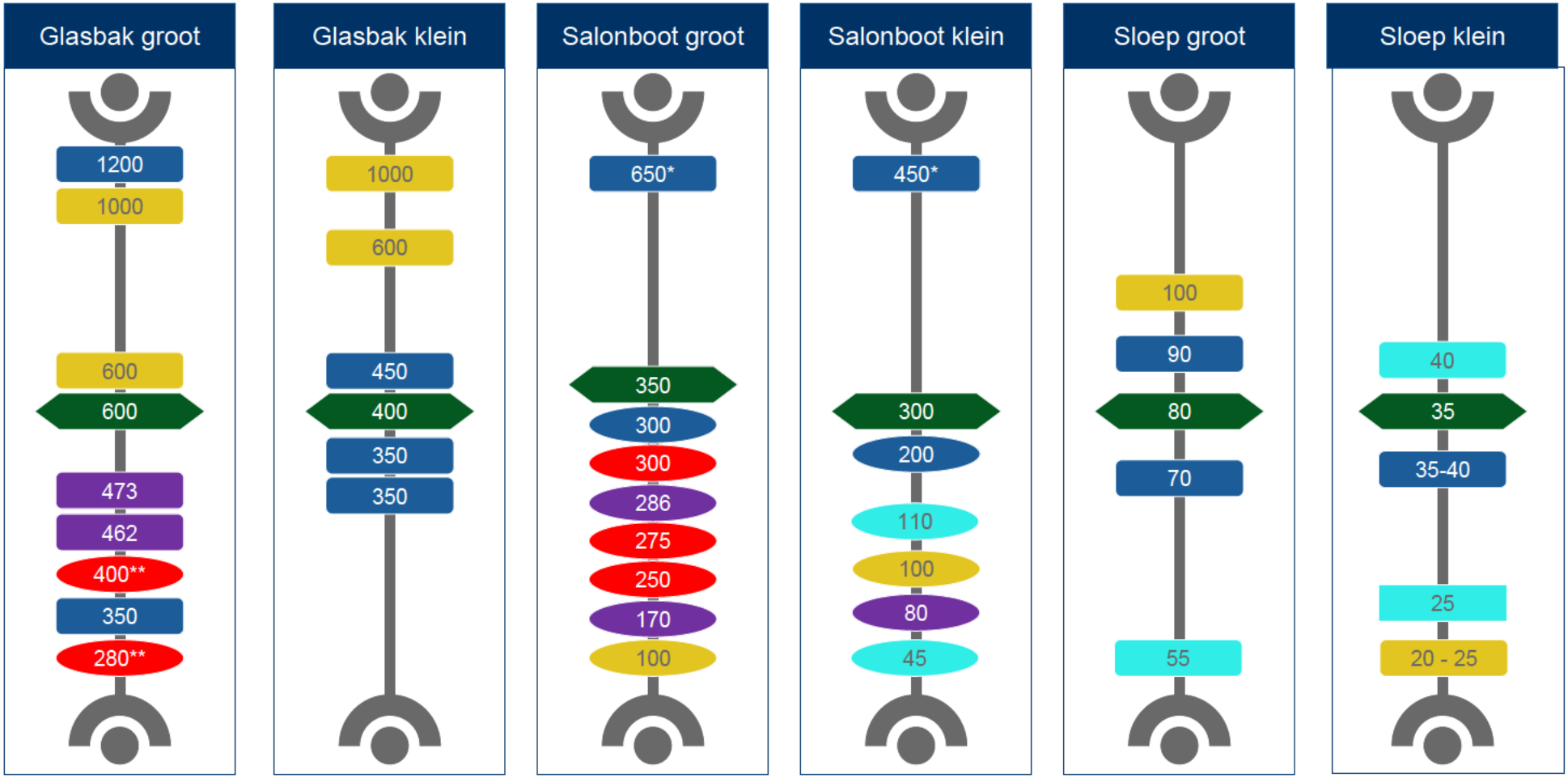
Investering

Omzet

Kosten

De terugverdientijd wordt in belangrijke mate bepaald door de aanschafkosten van een boot, waarvoor verschillende bronnen zijn gebruikt

Schatting aanschafwaarde boot



Bron: Meerdere bronnen, zie legenda; *Salonboot nieuw laten bouwen, met oud casco. ** Gebaseerd op overdracht meerdere schepen

In het model is uitgegaan van de aanschaf van een nieuwe boot, en waar mogelijk rekening gehouden met significante restwaarde

Toelichting uitgangspunten: investering

Case	Aanschaf	Restwaarde	Terug te verdienen	Toelichting
Case 1 Glasbak groot	€ 600 k	€ 0	€ 600 k	• Type case: Nieuw kopen en volledig afschrijven • Inschatting aanname: Zeer conservatief tot realistisch • Zeer conservatieve aanname, met name op restwaarde, welke geschat wordt op €280k tot €400k, maar met onzekere verkoopduur. • Mogelijk dat ondernemers in het verleden een hogere prijs voor schepen hebben betaald, richting €1 miljoen. Bij een restwaarde van €4 ton is dat een equivalent uitgangspunt voor Glasbak groot.
Case 2 Glasbak klein	€ 400 k	€ 0	€ 400 k	
Case 3 Salonboot groot	€ 650 k	€ 300 k	€ 350 k	• Type case: nieuw laten bouwen/renoveren en tweedehands verkopen* • Inschatting aanname: realistisch • Toelichting: Gekozen voor doorrekenen van de minder aantrekkelijke case om nieuw te laten bouwen. In de praktijk zullen ondernemers hun investering sneller hebben terugverdiend
Case 4 Salonboot klein	€ 450 k	€ 150 k	€ 300 k	• Type case: Nieuw laten bouwen/renoveren en tweedehands verkopen* • Inschatting aanname: realistisch • Toelichting: Gekozen voor doorrekenen van de minder aantrekkelijke case om nieuw te laten bouwen. In de praktijk zullen ondernemers hun investering sneller hebben terugverdiend
Case 5 Sloep groot	€ 80 k	€ 0 k	€ 80 k	• Type case: Nieuw kopen en volledig afschrijven • Inschatting aanname: conservatief • Toelichting: Geen restwaarde aangenomen
Case 6 Sloep klein	€ 35 k	€ 0 k	€ 35 k	• Type case: Nieuw kopen en volledig afschrijven • Inschatting aanname: conservatief • Toelichting: Geen restwaarde aangenomen

*De case voor tweedehands kopen heeft een c. 50% lagere terugverdientijd, door de kleinere investering

Bron: Meerdere bronnen *De case voor tweedehands kopen heeft een c. 50% lagere terugverdientijd, door de kleinere investering

Investering

Omzet

Kosten

Voor het schatten van omzet zijn twee complementaire methoden gebruikt

Toelichting uitgangspunten: omzet

Methode A: Passagiers * Prijs per passagier

- **Beschrijving methode:**
  - De prijs per passagier is gebaseerd op actuele en historisch aangeboden ticketprijzen vermeld op websites en bij andere verkooppunten
  - Het aantal passagiers per boot is samengesteld door:
    - Totaal aantal passagiers te berekenen met afgedragen vermakelijkheidsretributie, een belasting van €0.66 per passagier
    - Het aantal passagiers per type boot bepalen door groepen van bedrijven samen te stellen met een vergelijkbare vloot.
    - Het aantal passagiers te delen door het aantal actieve boten, waarbij 'stickerdatum' als leidend criterium dient*
- **Dominante methode bij cases:**
  - Case 1 Glasbak Groot
  - Case 2 Glasbak Klein
  - Case 5 Open Sloep
  - Case 6 Onbemand
- **Gebruikte Bronnen:**
  - RPA lijst
  - Belastingen Gemeente Amsterdam
  - Websites rederijen
  - Websites van 'aggregators' zoals TripAdvisor
  - Ticketprijzen bij fysieke verkooppunten
  - Ecorys: "Terugverdientijd passagiersvaart Amsterdam"

Methode B: Vaaruren * Prijs per uur

- **Beschrijving methode:**
  - De prijs per uur is gebaseerd op actuele en historisch aangeboden verhuurprijzen vermeld op websites en bij andere verkooppunten
  - Het aantal vaaruren per type boot is berekend aan de hand van positie- en snelheidsgegevens van passagiersvaartuigen in Amsterdam
- **Dominante methode bij cases:**
  - Case 3 Salonboot groot
  - Case 4 Salonboot klein
- **Gebruikte Bronnen:**
  - RPA lijst
  - AIS gegevens
  - Websites rederijen
  - Websites van 'aggregators' zoals TripAdvisor
  - Ticketprijzen bij fysieke verkooppunten
  - Ecorys: "Terugverdientijd passagiersvaart Amsterdam"

* Tussen het verlenen van een vergunning en het varen met een schip zit enige tijd. Als extreem voorbeeld geldt dat sommige vergunde schepen nog moeten worden gebouwd. Als een schip aan alle vereisten voor passagiersvaart voldoet, verkrijgt het een sticker. Die stickerdatum geeft aan wanneer een schip mag beginnen met het vervoeren van passagiers. Dit criterium w jkt af van het vergunningsdatum-criterium gehanteerd door Ecorys.

In het model is uitgegaan van de aanschaf van een nieuwe boot, en waar mogelijk rekening gehouden met significante restwaarde

Toelichting uitgangspunten: omzet berekening methode A

Case	Volume	Gem. Prijs (ex BTW)	Bruto omzet	Commissie en belasting	Netto omzet	Toelichting onderliggende aannames
Case 1 Glasbak groot	44 000	€ 11,3	€ 496 k	€ 76 k	€ 420 k	• 60% reguliere verkoop, 30% via derden en 10% grote groepen. • Prijs regulier ticket €13, prijs grote groepen €6 inclusief 9% BTW
Case 2 Glasbak klein	33 000	€ 11,3	€ 372 k	€ 57 k	€ 315 k	
Case 3 Salonboot groot	3 800	€ 29.5	€ 112 k	€ 12 k	€ 100 k	• 70% reguliere verkoop, 30% via derden • Gemiddelde groepsgrootte: 40 personen • Gemiddelde duur huur: 4 uur
Case 4 Salonboot klein	3 400	€34.5	€117	€ 12 k	€ 105 k	• 70% reguliere verkoop, 30% via derden • Gemiddelde groepsgrootte: 10 personen • Gemiddelde duur huur: 2 uur
Case 5 Sloep groot	4 000	€14,7	€ 67 k	€ 9 k	€ 58 k	• 60% reguliere verkoop en 40% via derden • Prijs regulier ticket €16
Case 6 Sloep klein	1 250	€ 19,9	€ 25 k	€0.2k	€ 25 k	• Gemiddelde groepsgrootte: 5 personen • Gemiddelde duur huur: 3 uur
Algemeen						• €0.66 belasting per passagier, geen vrijstelling • 30% commissie bij verkoop via derden

*De case voor tweedehands kopen heeft een c. 50% lagere terugverdientijd, door de kleinere investering

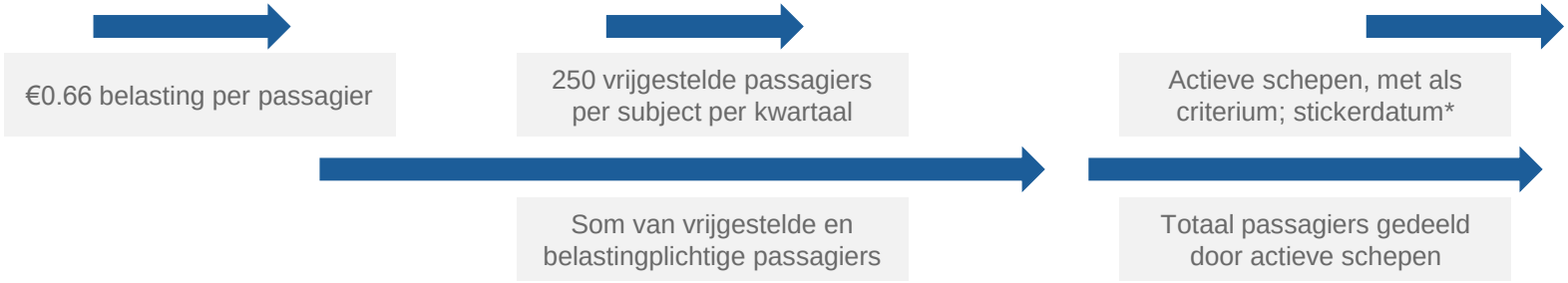
 Bron: Meerdere bronnen *De case voor tweedehands kopen heeft een c. 50% lagere terugverdientijd, door de kleinere investering

Het aantal vervoerde passagiers is vast te stellen aan de hand van afgedragen belasting – Methode A

(Onderbouwing) aangenomen volumes per type boot

Mogelijk Case 1 a en Case 1b samenvoegen ivm gevoeligheid gegevens

Groep	Belasting € x 1000	Passagiers # x 1000	Subjecten #	Vrijgestelde pass. # x 1000	Totaal	Actieve schepen #	Pass. per schip # x 1000
Case 1 A	2 311	3 502	8	8	3 510	72.0	48.8
Case 1 B	648	981	2	2	983	22.0	44.7
Case 3	6	8	3	3	11	3.0	3.8
Case 4	14	21	3	3	24	7.0	3.5
Case 5	35	53	3	3	56	13.7	4.1
Case 6	22	33	4	4	37	27.8	1.3
Overige	769	1 166	94	94	1 260	377.5	16.9
Totaal	3 805	5 765	117	117	5 882	523	



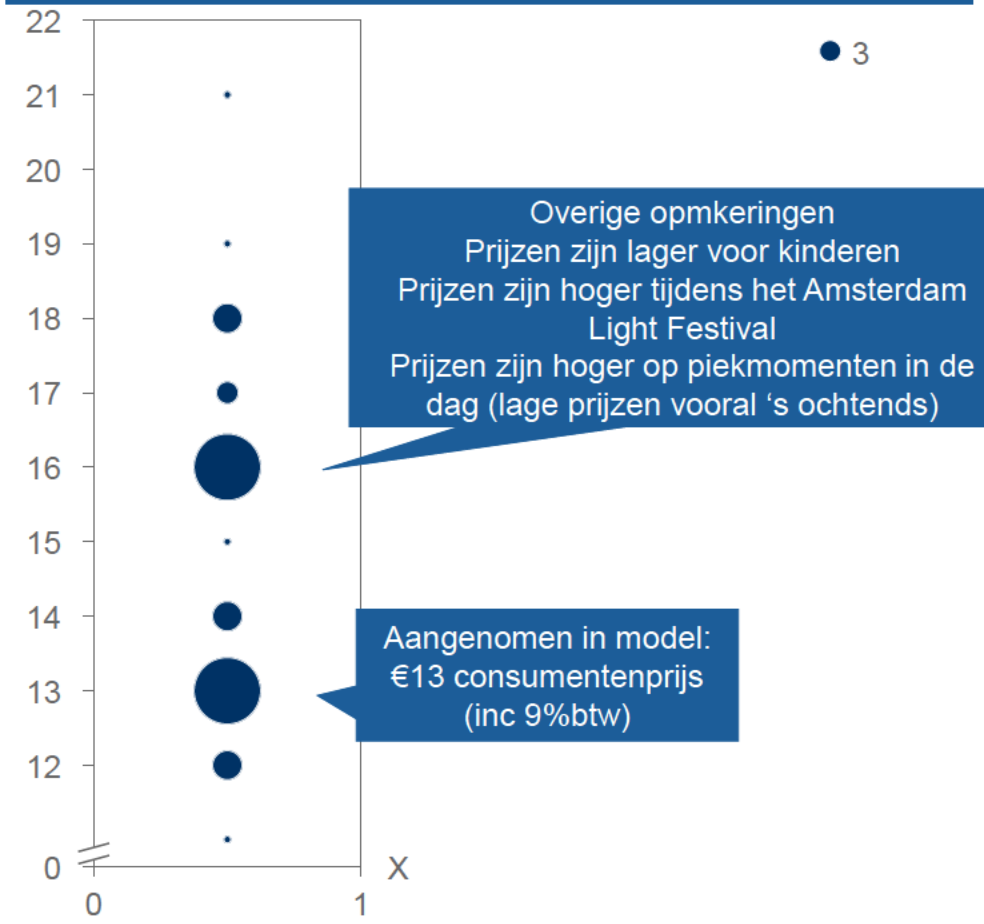
* Tussen het verlenen van een vergunning en het varen met een schip zit enige tijd. Als extreem voorbeeld geldt dat sommige vergunde schepen nog moeten worden gebouwd. Als een schip aan alle vereisten voor passagiersvaart voldoet, verkrijgt het een sticker. Die stickerdatum geeft aan wanneer een schip mag beginnen met het vervoeren van passagiers. Dit criterium w jkt af van het vergunningsdatum-criterium gehanteerd door Ecorys.

eden mccallum

De basisprijs van een ticket per type boot

Netjes maken

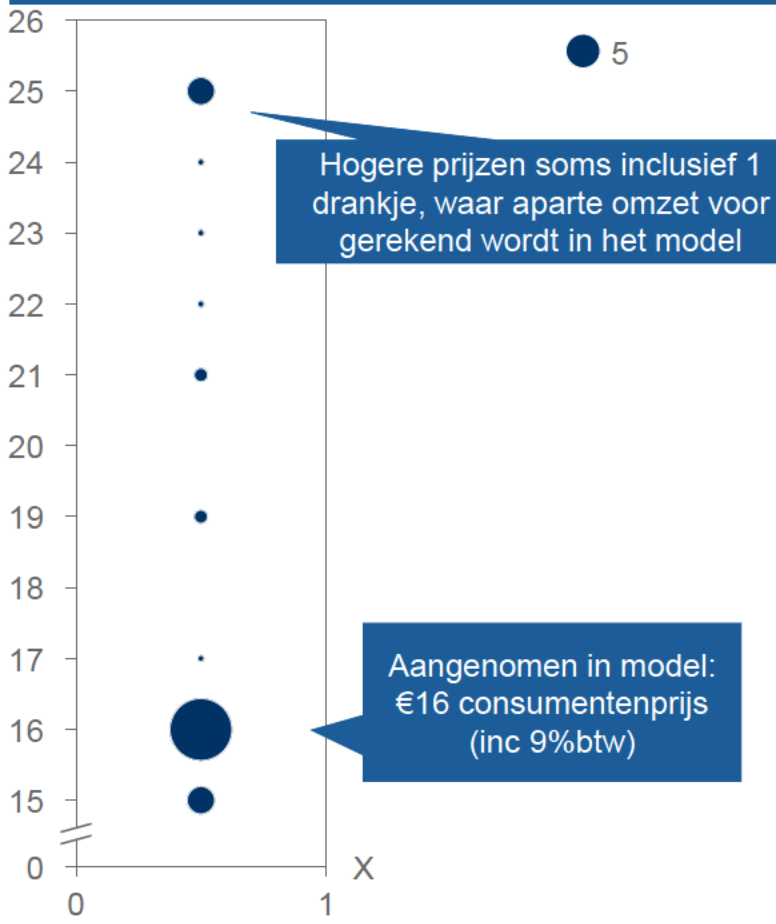
Glasbak tour



Overige opmkeringen
Prijzen zijn lager voor kinderen
Prijzen zijn hoger tijdens het Amsterdam Light Festival
Prijzen zijn hoger op piekmomenten in de dag (lage prijzen vooral ‘s ochtends)

Aangenomen in model:
€13 consumentenprijs
(inc 9%btw)

Sloep tour



Hogere prijzen soms inclusief 1 drankje, waar aparte omzet voor gerekend wordt in het model

Aangenomen in model:
€16 consumentenprijs
(inc 9%btw)

eden mccallum

Voor salonboten en onbemande vaartuigen – omzet te berekenen aan de hand van huur per uur

Hoe lang duurt het dan voor een schip in de vaart komt?

Discussie – hoe moet je deze resultaten interpreteren

Investering

Omzet

Kosten

Ecorys kosten, met toelichting waar overgenomen / aangepast

Agenda

Samenvatting

Belangrijkste aannames

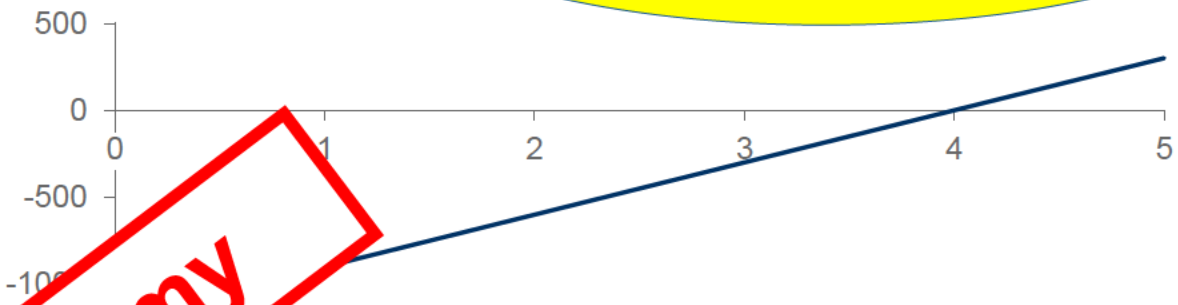
Bevindingen per case

De terugverdientijd van case 1 - glasbak groot - ligt tussen x en y jaar

Overzicht uitgangspunten en terugverdientijd glasbak (case 1 – bemand g

In te vullen door analist





Dummy

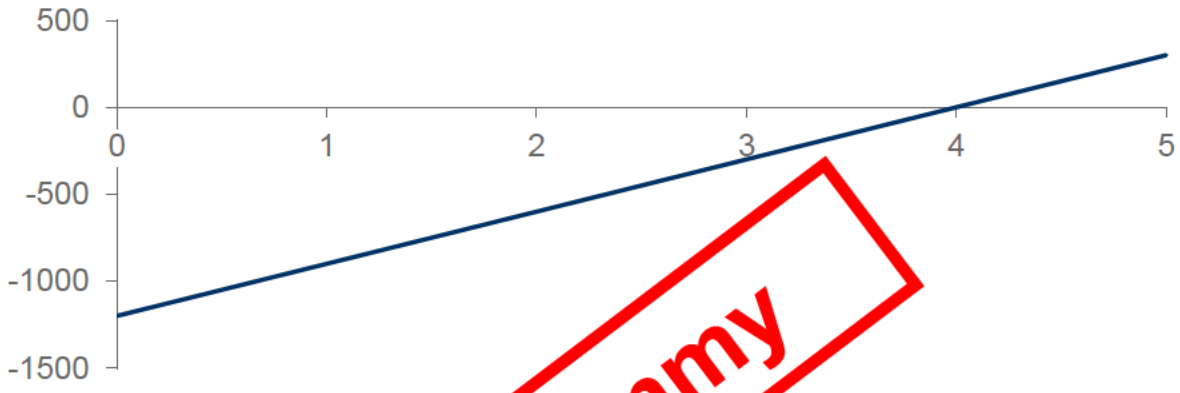
Eigenschappen boot	Uitgangspunten business case
• Vergunning: Bemand groot • Capaciteit: 80 – 90 personen • Afmeting (L x B): 20 x 4.25 m • Aandrijving: Elektrisch	• **Investering:** – Aanschaf: – Restwaarde: • **Omzet:** – Volume: – Bruto prijs – Commissies en belasting • **Kosten:** – Schipper: – Onderhoud – Overige

eden mccallum

De terugverdientijd van case 2 - glasbak klein - ligt tussen x en y jaar

Overzicht uitgangspunten en terugverdientijd glasbak (case 2 – bemand gesloten)





Dummy

Eigenschappen boot
• Vergunning: Bemand gesloten • Capaciteit: 64 – 67 personen • Afmeting (L x B): 14 x 3.75 m • Aandrijving: Elektrisch

Uitgangspunten business case
• **Investering:** – Aanschaf: – Restwaarde: • **Omzet:** – Volume: – Bruto prijs – Commissies en belasting • **Kosten:** – Schipper: – Onderhoud – Overige

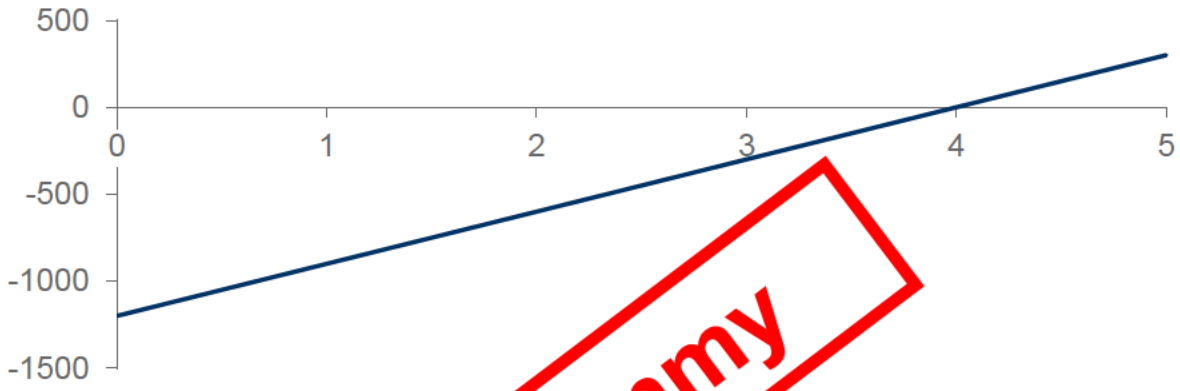
 Bron: Pexels

eden mccallum

De terugverdientijd van case 3 - salonboot groot - ligt tussen x en y jaar

Overzicht uitgangspunten en terugverdientijd salonboot (case 3 – bemand groot)





Dummy

Eigenschappen boot
• Vergunning: Bemand groot • Capaciteit: 30 personen • Afmeting (L x B): 14 x 3 m • Aandrijving: Elektrisch

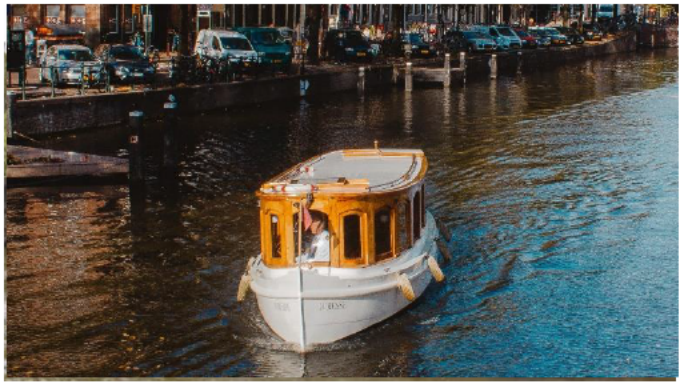
Uitgangspunten business case
• **Investering:** – Aanschaf: – Restwaarde: • **Omzet:** – Vaaruren: – Uurprijs • **Kosten:** – Schipper: – Onderhoud – Overige

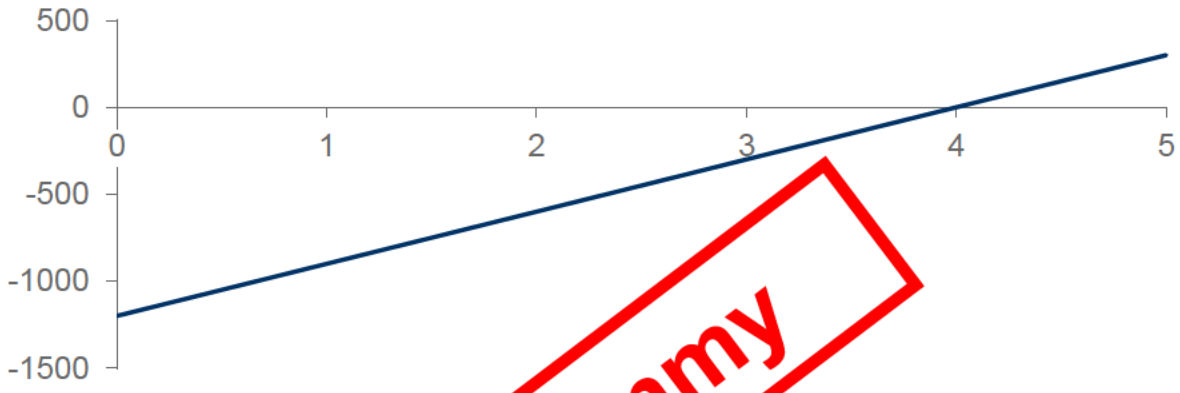
 Bron: Pexels

eden mccallum

De terugverdientijd van case 4 - salonboot klein - ligt tussen x en y jaar

Overzicht uitgangspunten en terugverdientijd salonboot (case 4 – bemand gesloten)





Dummy

Eigenschappen boot

- Vergunning: Bemand gesloten
- Capaciteit: 12 personen
- Afmeting (L x B): 10 x 2.6 m
- Aandrijving: Elektrisch

Uitgangspunten business case

- **Investering:**
  - Aanschaf:
  - Restwaarde:
- **Omzet:**
  - Vaaruren:
  - Uurprijs
- **Kosten:**
  - Schipper:
  - Onderhoud
  - Overige

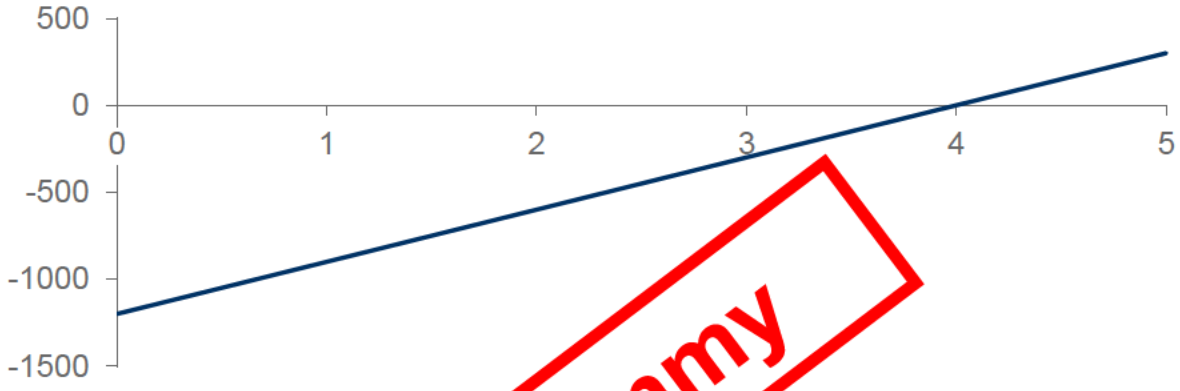
 Bron: Unsplash

eden mccallum

De terugverdientijd van case 5 - sloep groot - ligt tussen x en y jaar

Overzicht uitgangspunten en terugverdientijd sloep (case 5 – bemand open)





Dummy

Eigenschappen boot

- Vergunning: Bemand open
- Capaciteit: 44 personen
- Afmeting (L x B): 10 x 3.15 m
- Aandrijving: Elektrisch

Uitgangspunten business case

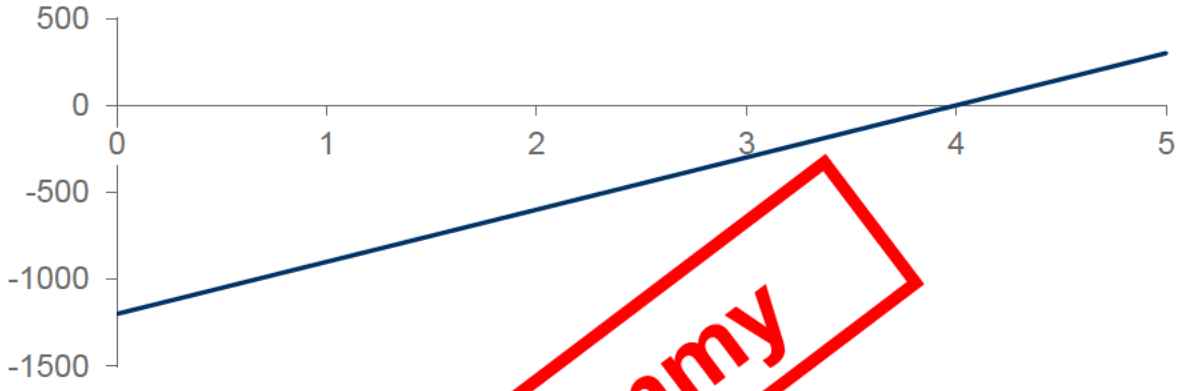
- **Investering:**
  - Aanschaf:
  - Restwaarde:
- **Omzet:**
  - Volume:
  - Bruto prijs
  - Commissies en belasting
- **Kosten:**
  - Schipper:
  - Onderhoud
  - Overige

 Bron: Pixabay

De terugverdientijd van case 6 - sloep klein - ligt tussen x en y jaar

Overzicht uitgangspunten en terugverdientijd sloep (case 6 – onbemand)





Dummy

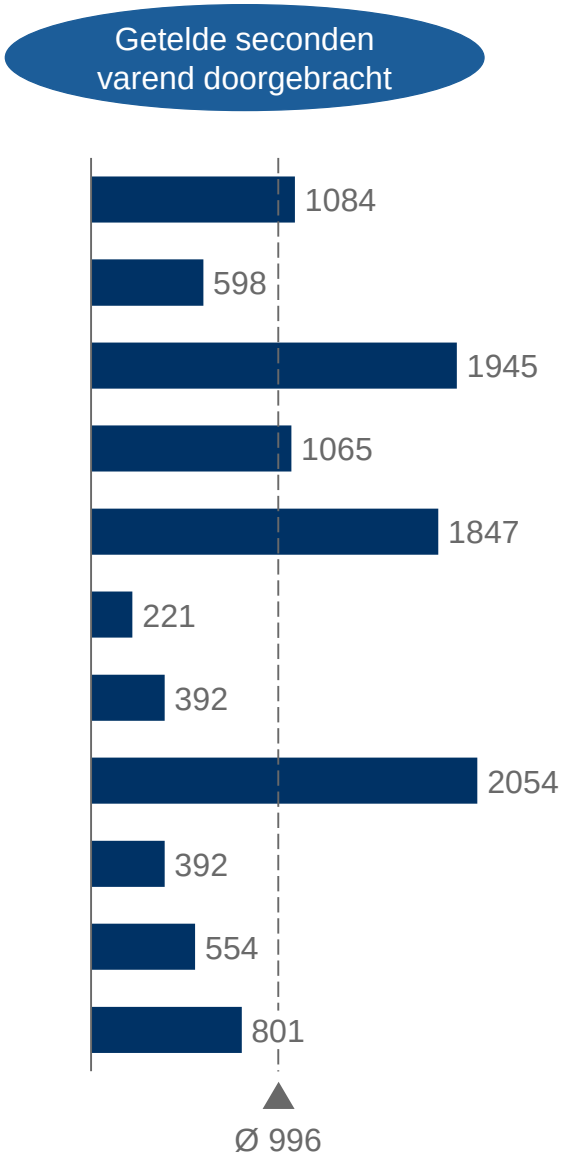
Eigenschappen boot

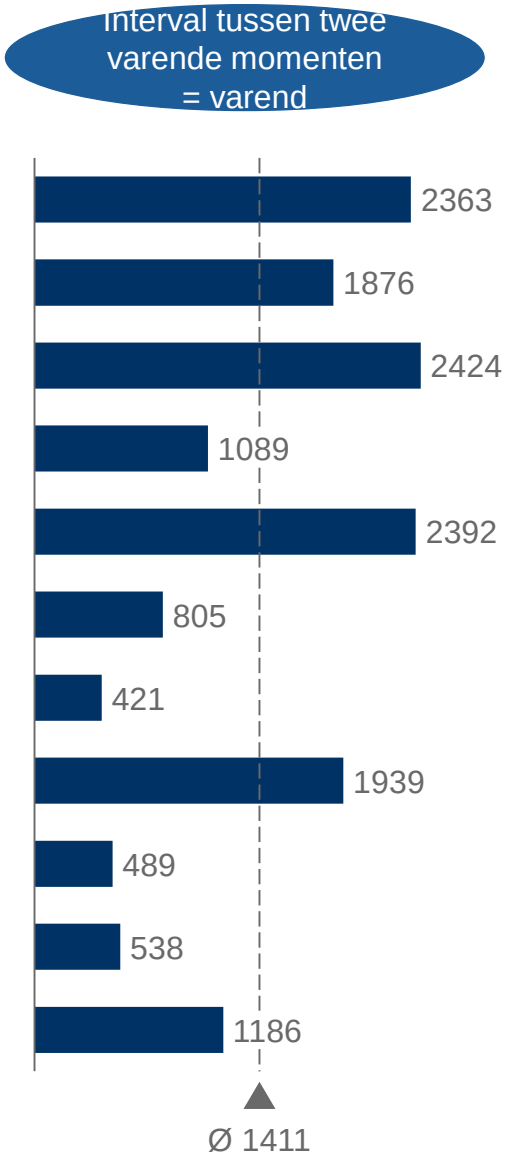
- Vergunning: Onbemand
- Capaciteit: 7 – 12 personen
- Afmeting (L x B): 5.5 x 2 m
- Aandrijving: Elektrisch

Uitgangspunten business case

- **Investering:**
  - Aanschaf:
  - Restwaarde:
- **Omzet:**
  - Volume:
  - Bruto prijs
  - Commissies en belasting
- **Kosten:**
  - Schipper:
  - Onderhoud
  - Overige

 Bron: Pixabay


Getelde seconden varend doorgebracht
1084
598
1945
1065
1847
221
392
2054
392
554
801
Ø 996


Interval tussen twee varende momenten = varend
2363
1876
2424
1089
2392
805
421
1939
489
538
1186
Ø 1411

Van: 5.1.2.e
Aan: 5.1.2.e (5.1.2.e)
Cc: 5.1.2.e 5.1.2.e
Onderwerp: Call morgen om 11.00 om finale slides te bespreken voor meeting woensdag (en voor longhand)
Datum: maandag 3 juni 2019 9:56:53

Hi 5.1.2.e ,

Ik hoop dat je een goed weekend had.

Ik sprak net 5.1.2.e en het lijkt ons een goed idee om elkaar morgen nog even te spreken om de laatste versie van de slides te bespreken, na het doorvoeren van de wijzigingen. Zou jij om 11.00 kunnen? Dan zal ik 5.1.2.e vragen om call-in details te sturen.

Hartelijke groet,
5.1.2.e

5.1.2.e | 5.1.2.e | Eden McCallum LLP
T: +31 (0)20 303 0730 =| M: +31 (0) 5.1.2.e | E 5.1.2.e @edenmccallum.com
5.1.2.e 5.1.2.e | =: +31 (0)20 303 0749 | E: 5.1.2.e @edenmccallum.com
Eden McCallum LLP | Parnassusweg 821-a | UN Studio 10th Floor | 1082 LZ Amsterdam | The Netherlands |
www.edenmccallum.com

This message may contain information that is confidential, privileged or ot=erwise protected from disclosure. If you are not the intended recipient, p=ease notify our office immediately: you should not copy, forward, disclose or use the contents. Eden McCallum m=y monitor outgoing and incoming mail for business purposes. Eden McCallum =LP is a limited liability partnership registered in England and Wales (OC375785) with its registered office at Orion House, 5 Upper St Martin=80s Lane, London, WC2H 9EA and locally registered offices in Amsterdam =nd Zurich.

Van: 5.1.2.e
Aan: 5.1.2.e 5.1.2.e
Onderwerp: Call update Rondvaartboten - concept rapportage

Beste 5.1.2.e en 5.1.2.e

Hierbij een invite voor de call over de concept rapportage. Ik heb nog geen bevestiging van jou 5.1.2.e, mocht je niet kunnen kan je het dan laten weten?
Ik stuur de invites vast uit omdat ik vanaf maandag 2 weken met vakantie ben en dan staan ze alvast in de agenda.

Met vriendelijke groet,
5.1.2.e

5.1.2.e | 5.1.2.e to 5.1.2.e & 5.1.2.e | Eden McCallum
T: +31 (0)20 3030 749 | E: 5.1.2.e @edenmccallum.com
Eden McCallum LLP | Parnassusweg 821-a | UN Studio 10th Floor | 1082 LZ Amsterdam | The Netherlands | www.edenmccallum.com <http://www.edenmccallum.com/

Find our privacy policy here <https://edenmccallum.com/privacy-policy/>

This message may contain information that is confidential, privileged or ot=erwise protected from disclosure. If you are not the intended recipient, p=ease notify our office immediately: you should not copy, forward, disclose or use the contents. Eden McCallum m=y monitor outgoing and incoming mail for business purposes. Eden McCallum =LP is a limited liability partnership registered in England and Wales (OC375785) with its registered office at Orion House, 5 Upper St Martin=80s Lane, London, WC2H 9EA and locally registered offices in Amsterdam =nd Zurich.

Van: [redacted]
Aan: [redacted]
Onderwerp: Call update Rondvaartboten - update call met voorlopige resultaten

---

Beste [redacted] en [redacted],

Hierbij een invite voor een call over de voorlopige resultaten. Ik heb nog geen bevestiging van jou [redacted], mocht je niet kunnen kan je het dan laten weten?
Ik stuur de invites vast uit omdat ik vanaf maandag 2 weken met vakantie ben en dan staan ze alvast in de agenda.

Voor de tweede call op 23 mei zal ik ook alvast de invite uitsturen.

Met vriendelijke groet,
[redacted]

[redacted] | [redacted] to [redacted] & [redacted] | Eden McCallum
T: +31 (0)20 3030 749 | E: [redacted]@edenmccallum.com
Eden=McCallum LLP | Parnassusweg 821-a | UN Studio 10th Floor | 1082 LZ Amsterdam | =he Netherlands | www.=denmccallum.com <http://www.edenmccallum.com/

Find our privacy policy here <https://edenmccallum.com/privacy-policy/>

This message may contain information that is confidential, privileged or ot=erwise protected from disclosure. If you are not the intended recipient, p=ease notify our office immediately: you should not copy, forward, disclose or use the contents. Eden McCallum m=y monitor outgoing and incoming mail for business purposes. Eden McCallum =LP is a limited liability partnership registered in England and Wales (OC375785) with its registered office at Orion House, 5 Upper St Martin=80s Lane, London, WC2H 9EA and locally registered offices in Amsterdam =nd Zurich.

Van: 5.1.2.e
Aan: 5.1.2.e (5.1.2.e); 5.1.2.e
Cc: 10.2.e 10.2.e
Onderwerp: Call-in details voor onze call om 8.30
Datum: donderdag 11 april 2019 7:49:53

Hi 5.1.2.e en 5.1.2.e

Omdat ik de call zelf heb ingepland zijn we nog even vergeten om call-en details te sturen – dus bij deze alsnog:
Nummer: 020-7133444

Code: 7650461

Totzo!

Groet,

5.1.2.e

5.1.2.e | 5.1.2.e | Eden McCallum LLP

T: +31 =0)20 303 0730 | M: +31 5.1.2.e | E: 5.1.2.e @eden=ccallum.com

5.1.2.e 5.1.2.e | T: +31 (0)20 303=0749 | E:
5.1.2.e @edenmccallum.com

Eden McCallum LL= | Parnassusweg 821-a = UN Studio 10th Floor | 1082 LZ Amsterdam | The Netherlands |
lwww.edenmccallum.com

This message may contain information that is confidential, privileged or ot=erwise protected from disclosure. If you are not the intended recipient, p=ease notify our office immediately: you should not copy, forward, disclose or use the contents. Eden McCallum m=y monitor outgoing and incoming mail for business purposes. Eden McCallum =LP is a limited liability partnership registered in England and Wales (OC375785) with its registered office at Orion House, 5 Upper St Martin=80=s Lane, London, WC2H 9EA and locally registered offices in Amsterdam =nd Zurich.

Van: [redacted]
Aan: [redacted]
Onderwerp: Check-in rondvaartboten

Beste [redacted] en [redacted],

Hierbij plan ik alvast de check in voor volgende week in.

Jullie kunnen inbellen op:
NL dial-in: 0207133444 / Conference code: 7650461#

Met vriendelijke groet,
[redacted]

[redacted] to [redacted] & [redacted] | Eden McCallum<=div>
T: +31 (0)20 3030 749 | E: [redacted]@edenmccallum.com
Eden=McCallum LLP | Parnassusweg 821-a | UN Studio 10th Floor | 1082 LZ Amsterdam | =he Netherlands | www.=denmccallum.com <http://www.edenmccallum.com/=>

Find our privacy policy here <https://edenmccallum.com/privacy-policy/>

This message may contain information that is confidential, privileged or ot=erwise protected from disclosure. If you are not the intended recipient, p=ease notify our office immediately: you should not copy, forward, disclose or use the contents. Eden McCallum m=y monitor outgoing and incoming mail for business purposes. Eden McCallum =LP is a limited liability partnership registered in England and Wales (OC375785) with its registered office at Orion House, 5 Upper St Martin=80s Lane, London, WC2H 9EA and locally registered offices in Amsterdam =nd Zurich.

Van: 5.1.2.e @edenmccallum.com
Aan: 5.1.2.e 5.1.2.e
Onderwerp: Concept interim resultaten
Datum: vrijdag 24 mei 2019 8:36:11
Bijlagen: 20190523 Concept bevindingen (preliminary).pdf

Hi 5.1.2.e 5.1.2.e,

Bijgevoegd de concept interim resultaten. Hierin zijn de analyses die we hebben besproken in verwerkt. Daarmee verwacht ik dat de resultaten richtinggevend zijn voor de einduitkomsten.

Nieuw in deze versie:

- Eten en drank verkopen op salonboten, en open sloepen
- Een kritische blik op de kostenaannames van Ecorys, en aanpassing naar de scenario's waar wij mee rekenen
- Restwaarde van sloepen (30% van nieuwprijs)
- Validatie (en calibratie) van omzetschatting uit ticketverkoop van salonboten via andere schattingsmethoden

Het document zelf is nog verre van af, maar de inhoud is stabiel. Het afmaken van het rapport (en longhand) zou snel moeten kunnen.

Groet,

5.1.2.e

This message may contain information that is confidential, privileged or ot=erwise protected from disclosure. If you are not the intended recipient, p=ease notify our office immediately: you should not copy, forward, disclose or use the contents. Eden McCallum m=y monitor outgoing and incoming mail for business purposes. Eden McCallum =LP is a limited liability partnership registered in England and Wales (OC375785) with its registered office at Orion House, 5 Upper St Martin=80s Lane, London, WC2H 9EA and locally registered offices in Amsterdam =nd Zurich.



Terugverdientijd passagiersvaart Amsterdam

28-05-2019

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.

Agenda

Samenvatting

Belangrijkste aannames

Bevindingen per case

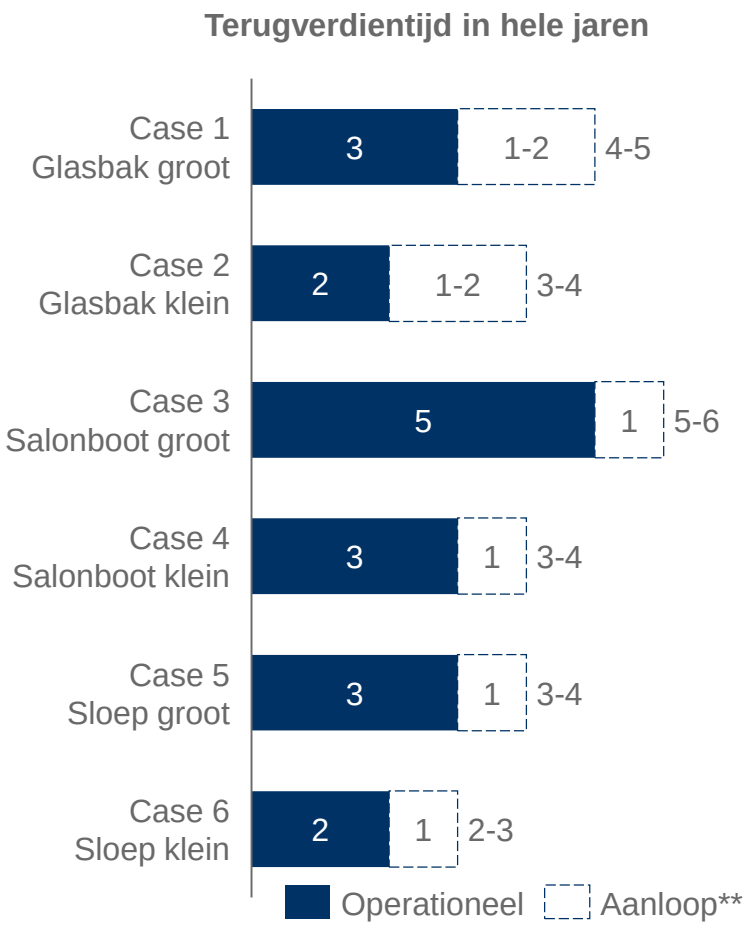
Appendix

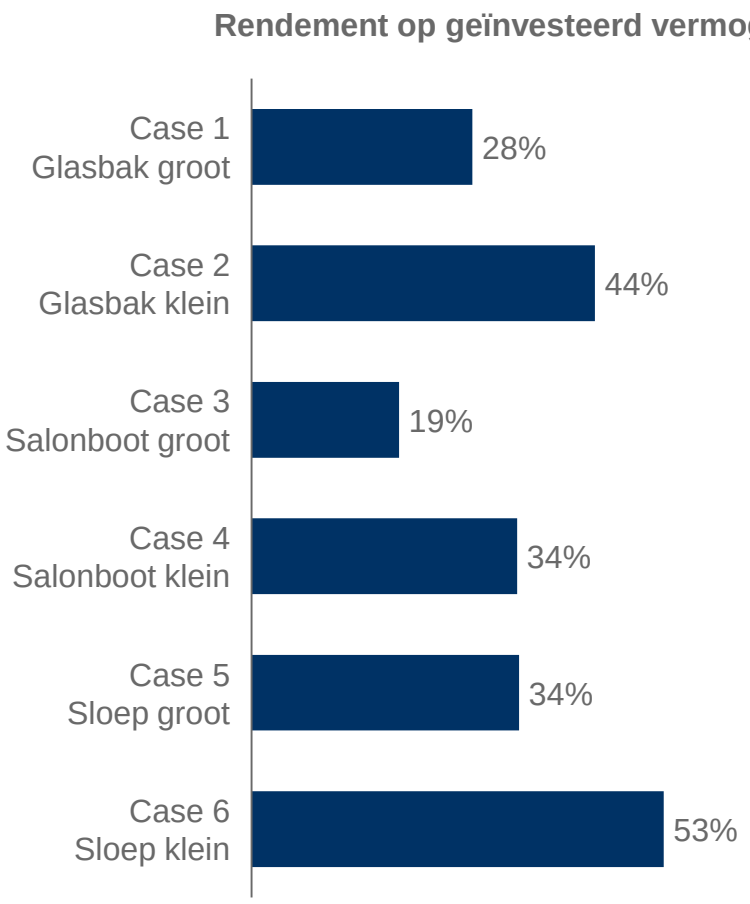
Todo – spelling check
(en slideproof)

De terugverdientijd en de aantrekkelijkheid van een investering verschilt per type boot

Samenvatting van de belangrijkste bevindingen
Terugverdientijd (in hele jaren) en rendement op geïnvesteerd vermogen

Indicatieve resultaten





- Bij 50% financiering door middel van vreemd vermogen, gemeten vanaf het moment dat de boot operationeel is, tot het jaar waarin deze is terugverdiend
** De aanloop omvat de duur voor het laten bouwen of renoveren van schepen, het opbouwen van de vereiste organisatie en het starten met de verkoop. Deze periode kan aanvangen vóór de vergunningsduur start, namelijk wanneer zeker is dat er een vergunning wordt verleend.

Bron: Eden McCallum model

eden mccallum

Wij hebben gekeken naar 6 veelvoorkomende type boten met de hieronder beschreven eigenschappen

Beschrijving boten meegenomen in het onderzoek

Eigenschap	Case 1	Case 2	Case 3	Case 4	Case 5	Case 6
	Glasbak groot	Glasbak	Salonboot groot	Salonboot klein	Sloep groot	Sloep klein
Type boot	Glasbak	Glasbak	Salonboot	Salonboot	Sloep	Sloep
Vergunning segment	Bemand groot	Bemand gesloten	Bemand groot	Bemand gesloten	Bemand open	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
Aandrijving	Elektrisch	Elektrisch	Elektrisch	Elektrisch	Elektrisch	Elektrisch

Bron: RPA lijst; Eden McCallum analyse

Agenda

Samenvatting

Belangrijkste aannames

Bevindingen per case

Appendix

Investering

Omzet

Kosten

In het model is uitgegaan van de aanschaf van een nieuwe boot, en waar mogelijk rekening gehouden met significante restwaarde

Toelichting uitgangspunten: investering

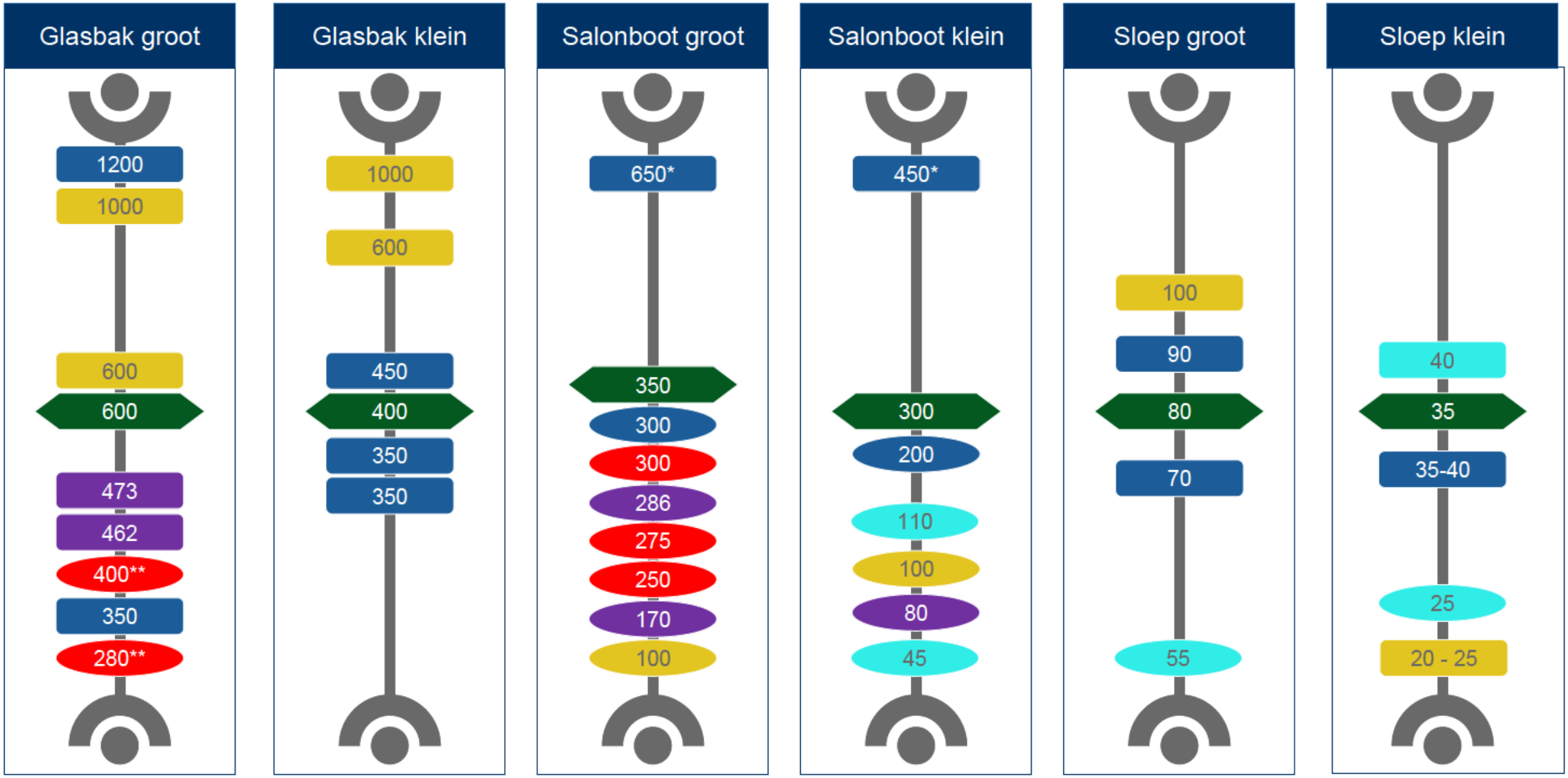
Case	Aanschaf	Restwaarde	Terug te verdienen	Toelichting
Case 1 Glasbak groot	€ 600 k	€ 0	€ 600 k	• Type case: Nieuw kopen en volledig afschrijven • Inschatting aanname: Zeer conservatief tot realistisch • Zeer conservatieve aanname, met name op restwaarde, welke geschat wordt op €280k tot €400k, maar met onzekere verkoopduur. • Mogelijk dat ondernemers in het verleden een hogere prijs voor schepen hebben betaald, richting €1 miljoen. Bij een restwaarde van €4 ton is dat een equivalent uitgangspunt voor Glasbak groot.
Case 2 Glasbak klein	€ 400 k	€ 0	€ 400 k	
Case 3 Salonboot groot	€ 650 k	€ 300 k	€ 350 k	• Type case: nieuw laten bouwen/renoveren en tweedehands verkopen* • Inschatting aanname: realistisch • Toelichting: Gekozen voor doorrekenen van de minder aantrekkelijke case om nieuw te laten bouwen. In de praktijk zullen ondernemers hun investering sneller hebben terugverdiend
Case 4 Salonboot klein	€ 450 k	€ 150 k	€ 300 k	• Type case: Nieuw laten bouwen/renoveren en tweedehands verkopen* • Inschatting aanname: realistisch • Toelichting: Gekozen voor doorrekenen van de minder aantrekkelijke case om nieuw te laten bouwen. In de praktijk zullen ondernemers hun investering sneller hebben terugverdiend
Case 5 Sloep groot	€ 80 k	€ 24 k	€ 56 k	• Type case: Nieuw kopen en tweedehands verkopen • Inschatting aanname: conservatief • Toelichting: Lage restwaarde (30%) aangenomen
Case 6 Sloep klein	€ 35 k	€ 10.5 k	€ 24.5 k	• Type case: Nieuw kopen en volledig afschrijven • Inschatting aanname: conservatief • Toelichting: Lage restwaarde (30%) aangenomen

*De case voor tweedehands kopen heeft een c. 50% lagere terugverdientijd, door de kleinere investering

Bron: Meerdere bronnen *De case voor tweedehands kopen heeft een c. 50% lagere terugverdientijd, door de kleinere investering

De terugverdientijd wordt in belangrijke mate bepaald door de aanschafkosten van een boot, waarvoor verschillende bronnen zijn gebruikt

Schatting aanschafwaarde boot



Bron: Meerdere bronnen, zie legenda; *Salonboot nieuw laten bouwen, met oud casco. ** Gebaseerd op overdracht meerdere schepen

eden mccallum

Investering

Omzet

Kosten

Voor het schatten van omzet zijn complementaire methoden gebruikt

Toelichting uitgangspunten: omzet

Methode: Passagiers * Prijs per passagier

- **Beschrijving methode:**
  - De prijs per passagier is gebaseerd op actuele en historisch aangeboden ticketprijzen vermeld op websites en bij andere verkooppunten
  - Het aantal passagiers per boot is samengesteld door:
    - Totaal aantal passagiers te berekenen met afgedragen vermakelijkheidsretributie, een belasting van €0.66 per passagier
    - Het aantal passagiers per type boot bepalen door groepen van bedrijven samen te stellen met een vergelijkbare vloot.
    - Het aantal passagiers te delen door het aantal actieve boten, waarbij 'stickerdatum' als leidend criterium dient*
- **Gebruikte Bronnen:**
  - RPA lijst
  - Belastingen Gemeente Amsterdam
  - Websites rederijen
  - Websites van 'aggregators' zoals TripAdvisor
  - Ticketprijzen bij fysieke verkooppunten
  - Ecorys: "Terugverdientijd passagiersvaart Amsterdam"

Validatie van de methode

- **Validatie**
  - Met name bij case 3 en 4 is het relevant om de methode te valideren met andere gegevens, zoals vaaruren en aantal gemaakte tochten per jaar.
  - Voor case 1 en 2 zijn vaaruren gebruikt om te valideren dat het gemiddelde volume per boot daadwerkelijk gerealiseerd kan worden.
- **Gebruikte Bronnen:**
  - RPA lijst
  - AIS gegevens
  - Websites rederijen
  - Websites van 'aggregators' zoals TripAdvisor
  - Ticketprijzen bij fysieke verkooppunten
  - Ecorys: "Terugverdientijd passagiersvaart Amsterdam"

* Tussen het verlenen van een vergunning en het varen met een schip zit enige tijd. Als extreem voorbeeld geldt dat sommige vergunde schepen nog moeten worden gebouwd. Als een schip aan alle vereisten voor passagiersvaart voldoet, verkrijgt het een sticker. Die stickerdatum geeft aan wanneer een schip mag beginnen met het vervoeren van passagiers. Dit criterium w jkt af van het vergunningsdatum-criterium gehanteerd door Ecorys.

eden mccallum

In het model is uitgegaan van de aanschaf van een nieuwe boot, en waar mogelijk rekening gehouden met significante restwaarde

Toelichting uitgangspunten: omzet berekening methode A

Case	Volume	Gem. Prijs (ex BTW)	Bruto omzet	Commissie en belasting	Netto omzet	Toelichting onderliggende aannames
Case 1 Glasbak groot	44 000	€ 11,3	€ 496 k	€ 76 k	€ 420 k	• 60% reguliere verkoop, 30% via derden en 10% grote groepen. • Prijs regulier ticket €13, prijs grote groepen €6 inclusief 9% BTW
Case 2 Glasbak klein	33 000	€ 11,3	€ 372 k	€ 57 k	€ 315 k	
Case 3 Salonboot groot	3 800	€ 34.1	€ 129 k	€ 14 k	€ 115 k	• 70% reguliere verkoop, 30% via derden • Gemiddelde groepsgrootte: 25 personen • Gemiddelde duur huur: 3 uur
Case 4 Salonboot klein	3 400	€43.1	€147	€ 15 k	€ 132 k	• 70% reguliere verkoop, 30% via derden • Gemiddelde groepsgrootte: 8 personen • Gemiddelde duur huur: 2 uur
Case 5 Sloep groot	4 000	€14,7	€ 67 k	€ 9 k	€ 58 k	• 60% reguliere verkoop en 40% via derden • Prijs regulier ticket €16
Case 6 Sloep klein	1 250	€ 19,9	€ 25 k	€0.2k	€ 25 k	• Gemiddelde groepsgrootte: 5 personen • Gemiddelde duur huur: 3 uur
Algemeen						• €0.66 belasting per passagier, geen vrijstelling • 30% commissie bij verkoop via derden

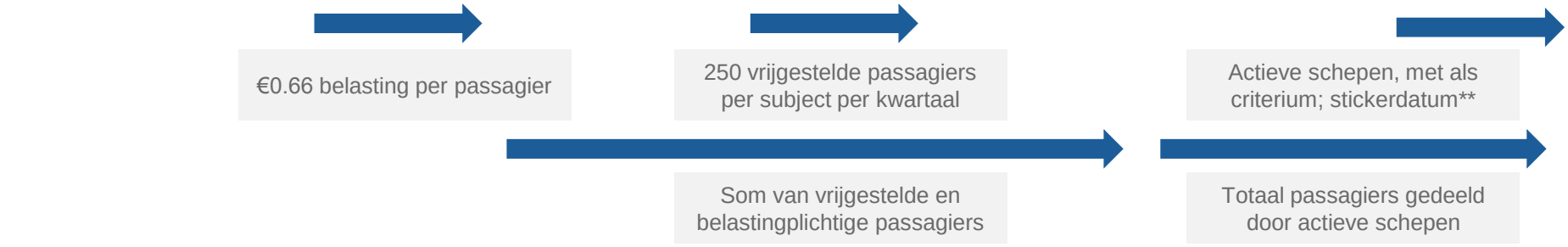
*De case voor tweedehands kopen heeft een c. 50% lagere terugverdientijd, door de kleinere investering

 Bron: Meerdere bronnen *De case voor tweedehands kopen heeft een c. 50% lagere terugverdientijd, door de kleinere investering

Het aantal vervoerde passagiers is vast te stellen aan de hand van afgedragen belasting – Methode A

(Onderbouwing) aangenomen volumes per type boot

Groep	Belasting € x 1000	Passagiers # x 1000	Subjecten #	Vrijgestelde pass. # x 1000	Totaal	Actieve schepen #	Pass. per schip # x 1000
Case 1	2 959	4 484	10	10	4 494	94.0	47.8
Case 2							39.1*
Case 3	6	8	3	3	11	3.0	3.8
Case 4	14	21	3	3	24	7.0	3.5
Case 5	35	53	3	3	56	13.7	4.1
Case 6	22	33	4	4	37	27.8	1.3
Overige	769	1 166	94	94	1 260	377.5	16.9
Totaal	3 805	5 765	117	117	5 882	523	



* In Case 1 zitten 94 schepen, met een gemiddelde capaciteit van 79 personen. De capaciteit van schepen in Case 2 is 65 personen. Uitgaande van dezefde bezettingsgraad als in Case 1, komt het geschatte volume op 39,1 duizend passagiers per jaar

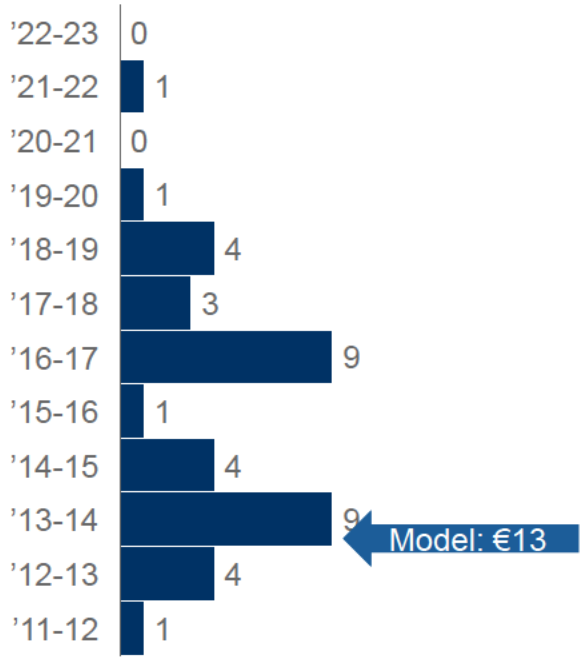
**Tussen het verlenen van een vergunning en het varen met een schip zit enige tijd. Als extreem voorbeeld geldt dat sommige vergunde schepen nog moeten worden gebouwd. Als een schip aan alle vereisten voor passagiersvaart voldoet, verkrijgt het een sticker. Die stickerdatum geeft aan wanneer een schip mag beginnen met het vervoeren van passagiers. Dit criterium w jkt af van het vergunningsdatum-criterium gehanteerd door Ecorys.

eden mccallum

Todo: Slide netjes afmaken
Toelichting eronder netjes
Grote salonboot toevoegen (op basis van data rechts)

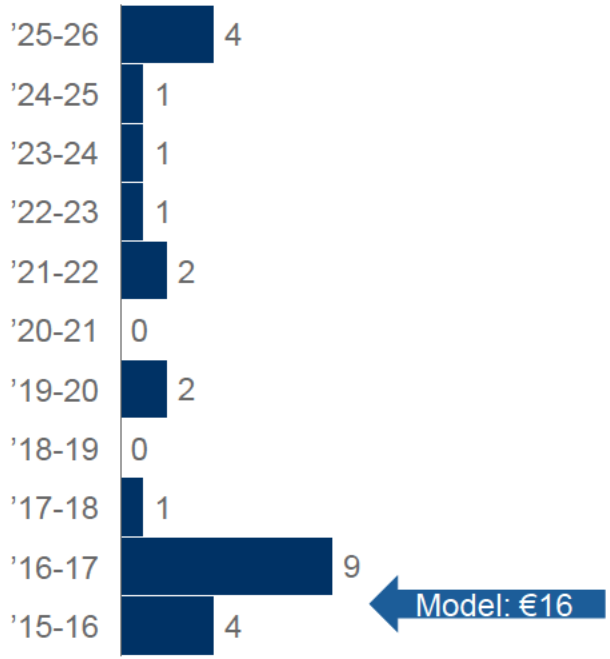
Basisprijs per type boot
€ per ticket

Glasbak tour



Overige opmkeringen
Prijzen zijn lager voor kinderen
Prijzen zijn hoger tijdens het Amsterdam Light Festival
Prijzen zijn hoger op piekmomenten in de dag (lage prijzen vooral 's ochtends)

Open sloep



Hogere prijzen soms inclusief 1 drankje, waar aparte omzet voor gerekend wordt in het model

eden mccallum

Todo: de prijzen netjes weergeven voor onbemand, en salonboot. Aanname groepsgrootte expliciteren

Onbemand bootje

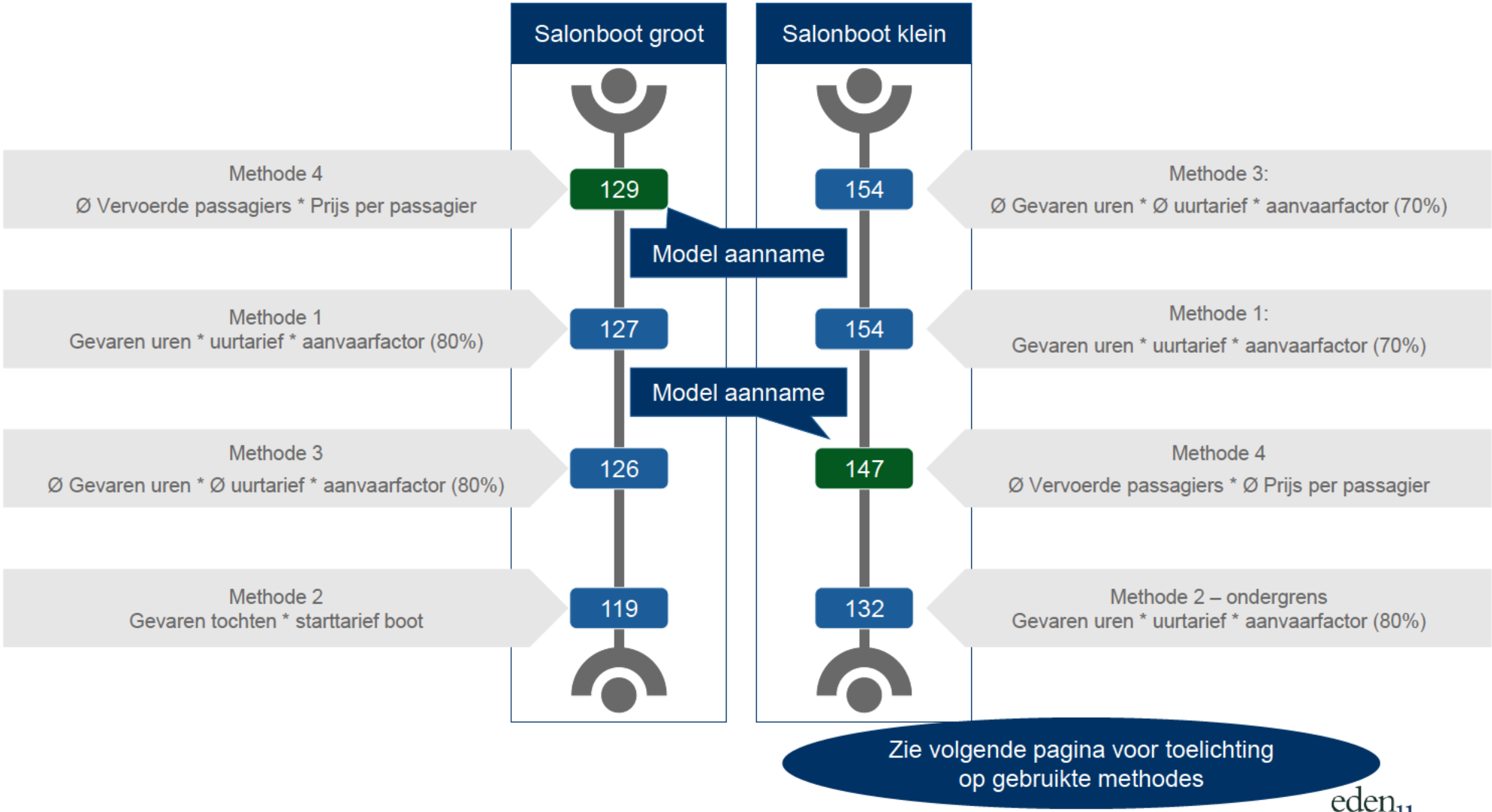
		groepsgrootte								
Uren per groep	Gem. Prijs per voor een boot	1	2	3	4	5	6	7	8	9
2	84.9	84.9	42.4	28.3	21.2	17.0	14.1	12.1	10.6	9.4
3	99.3	99.3	49.7	33.1	24.8	19.86	16.6	14.2	12.4	11.0
4	122.5	122.5	61.2	40.8	30.6	24.5	20.4	17.5	15.3	13.6

Highlight = aanname

eden mccallum

Voor salonboten is de omzet uit ticketverkoop gevalideerd met andere bronnen en schattingsmethoden

Schattingen omzet uit ticketverkoop voor salonboten, exclusief Horeca



eden mccallum

Voor salonboten is de omzet uit ticketverkoop gevalideerd met andere bronnen en schattingsmethoden

Beschijving methoden omzetschattingen ticketverkoop voor salonboten

Beschrijving	Hoe te interpreteren?	Gevoeligheid
Methode 1 • Per boot de omzet berekenen, en daarvan het gemiddelde nemen • Omzet is het product van vaaruren (AIS), prijs per uur (proposities) en 'aanvaarfactor' (aanname)	• Een vrij preciese maat wanneer het schip vooral op de grachten vaart. • Een maat die gevoelig is voor de aanname over het aandeel commerciele uren; de aanvaarfactor	• De omzet wordt onderschat als het aandeel commerciele uren hoger ligt dan aangeomen 80% voor grote salonboot en 70% voor kleine salonboot • De omzet wordt onderschat wanneer reders kosten rekenen voor aanvaren
Methode 2 • Per boot de omzet berekenen, en daarvan het gemiddelde nemen • Omzet is het product van aantal tochten (AIS) en het starttarief om een schip te huren (proposities)	• Een absolute ondergrens, aangezien huurders gemiddeld langer dan het minimum huren	• Onderschat de omzet, doordat mensen gemiddeld langer op een boot blijven dan het minimum
Methode 3 • Gemiddelde omzet berekenen voor alle boten • Omzet is het product van vaaruren (AIS), de prijs per uur (proposities) en 'aanvaarfactor' van 0.7 (aanname)	• Een vrij preciese maat wanneer het schip vooral op de grachten vaart. Vaaruren worden niet gemeten buiten Amsterdam	• Zou zowel te hoog als te laag kunnen zijn, omdat boten die veel varen voor een laag tarief, en boten die weinig varen voor een hoog tarief worden uitvermenigvuldigd
Methode 4: • Gemiddelde omzet berekenen voor alle boten • Omzet is het product van aantal vervoerde passagiers (belasting), de prijs per uur (proposities), het gemiddeld aantal passagiers per boot (aanname) en het gemiddeld aantal vaaruren per tocht (aanname)	• Een maat die gevoelig is voor de aanname over de gemiddelde grootte van een groep op een schip	• De omzet wordt onderschat als het aantal mensen op een boot lager ligt dan aangeomen 25 voor een grote salonboot en 8 voor een kleine salonboot • De omzet wordt overschat als het aantal uren per tocht lager ligt dan aangenomen 3 voor grote salonboot en 2 voor kleine salonboot

Salonboten en grote sloepen realiseren naast ticketverkoop ook significante inkomsten uit de verkoop van eten en drinken

Beschrijving aannames en methode schatting omzet uit verkoop aan boord

		Aandeel van alle tochten	Gem. Prijs (ex BTW)	Omzet	Inkoop (35%)	Bruto marge
Case 3, salonboot groot	Alleen een drankje					
	Lunch					
	Diner					
	Totaal					
Case 4, salonboot klein	Alleen een drankje					
	Lunch					
	Diner					
	Totaal					
Case 5 open sloep	Alleen een drankje	80%	€6	x	20%	c. €19k

	Case 3	Case 4
Aandeel Lunch	22%	48%
Aandeel Diner	22%	34%
Overig aandeel	55%	18%
Opbrengst Lunch	25.0	25.0
Opbrengst Diner	55.0	55.0
Opbrengst overig	6.0	6.0
Omzet per passagier	21.21	31.77
Inkoop	35%	35%
Inkoop per passagier	7.42	11.12
# passagiers per jaar	**3800**	**3400**

Todo: Nette slide van maken

Investering

Omzet

Kosten

Overzicht aangenomen operationele kosten, exclusief afschrijving en rentelasten

Case	Personeel	Verzekering en onderhoud	Overige kosten*	Totaal	Toelichting
Case 1 Glasbak groot	185	24	13	223	• Personeelkosten geschat op 35% van de omzet (Ecorys), wat ruimschoots 1fte schipper met een groot vaarbewijs dekt (c. €50k) evenals schoonmaak • Verzekering en onderhoud conservatief geschat op respectievelijk 1% en 3% van aanschafprijs in lijn met Ecorys. • Overige kosten uitgegaan van de bovengrens van de kosten geschat door Ecorys
Case 2 Glasbak klein	154	16	9	179	
Case 3 Salonboot groot	36	26	5	67	• 1 Fte schipper groot vaarbewijs geschat op €50k loonkosten, en 1 Fte host/hostess op €40k. • 0.4 FTE aangenomen op basis van verhouding met aantal vaaruren voor glasbakken 36.5% • Verzekering 1% aanschafprijs, onderhoud 3% aanschafprijs
Case 4 Salonboot klein	63	18	3	84	• 1 Fte schipper klein vaarbewijs geschat op €35k loonkosten, en 1 Fte hostess op €35k. • 0.7 FTE aangenomen op basis van verhouding met aantal vaaruren voor glasbakken 64% • Verzekering 1% aanschafprijs, onderhoud 3% aanschafprijs
Case 5 Sloep groot	20.5	3.2	1.9	26	• 1 Fte schipper klein vaarbewijs geschat op €35k loonkosten, en 1 Fte hostess op €35k. • 0.55 FTE aangenomen op basis van verhouding met aantal vaaruren voor glasbakken 53% • Verzekering 1% aanschafprijs, onderhoud 3% aanschafprijs
Case 6 Sloep klein	9	1.4	1.2	11	• ...

Todo: toelichting ontdubbelen en netjes opschrijven

*Overige kosten omvat met name ligplaatsgelden en energiekosten. Afdracht VRM is in het financiele model meegenomen onder [illegible]

Bron: Ecorys; jaarverslagen reders, AIS data; RPA lijst.

Agenda

Samenvatting

Belangrijkste aannames

Bevindingen per case

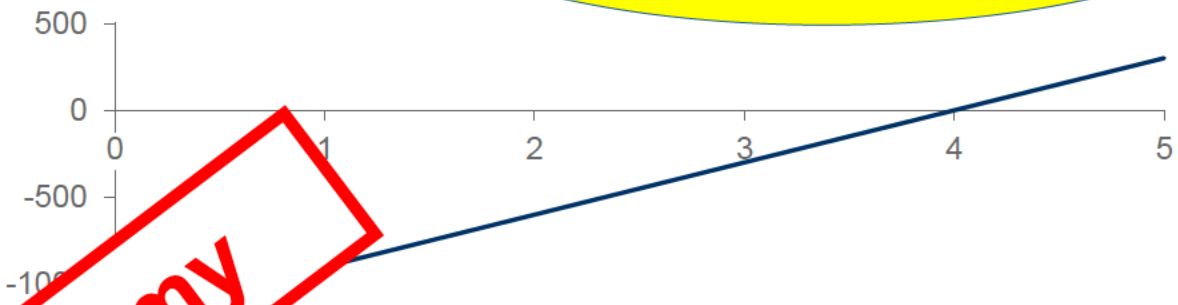
Appendix

De terugverdientijd van case 1 - glasbak groot - ligt tussen x en y jaar

Overzicht uitgangspunten en terugverdientijd glasbak (case 1 – bemand g

In te vullen





Dummy

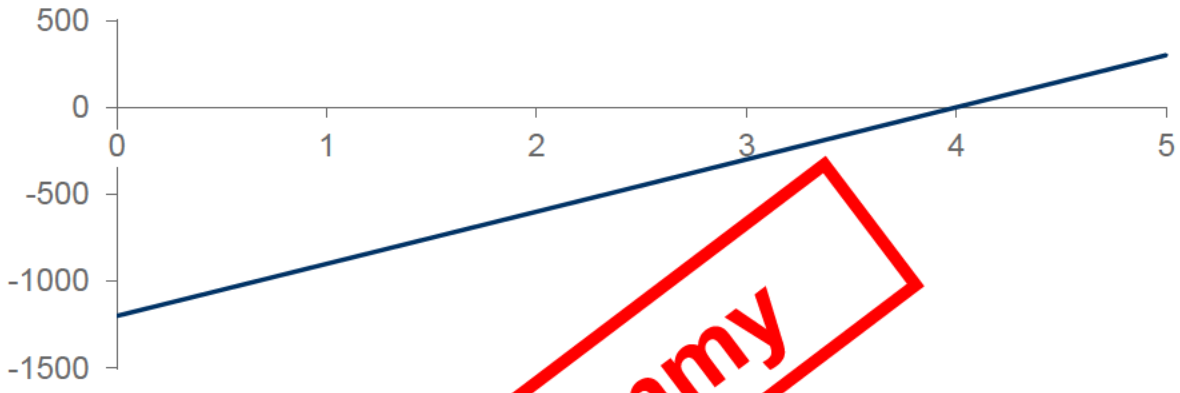
Eigenschappen boot	Uitgangspunten business case
• Vergunning: Bemand groot • Capaciteit: 80 – 90 personen • Afmeting (L x B): 20 x 4.25 m • Aandrijving: Elektrisch	• **Investering:** – Aanschaf: – Restwaarde: • **Omzet:** – Volume: – Bruto prijs – Commissies en belasting • **Kosten:** – Schipper: – Onderhoud – Overige

eden mccallum

De terugverdientijd van case 2 - glasbak klein - ligt tussen x en y jaar

Overzicht uitgangspunten en terugverdientijd glasbak (case 2 – bemand gesloten)





Dummy

Eigenschappen boot

- Vergunning: Bemand gesloten
- Capaciteit: 64 – 67 personen
- Afmeting (L x B): 14 x 3.75 m
- Aandrijving: Elektrisch

Uitgangspunten business case

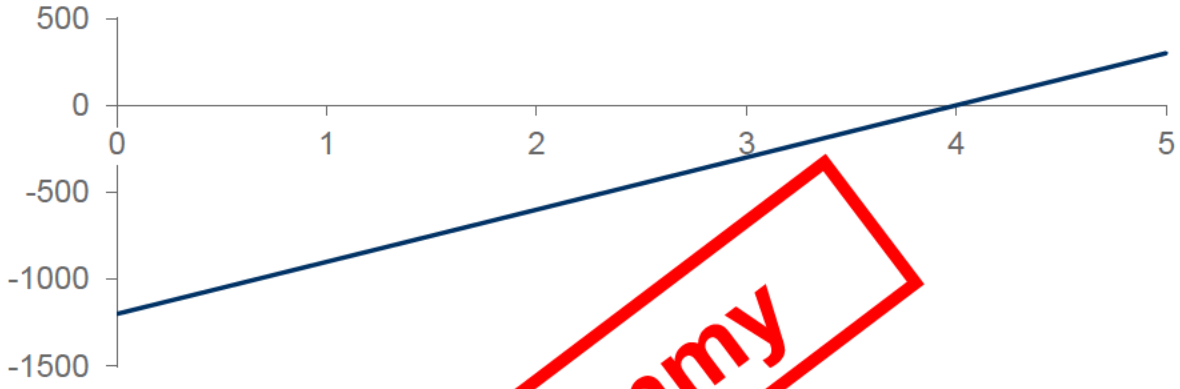
- **Investering:**
  - Aanschaf:
  - Restwaarde:
- **Omzet:**
  - Volume:
  - Bruto prijs
  - Commissies en belasting
- **Kosten:**
  - Schipper:
  - Onderhoud
  - Overige

 Bron: Pexels

De terugverdientijd van case 3 - salonboot groot - ligt tussen x en y jaar

Overzicht uitgangspunten en terugverdientijd salonboot (case 3 – bemand groot)





Dummy

Eigenschappen boot

- Vergunning: Bemand groot
- Capaciteit: 30 personen
- Afmeting (L x B): 14 x 3 m
- Aandrijving: Elektrisch

Uitgangspunten business case

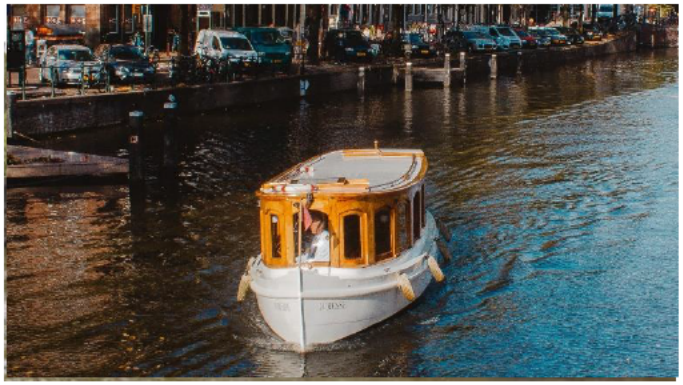
- **Investering:**
  - Aanschaf:
  - Restwaarde:
- **Omzet:**
  - Vaaruren:
  - Uurprijs
- **Kosten:**
  - Schipper:
  - Onderhoud
  - Overige

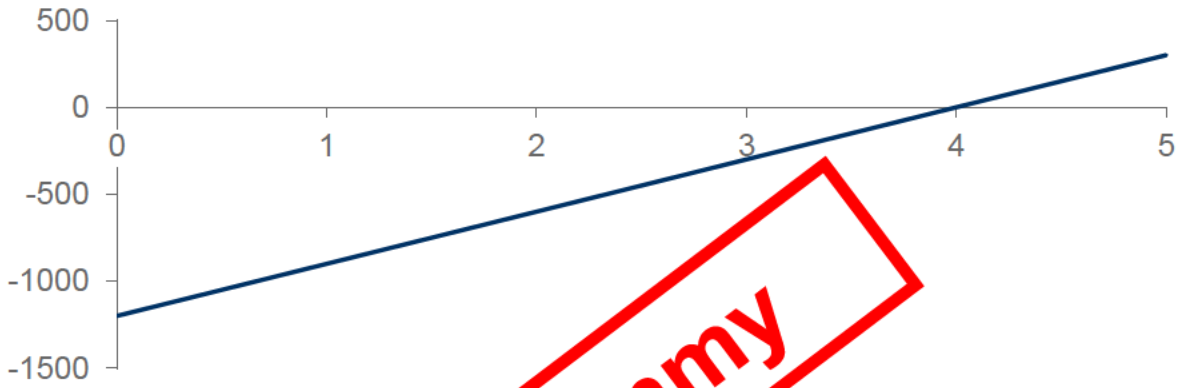
 Bron: Pexels

eden mccallum

De terugverdientijd van case 4 - salonboot klein - ligt tussen x en y jaar

Overzicht uitgangspunten en terugverdientijd salonboot (case 4 – bemand gesloten)





Dummy

Eigenschappen boot

- Vergunning: Bemand gesloten
- Capaciteit: 12 personen
- Afmeting (L x B): 10 x 2.6 m
- Aandrijving: Elektrisch

Uitgangspunten business case

- **Investering:**
  - Aanschaf:
  - Restwaarde:
- **Omzet:**
  - Vaaruren:
  - Uurprijs
- **Kosten:**
  - Schipper:
  - Onderhoud
  - Overige

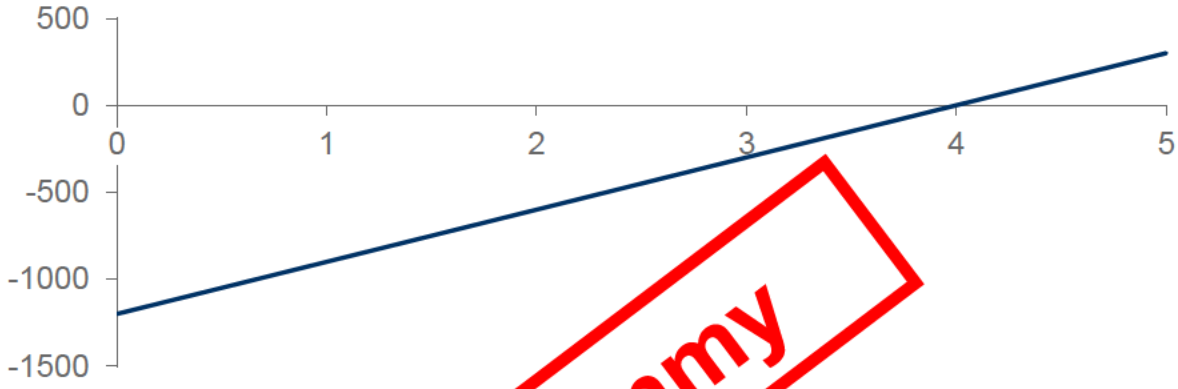
 Bron: Unsplash

eden mccallum

De terugverdientijd van case 5 - sloep groot - ligt tussen x en y jaar

Overzicht uitgangspunten en terugverdientijd sloep (case 5 – bemand open)





Dummy

Eigenschappen boot
• Vergunning: Bemand open • Capaciteit: 44 personen • Afmeting (L x B): 10 x 3.15 m • Aandrijving: Elektrisch

Uitgangspunten business case

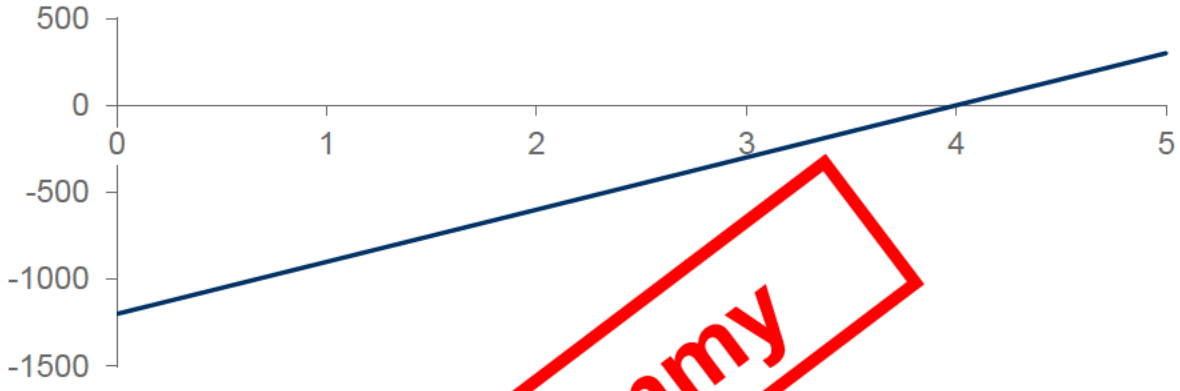
- **Investering:**
  - Aanschaf:
  - Restwaarde:
- **Omzet:**
  - Volume:
  - Bruto prijs
  - Commissies en belasting
- **Kosten:**
  - Schipper:
  - Onderhoud
  - Overige

 Bron: Pixabay

De terugverdientijd van case 6 - sloep klein - ligt tussen x en y jaar

Overzicht uitgangspunten en terugverdientijd sloep (case 6 – onbemand)





Dummy

Eigenschappen boot

- Vergunning: Onbemand
- Capaciteit: 7 – 12 personen
- Afmeting (L x B): 5.5 x 2 m
- Aandrijving: Elektrisch

Uitgangspunten business case

- **Investering:**
  - Aanschaf:
  - Restwaarde:
- **Omzet:**
  - Volume:
  - Bruto prijs
  - Commissies en belasting
- **Kosten:**
  - Schipper:
  - Onderhoud
  - Overige

 Bron: Pixabay

Agenda

Samenvatting

Belangrijkste aannames

Bevindingen per case

Appendix

eden mccallum

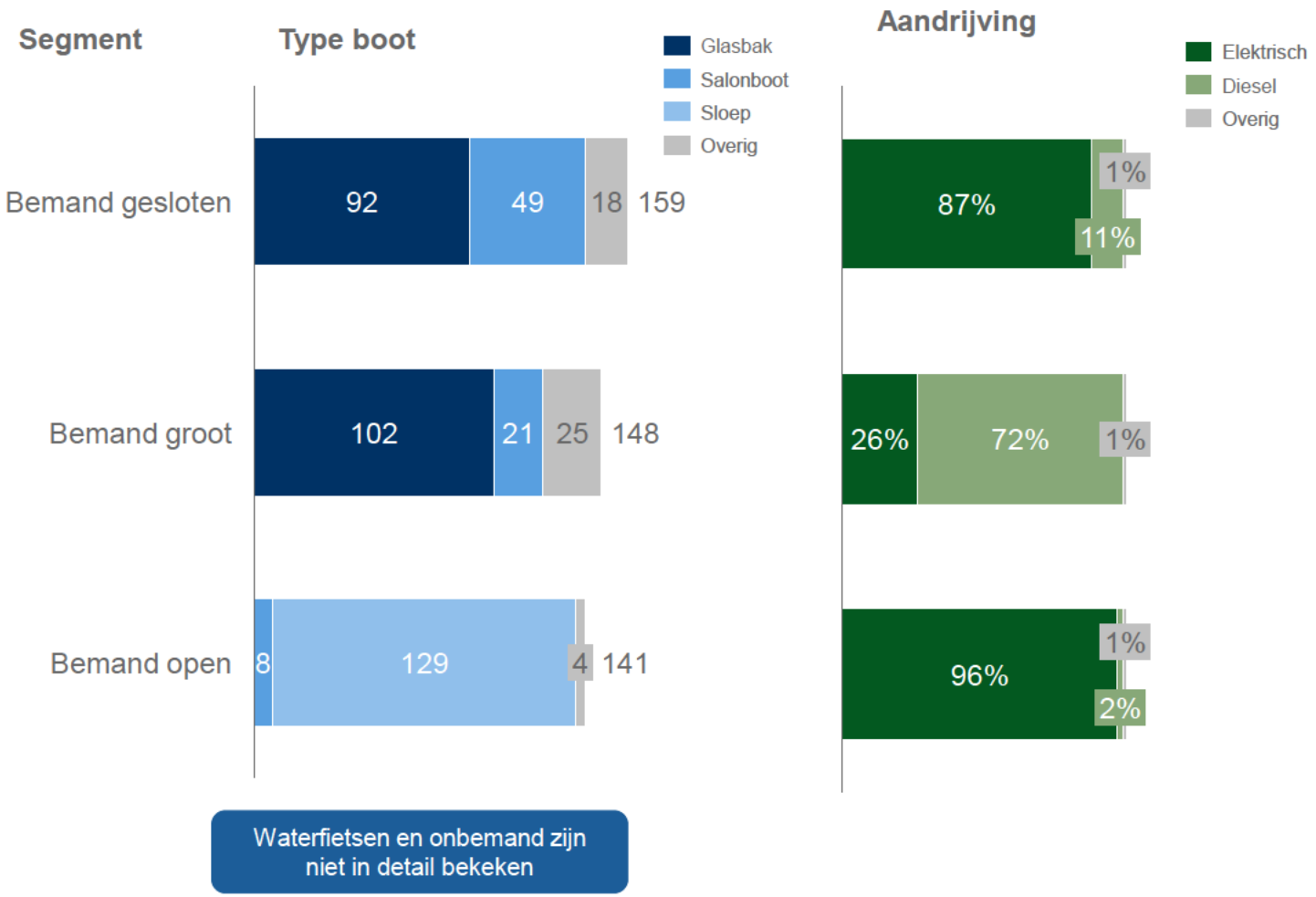
Wat is een financieel model?

Hoe werkt dit model?


Welke bronnen zijn er gebruikt?

Back-up meest voorkomende boot; Boottype en aandrijving

Eigenschappen van vergunde boten in Amsterdam



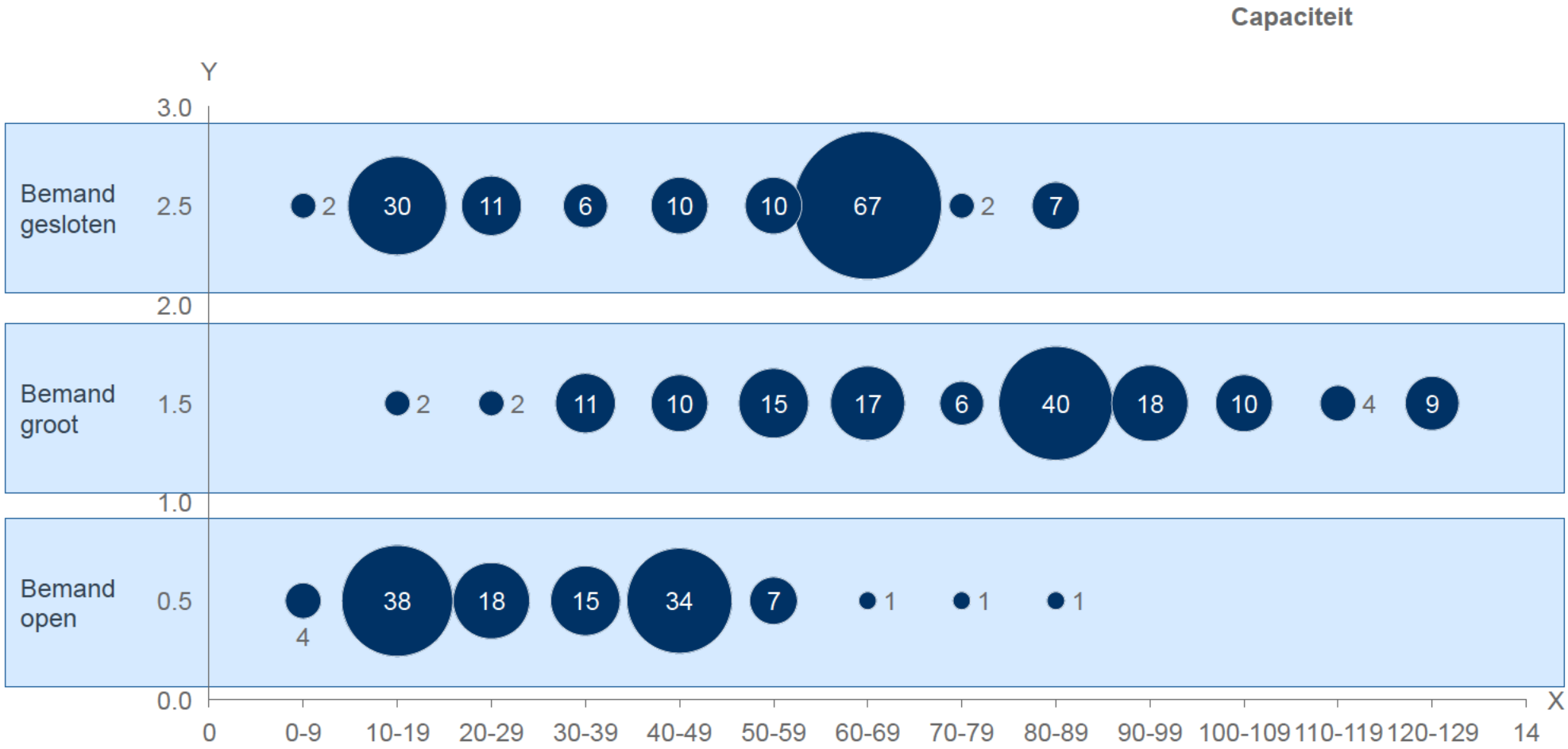
Waterfietsen en onbemand zijn niet in detail bekeken

 Bron: Vergunningen

eden mccallum

Back-up meest voorkomende boot; Capaciteit

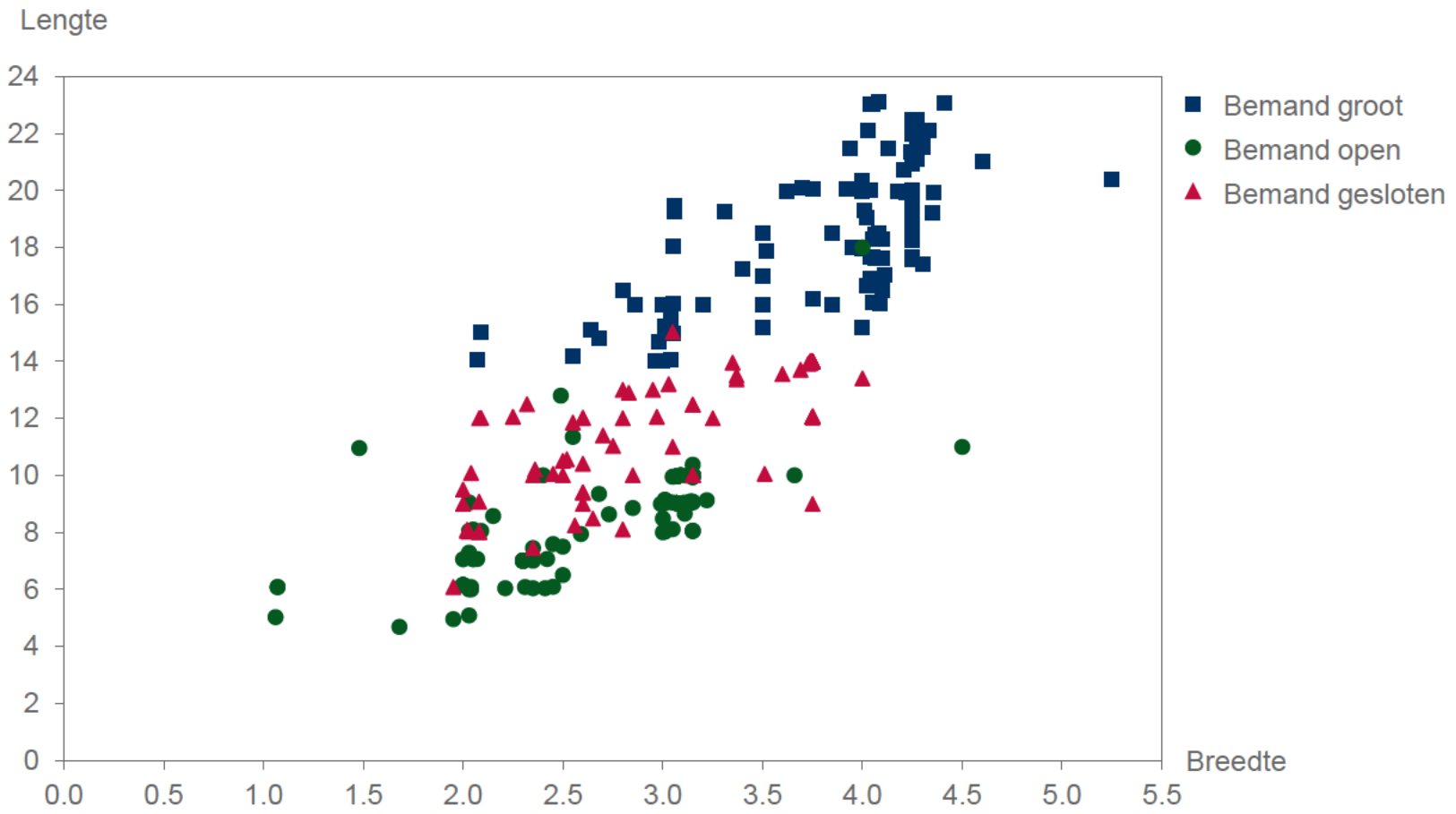
Eigenschappen van vergunde boten in Amsterdam



 Bron: Vergunningen

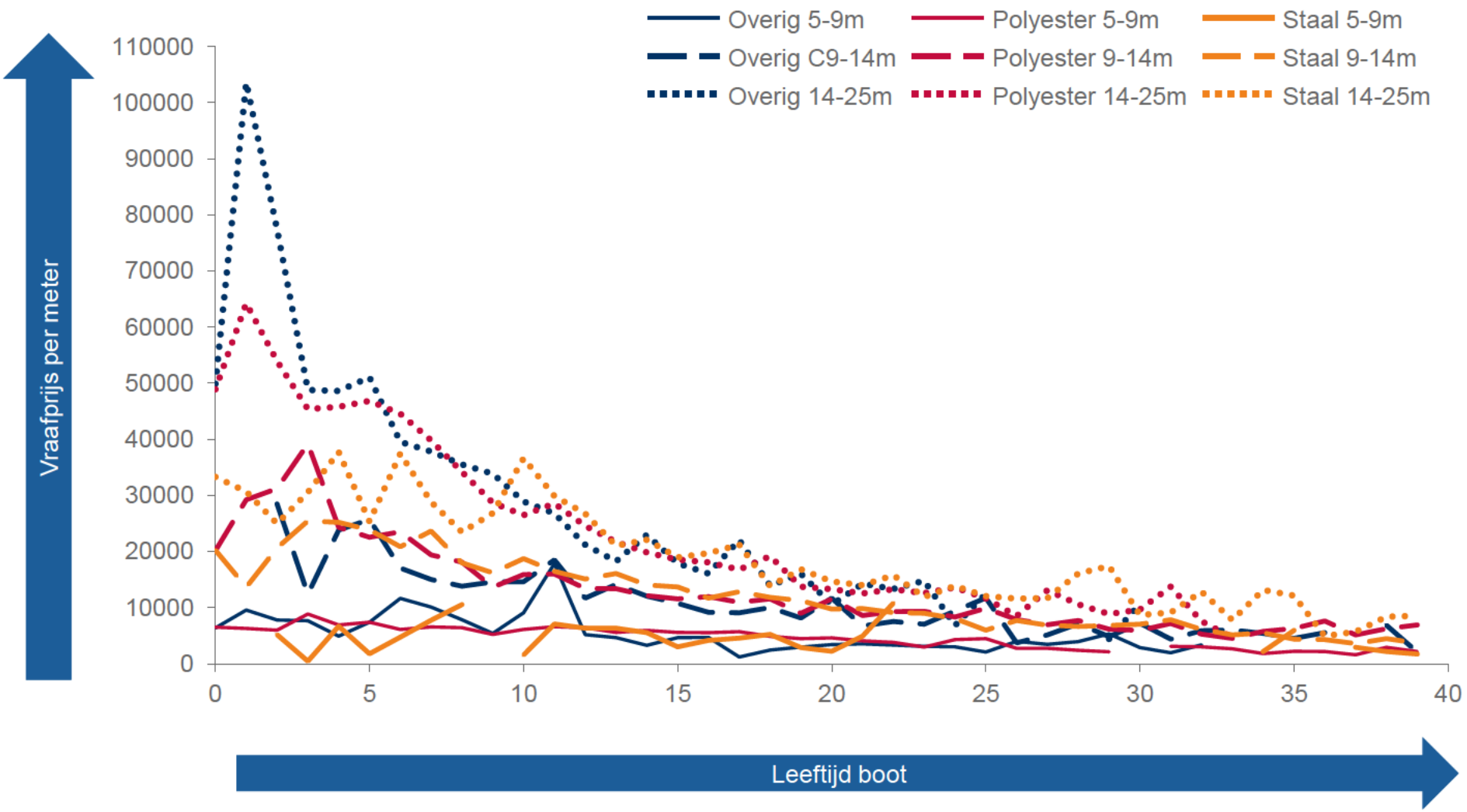
eden mccallum

Afmetingen vergunde boten, per type



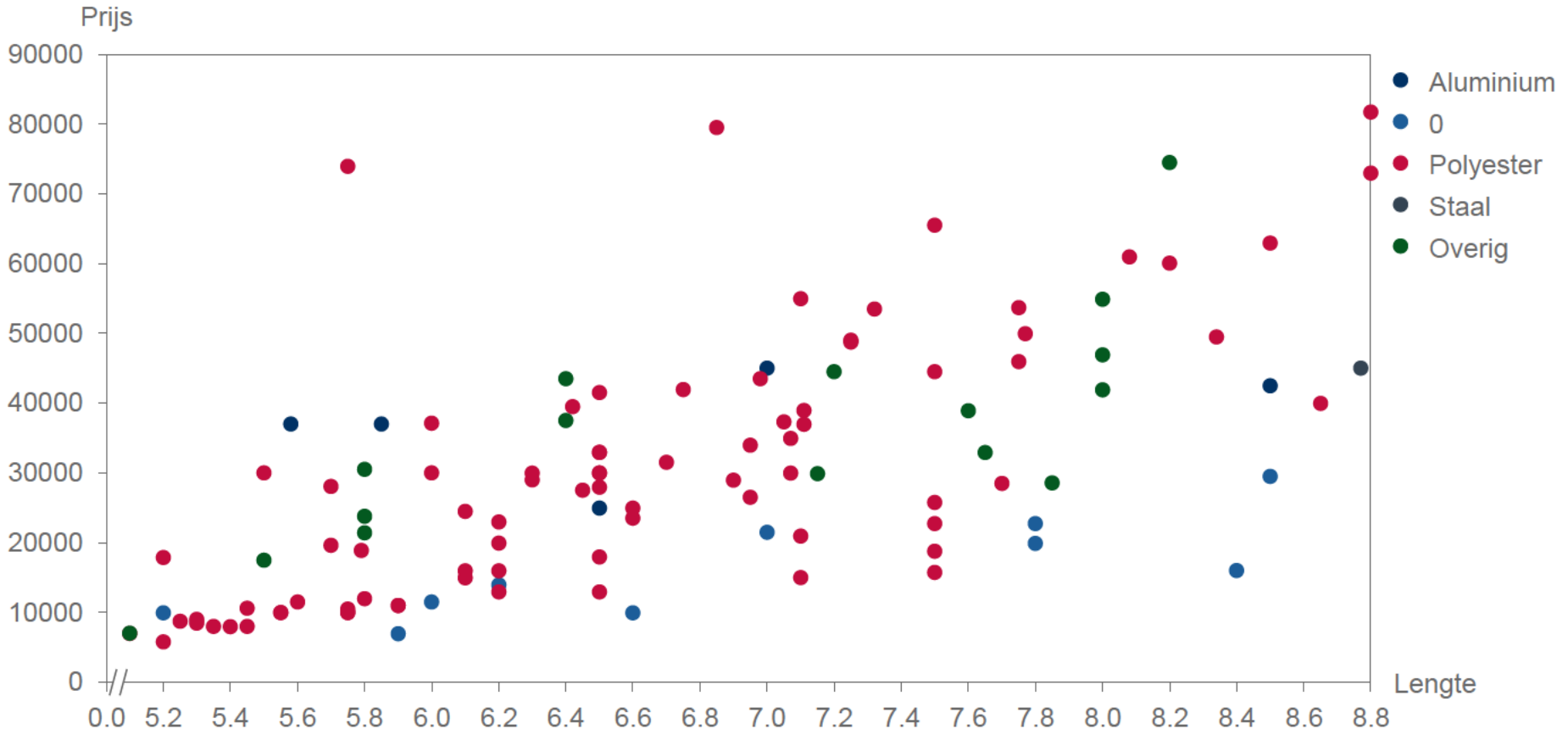
eden mccallum

Bootprijzen verschillen afhakelijk van de lengte en de leeftijd, maar minder naar het type materiaal (1/2)



eden mccallum

Sloepjes van maximaal 2 jaar oud, hebben een prijs, afhankelijk van de grootte van de boot van tussen de 10000 en 80000 euro



eden mccallum

Van: 5.1.2.e amsterdam.nl
Aan: 5.1.2.e
Cc: 5.1.2.e
Onderwerp: contact Ecorys
Datum: maandag 22 april 2019 23:48:21

Dag 5.1.2.e

Hierbij de contactgegevens van 5.1.2.e van Ecorys. Je kan haar het beste benaderen om te bespreken welke informatie zij al boven water gehaald hebben.

5.1.2.e
Mob:+31 6 5.1.2.e
Tel: +31 10 453 88 00
Email: 5.1.2.e @ecorys.com

@5.1.2.e: 5.1.2.e gaat enkele aanvullende onderzoeken uitvoeren.

Met vriendelijke groet,
5.1.2.e

Van: [redacted]@amsterdam.nl
Aan: [redacted]@globalguidesystems.com; [redacted]
Onderwerp: contact voor toegang tot AIS data
Datum: donderdag 18 april 2019 20:57:06

Dag [redacted] en [redacted] hierbij jullie wederzijdse contactgegevens.

@[redacted] zoals besproken is [redacted] in opdracht van de gemeente bezig met een aanvullend onderzoek naar de business modellen in de rondvaart. Graag maakt hij gebruik AIS data voor analyses [redacted] zal een verwerkers overeenkomst tekenen met de gemeente voor het gebruik van de AIS data voor dit onderzoek.

@[redacted] met [redacted] kan je contact opnemen om te bespreken welke analyses je op de data wilt kunnen uitvoeren en hoe deze data het beste hiervoor ontsloten kan worden.

@Allen: Er staat veel tijdsdruk en veel bestuurlijk belang op het onderzoek van [redacted] dus graag spoedig faciliteren van het onderzoek is wenselijk :-).

[redacted] 06[redacted]

[redacted]: 06-[redacted]

Dank en groeten,

[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

Van: [redacted]
Aan: [redacted]
Cc: [redacted]@waternet.nl
Onderwerp: Contact voor vragen over RPA lijst
Datum: donderdag 25 april 2019 15:51:44

Dag [redacted]

Vragen over de RPA lijst kan je stellen aan [redacted] zij beheert deze lijst. Bij voorkeur ontvangt ze de vragen per email. Haar gegevens zijn:
[redacted]
staf Vergunningen, Toezicht & Handhaving
Telefoon 06-[redacted]
[redacted]@waternet.nl

Groeten,
[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

Van: [redacted]@edenmccallum.com
Aan: [redacted]
Onderwerp: dataverzoek vermakelijkheidsretributie
Datum: dinsdag 7 mei 2019 13:45:36
Bijlagen: Dataverzoek vermakelijkheidsretributie (updated).xlsx

---

Hi [redacted],

Bijgevoegd zoals besproken een nieuwe versie van het dataverzoek. Dit keer met minstens drie belastingplichtigen per groep.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

Eden McCallum [redacted]

=;31 6 [redacted]

[redacted]@edenmccallum.com

This message may contain information that is confidential, privileged or ot=erwise protected from disclosure. If you are not the intended recipient, p=ease notify our office immediately: you should not copy, forward, disclose or use the contents. Eden McCallum m=y monitor outgoing and incoming mail for business purposes. Eden McCallum =LP is a limited liability partnership registered in England and Wales (OC375785) with its registered office at Orion House, 5 Upper St Martin=80s Lane, London, WC2H 9EA and locally registered offices in Amsterdam =nd Zurich.

Groep	KvK	Reder
Case 1	33065262	Meijers Rondvaartboten B.V.
Case 1	34226673	Edutech B.V.
Case 1	60794801	Smidtje Exploitatie B.V.
Case 2	33209806	Amsterdam Canal Cruises
Case 2	33279606	Rederij Plas
Case 2	34228777	Canal Rondvaart B.V.
Case 2	64127826	New Orange B.V.
Case 2	64127826	New Orange B.V.
Case 2	68433158	Varo PartnerShips B.V.
Case 3	32116197	Salonboot Belle van Zuylen
Case 3	34148255	Rederij Belle B.V.
Case 3	34201860	Jomart
Case 3	34229419	Stichting behoud salonboot Avanti
Case 3	34300114	Amsterdamse Salonboot Rederij B.V.
Case 4	01130096	WJH Beheer B.V.
Case 4	33217463	Salonboot Rederij Nederland B.V.
Case 4	33288620	CBD Holding B.V.
Case 4	34313413	Classic Ship Service
Case 4	34313413	I. Bruné Classic Ship Service
Case 4	34380148	Stichting Maritieme Zaken
Case 5	04122188	Rederij 't Smidtje
Case 5	30026519	Sinta B.V.
Case 5	58044124	RK Management en Beheer B.V.
Case 5	71209875	Flagship V.O.F.
Case 5	71274189	Starboard Boats B.V.
Case 6	34271461	Sloepdelen B.V.
Case 6	34280469	Kracht -7
Case 6	34282553	Rederij Paping
Case 6	52305635	Stichting Plastic Whale
Case 6	60078855	Dreamtime Boat Tours
Case 6	61916153	Orange Boats B.V.
Case 6	63046768	Amsterdam Boat Adventures
Case 6	68073763	I-Tours
Case 7	33076740	Rederij Lovers B.V.
Case 7	33076740	Rederij Lovers B.V.
Case 7	33140962	Rederij P. Kooij B.V.
Case 7	33164380	Blue Boat Company
Case 10	06087148	Stichting de Kalefater
Case 10	31024096	Wolfsburght B.V.
Case 10	33244192	Paradis Private Boat Tours
Case 10	33244192	Paradis Private Boat Tours B.V.
Case 10	34145653	Amsterdam Boat Events
Case 10	34145653	Amsterdam Boat Events
Case 10	34368029	Admiraal Heijn
Case 10	34368029	E-Boats
Case 10	34368029	Zonneboot Amsterdam
Case 10	34368029	Zonneboot Amsterdam
Case 10	67329624	Amsterdamse Rondvaart Maatschappij
Case 11	30038432	Scheepsbouw Achterbos Theo Kok

Case 11	32116194	Adeline B.V.
Case 11	32116195	Salonboot Dame van Amstel B.V.
Case 11	33270850	Waterlelie Rondvaart
Case 11	34135390	Aemstelland B.V.
Case 11	34135390	Rederij Aemstelland BV
Case 11	34151722	Oenone
Case 11	34153313	De Rederij C.V.
Case 11	34181087	Rederij Cruise with Us
Case 11	34181087	Rederij Cruise with Us
Case 11	41214814	Stichting m.s. Agatha
Case 11	57088985	Pro-Line Event Support
Case 11	59384662	Bughouse Tours Amsterdam
Case 12	34286280	Arviro B.V.
Case 12	50605402	Stichting Motorschip De Jonckvrouw
Case 12	59443014	Rederij de Jordaan
Case 12	86011679	Vaartuig
Case 13	27349735	Vallon B.V.
Case 13	37125759	Ard Karsten Beheer B.V.
Case 13	37125759	Damtours.nl
Case 13	56801815	Mokumboot B.V.
Case 13	61580384	Boot2Go B.V.
Case 13	68415990	Booot V.O.F.
Case 13	68870302	Classic Boat Cruises
Case 13	71232532	Fun Amsterdam
Case 13	Onbekend	Canal Explorer
Case 13	Onbekend	Elektrohaven
Case 13	Onbekend	Flagship Amsterdam V.O.F.
Case 13	Onbekend	G. van Stijn Holding B.V.
Case 13	Onbekend	Meinemad, W.D.
Case 13	Onbekend	Nelissen & Van Velsen
Case 13	Onbekend	Saloonboot Hilda
Case 13	Onbekend	XXX Boat Tours Amsterdam
Case 14	34171914	Dankbaarheid Charters
Case 14	34296985	Algemene Amsterdamse Rederij Noord-Zuid B.V.
Case 14	34360002	Amsterdam Sloep Huren VOF
Case 14	52159760	Meijer Maritieme Services
Case 14	58278206	The Flying Dutch Guide
Case 14	61249602	VaDa Security
Case 14	65274571	Rederij Voogd B.V.
Case 14	67870120	Floating Amsterdam B.V.
Case 14	67916759	Pure Boats B.V.i.o.
Case 15	33290675	Canal Motorboats B.V.
Case 15	34149005	Jachtwerf de Hoop
Case 15	34150328	Stevens Watersport
Case 15	34264912	Canal Affaires
Case 15	52045692	Supiore B.V.
Case 15	54876354	Bootverhuur Amsterdam
Case 15	57676747	Boaty B.V.
Case 15	59491086	Ambolux Classic Ecoboats
Case 15	61607614	Plastic Whale B.V.

Case 15	64821846	Amsterdam Bootverhuur B.V.
Case 15	67472354	Lab6
Case 20	01090075	Rederij Griffioen
Case 20	01090075	Rederij Griffioen
Case 20	32119390	Rock that Boat
Case 20	33201408	Canal Bus
Case 20	33201408	Canal Bus B.V.
Case 20	33202371	Amsterdamse Watertaxi Centrale B.V.
Case 20	34184567	Canal Company
Case 20	34184567	Canal Company
Case 20	34184567	Canal Company B.V.
Case 20	34184567	Canal Company B.V.
Case 20	34219160	Stichting Cordaan Groep
Case 20	34256485	Smidtje Holding B.V.
Case 20	34329648	Rederij Amsterdam B.V.
Case 20	63246074	Smidtje Beheer B.V.
Case 20	63246074	Smidtje Beheer B.V.
Case 20	67776809	Rederij Friendship B.V.
Case 21	04022884	Atropa Belladonna B.V.
Case 21	05041473	Ir. P.P.A. Berk Beheer Zwolle B.V.
Case 21	30134431	Hollandsche Vaartochten Maatschappij B.V.
Case 21	33253631	Café de Sluyswacht
Case 21	33298671	Avontuur Amsterdam
Case 21	33298802	Stichting Batello
Case 21	34115403	Vereniging Vrienden van de Boonapanich
Case 21	34178332	Sailtye
Case 21	34178332	Sailtye
Case 21	34184883	Luxe Boten B.V.
Case 21	34184883	Vereniging van Vrienden van de Britannia
Case 21	34253308	Adam's Boats B.V.
Case 21	34275812	Sloepvrienden
Case 21	34275812	Sloepvrienden
Case 21	34358841	Sop B.V.
Case 21	34379704	Hannekes Boot
Case 21	50080105	Leemstar
Case 21	54481287	Doeke Visser
Case 21	54696100	Amsterdam Boat Center
Case 21	54696100	Amsterdam Boat Center
Case 21	55154077	Windkracht 18 B.V.
Case 21	56684835	Rederij Vlaun
Case 21	57649669	Demi Trading
Case 21	57649669	Demi Trading
Case 21	59134232	Electric Tours B.V.
Case 21	62118331	Rederij Nassau B.V.
Case 21	64222519	Amstelboats.nl
Case 21	73234907	Rederij de Nederlanden
Case 21	73234907	Rederj de Nederlanden

Van: [redacted]@edenmccallum.com
Aan: [redacted]
Cc: [redacted]
Onderwerp: Dataverzoek vermakelijkheidsretributie
Datum: donderdag 9 mei 2019 13:50:21

Beste [redacted],

We spraken elkaar gisteren aan de telefoon. Ik begreep van je dat veel van de kvk nummers die ik heb gespecificeerd niet voorkomen in de belastingen database. Als ik het goed heb zou je mij vanmorgen een overzichtje sturen van wat wel, en wat niet te matchen is. Volgens mij heb ik nog niets gekregen, of je mailtje gemist. Hierbij een vriendelijke reminder.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

Eden McCallum [redacted]

+31 6 [redacted]

[redacted]@edenmccallum.com

This message may contain information that is confidential, privileged or ot=erwise protected from disclosure. If you are not the intended recipient, p=ease notify our office immediately: you should not copy, forward, disclose or use the contents. Eden McCallum m=y monitor outgoing and incoming mail for business purposes. Eden McCallum =LP is a limited liability partnership registered in England and Wales (OC375785) with its registered office at Orion House, 5 Upper St Martin=80s Lane, London, WC2H 9EA and locally registered offices in Amsterdam =nd Zurich.

Van: [redacted]@edenmccallum.com
Aan: [redacted]
Cc: [redacted]
Onderwerp: Dataverzoek vermakelijkheidsretributie
Datum: vrijdag 26 april 2019 11:32:29
Bijlagen: Dataverzoek vermakelijkheidsretributie.xlsx

Beste [redacted]

Bedankt voor het korte overleg vanmorgen. Ik zou per mail bij je terugkomen met een specifiek verzoek.

Context:

De gemeente Amsterdam heeft Eden McCallum opdracht
gegeven voor een onderzoek naar de terugverdientijd van schepen die gebruikt worden voor passagiersvaart in Amsterdam, en is voornemens de resultaten van het onderzoek te gebruiken om specifiek beleid op te stellen. Het begrip terugverdientijd heeft juridische waarde voor de gemeente, en wordt gezien als een absolute ondergrens voor de duur van een vergunning. De opgevraagd gegevens zijn noodzakelijk om tot een goede inschatting van de terugverdientijd te komen en zullen alleen voor dit onderzoek worden gebruikt.

De gegevens waar het om gaat betreft de vermakelijkheidsretributie, een belasting die wordt geheven per rondvaartpassagier (specifieke drempels, en uitzonderingen daar gelaten). Aan de hand van de afgedragen belasting is een inschatting te maken van het aantal passagiers per type boot. De belangrijkste beperking hierin voor het onderzoek, is dat geen specifieke gegevens over individuele bedrijven kan worden gedeeld. Om daaraan tegemoet te komen zijn groepen van bedrijven opgesteld, die altijd meer dan één entiteit omvatten. Waar mogelijk is de groep zo groot mogelijk gemaakt, maar gegeven de grote verscheidenheid aan schepen in de vaart, en de noodzaak om te komen tot een precieze schatting per type schip, zijn er ook groepen waarin slechts twee reders voorkomen.

Gegevensverzoek:

Bijgevoegde Excel is weergegeven welke entiteiten per groep moeten
worden samengevoegd. De kenmerken waaraan de bedrijven zijn te identificeren zijn handelsnamen, en het Kamer van Koophandel nummer. Aangezien van bedrijven verschillende schrijfwijzen bestaan, kan het zijn dat een bedrijf (nummer) eerdere keren in de lijst voorkomt (bijvoorbeeld bij Rederij Lovers met en zonder spatie). Bij het samenstellen van het verzoek is ervoor gezorgd dat er altijd meerdere KvK nummers per groep zijn, om te voorkomen dat over individuele bedrijven gegevens worden gedeeld.

Mocht u naar aanleiding van dit verzoek nog verder vragen hebben, dan kunt u mij bereiken op onderstaand nummer en e-mailadres.

[redacted]

Eden McCallum [redacted]

+31 6 [redacted]

[redacted]@edenmccallum.com

This message may contain information that is confidential, privileged or ot=erwise protected from disclosure. If you are not the intended recipient, p=ease notify our office immediately: you should not copy, forward, disclose or use the contents. Eden McCallum m=y monitor outgoing and incoming mail for business purposes. Eden McCallum =LP is a limited liability partnership registered in England and Wales (OC375785) with its registered office at Orion House, 5 Upper St Martin=80s Lane, London, WC2H 9EA and locally registered offices in Amsterdam =nd Zurich.

Groep	KvK	Reder
Case 1	33065262	Meijers Rondvaartboten B.V.
Case 1	34226673	Edutech B.V.
Case 3	34300114	Amsterdamse Salonboot Rederij B.V.
Case 3	34201860	Jomart
Case 3	32116197	Salonboot Belle van Zuylen
Case 3	34229419	Stichting behoud salonboot Avanti
Case 3	34148255	Rederij Belle B.V.
Case 4	33288620	CBD Holding B.V.
Case 4	34313413	Classic Ship Service
Case 4	33217463	Salonboot Rederij Nederland B.V.
Case 4	01130096	WJH Beheer B.V.
Case 4	34380148	Stichting Maritieme Zaken
Case 4	34313413	I. Bruné Classic Ship Service
Case 5	04122188	Rederij 't Smidtje
Case 5	30026519	Sinta B.V.
Case 5	71209875	Flagship V.O.F.
Case 5	58044124	RK Management en Beheer B.V.
Case 5	71274189	Starboard Boats B.V.
Case 6	61916153	Orange Boats B.V.
Case 6	68073763	I-Tours
Case 7	33164380	Blue Boat Company
Case 7	34228777	Canal Rondvaart B.V.
Case 7	33076740	Rederij Lovers B.V.
Case 7	33140962	Rederij P. Kooij B.V.
Case 7	33279606	Rederij Plas
Case 7	64127826	New Orange B.V.
Case 7	64127826	New Orange B.V.
Case 7	33076740	Rederij Lovers B.V.
Case 7	68433158	Varo PartnerShips B.V.
Case 8	33209806	Amsterdam Canal Cruises
Case 8	60794801	Smidtje Exploitatie B.V.
Case 10	34145653	Amsterdam Boat Events
Case 10	33244192	Paradis Private Boat Tours B.V.
Case 10	31024096	Wolfsburght B.V.
Case 10	33244192	Paradis Private Boat Tours
Case 10	06087148	Stichting de Kalefater
Case 10	34145653	Amsterdam Boat Events
Case 10	34368029	Admiraal Heijn
Case 10	34368029	Zonneboot Amsterdam
Case 10	67329624	Amsterdamse Rondvaart Maatschappij
Case 10	34368029	E-Boats
Case 10	34368029	Zonneboot Amsterdam
Case 11	34153313	De Rederij C.V.
Case 11	34135390	Rederij Aemstelland BV
Case 11	33270850	Waterlelie Rondvaart
Case 11	32116194	Adeline B.V.
Case 11	34135390	Aemstelland B.V.
Case 11	34181087	Rederij Cruise with Us
Case 11	32116195	Salonboot Dame van Amstel B.V.

Case 11	34181087	Rederij Cruise with Us
Case 11	34151722	Oenone
Case 11	41214814	Stichting m.s. Agatha
Case 11	59384662	Bughouse Tours Amsterdam
Case 11	30038432	Scheepsbouw Achterbos Theo Kok
Case 11	57088985	Pro-Line Event Support
Case 12	34286280	Arviro B.V.
Case 12	50605402	Stichting Motorschip De Jonckvrouw
Case 12	59443014	Rederij de Jordaan
Case 12	86011679	Vaartuig
Case 13	Onbekend	Meinemad, W.D.
Case 13	Onbekend	Saloonboot Hilda
Case 13	Onbekend	Canal Explorer
Case 13	56801815	Mokumboot B.V.
Case 13	37125759	Ard Karsten Beheer B.V.
Case 13	Onbekend	Elektrohaven
Case 13	61580384	Boot2Go B.V.
Case 13	Onbekend	G. van Stijn Holding B.V.
Case 13	68415990	Booot V.O.F.
Case 13	68870302	Classic Boat Cruises
Case 13	37125759	Damtours.nl
Case 13	Onbekend	Flagship Amsterdam V.O.F.
Case 13	71232532	Fun Amsterdam
Case 13	Onbekend	Nelissen & Van Velsen
Case 13	27349735	Vallon B.V.
Case 13	Onbekend	XXX Boat Tours Amsterdam
Case 14	34360002	Amsterdam Sloep Huren VOF
Case 14	34296985	Algemene Amsterdamse Rederij Noord-Zuid B.V.
Case 14	34171914	Dankbaarheid Charters
Case 14	67870120	Floating Amsterdam B.V.
Case 14	52159760	Meijer Maritieme Services
Case 14	67916759	Pure Boats B.V.i.o.
Case 14	65274571	Rederij Voogd B.V.
Case 14	58278206	The Flying Dutch Guide
Case 14	61249602	VaDa Security
Case 15	33290675	Canal Motorboats B.V.
Case 15	34271461	Sloepdelen B.V.
Case 15	57676747	Boaty B.V.
Case 15	61607614	Plastic Whale B.V.
Case 15	52045692	Supiore B.V.
Case 15	34282553	Rederij Paping
Case 15	60078855	Dreamtime Boat Tours
Case 15	59491086	Ambolux Classic Ecoboats
Case 15	52305635	Stichting Plastic Whale
Case 15	54876354	Bootverhuur Amsterdam
Case 15	64821846	Amsterdam Bootverhuur B.V.
Case 15	34149005	Jachtwerf de Hoop
Case 15	34150328	Stevens Watersport
Case 15	63046768	Amsterdam Boat Adventures
Case 15	34264912	Canal Affaires

Case 15	34280469	Kracht -7
Case 15	67472354	Lab6
Case 20	33202371	Amsterdamse Watertaxi Centrale B.V.
Case 20	33201408	Canal Bus
Case 20	34184567	Canal Company
Case 20	34329648	Rederij Amsterdam B.V.
Case 20	67776809	Rederij Friendship B.V.
Case 20	01090075	Rederij Griffioen
Case 20	63246074	Smidtje Beheer B.V.
Case 20	34256485	Smidtje Holding B.V.
Case 20	01090075	Rederij Griffioen
Case 20	33201408	Canal Bus B.V.
Case 20	34219160	Stichting Cordaan Groep
Case 20	32119390	Rock that Boat
Case 20	34184567	Canal Company
Case 20	34184567	Canal Company B.V.
Case 20	34184567	Canal Company B.V.
Case 20	63246074	Smidtje Beheer B.V.
Case 21	33298671	Avontuur Amsterdam
Case 21	30134431	Hollandsche Vaartochten Maatschappij B.V.
Case 21	73234907	Rederij de Nederlanden
Case 21	56684835	Rederij Vlaun
Case 21	73234907	Rederj de Nederlanden
Case 21	34379704	Hannekes Boot
Case 21	34275812	Sloepvrienden
Case 21	54696100	Amsterdam Boat Center
Case 21	50080105	Leemstar
Case 21	34275812	Sloepvrienden
Case 21	64222519	Amstelboats.nl
Case 21	34184883	Luxe Boten B.V.
Case 21	34115403	Vereniging Vrienden van de Boonapanich
Case 21	33298802	Stichting Batello
Case 21	34253308	Adam's Boats B.V.
Case 21	04022884	Atropa Belladonna B.V.
Case 21	33253631	Café de Sluyswacht
Case 21	57649669	Demi Trading
Case 21	54481287	Doeke Visser
Case 21	59134232	Electric Tours B.V.
Case 21	05041473	Ir. P.P.A. Berk Beheer Zwolle B.V.
Case 21	62118331	Rederij Nassau B.V.
Case 21	34178332	Sailtye
Case 21	34358841	Sop B.V.
Case 21	55154077	Windkracht 18 B.V.
Case 21	54696100	Amsterdam Boat Center
Case 21	57649669	Demi Trading
Case 21	34178332	Sailtye
Case 21	34184883	Vereniging van Vrienden van de Britannia

Van: [redacted]@edenmccallum.com
Aan: [redacted]
Cc: [redacted]
Onderwerp: Document
Datum: maandag 20 mei 2019 13:06:29
Bijlagen: 20190520 Eerste bevindingen.pdf

Excuses voor de vertraging

Met vriendelijke groet,

[redacted]

Eden McCallum [redacted]

+31 6 [redacted]

This message may contain information that is confidential, privileged or ot=erwise protected from disclosure. If you are not the intended recipient, p=ease notify our office immediately: you should not copy, forward, disclose or use the contents. Eden McCallum m=y monitor outgoing and incoming mail for business purposes. Eden McCallum =LP is a limited liability partnership registered in England and Wales (OC375785) with its registered office at Orion House, 5 Upper St Martin=80s Lane, London, WC2H 9EA and locally registered offices in Amsterdam =nd Zurich.



Terugverdientijd passagiersvaart Amsterdam

08-05-2019

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.

Agenda

Samenvatting

Belangrijkste aannames

Bevindingen per case

Volgende stappen

Appendix

Wij hebben gekeken naar 6 veelvoorkomende type boten met de hieronder beschreven eigenschappen

Beschrijving boten meegenomen in het onderzoek

Eigenschap	Case 1	Case 2	Case 3	Case 4	Case 5	Case 6
	Glasbak groot	Glasbak	Salonboot groot	Salonboot klein	Sloep groot	Sloep klein
Type boot	Glasbak	Glasbak	Salonboot	Salonboot	Sloep	Sloep
Vergunning segment	Bemand groot	Bemand gesloten	Bemand groot	Bemand gesloten	Bemand open	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
Aandrijving	Elektrisch	Elektrisch	Elektrisch	Elektrisch	Elektrisch	Elektrisch

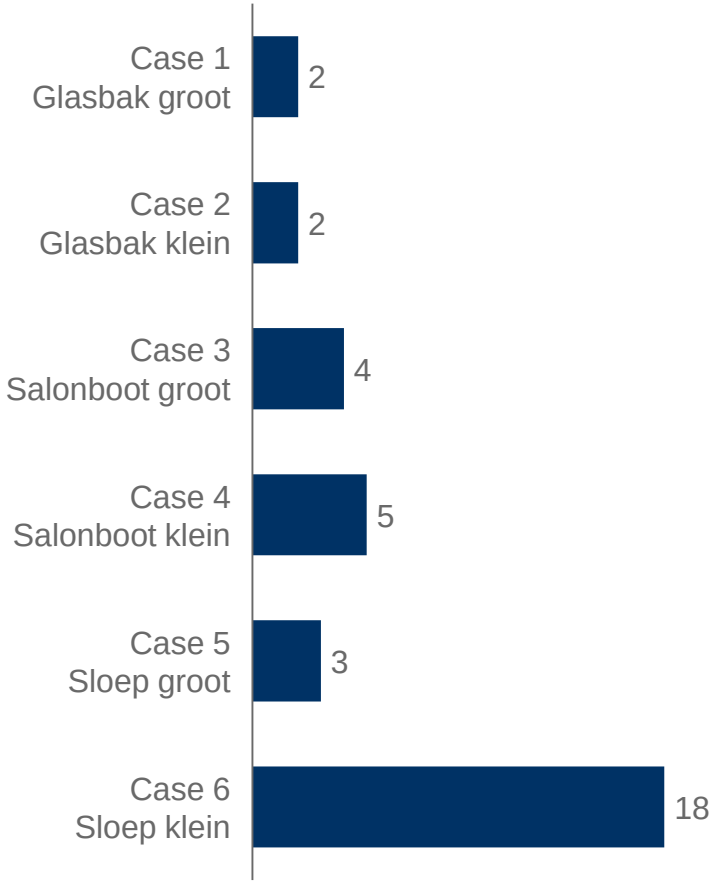
Bron: RPA lijst; Eden McCallum analyse

De terugverdientijd en de aantrekkelijkheid van een investering verschilt sterk per type boot

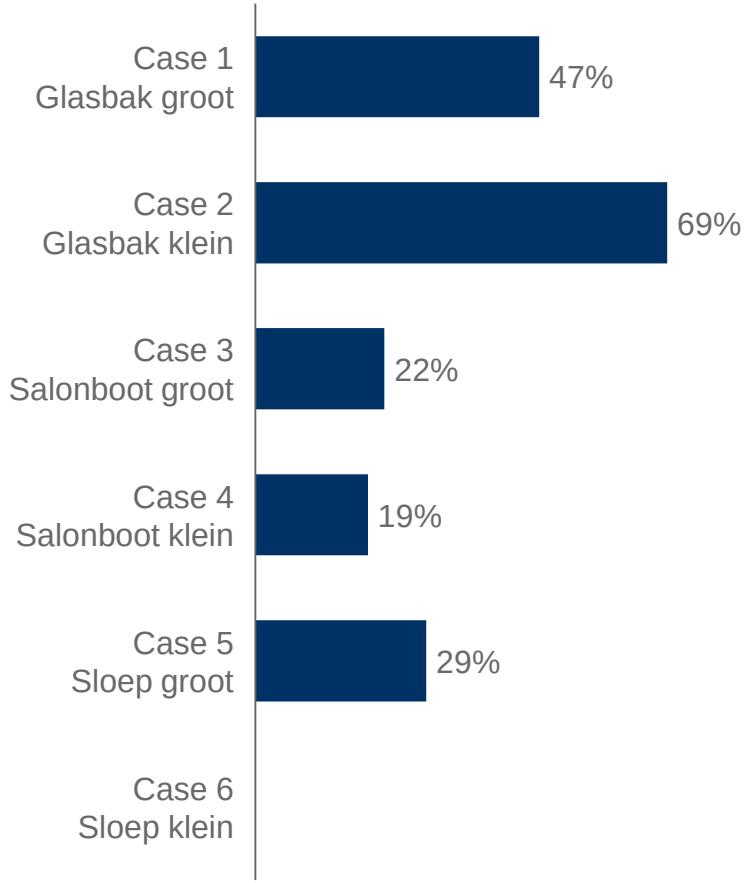
Samenvatting van de belangrijkste bevindingen
Terugverdientijd (in hele jaren) en rendement op geïnvesteerd vermogen

Indicatieve resultaten

Terugverdientijd in operationele jaren



Rendement op geïnvesteerd vermogen*



Bron: Eden McCallum model *bij 50% vreemd vermogen

eden mccallum

Agenda

Samenvatting

Belangrijkste aannames

Bevindingen per case

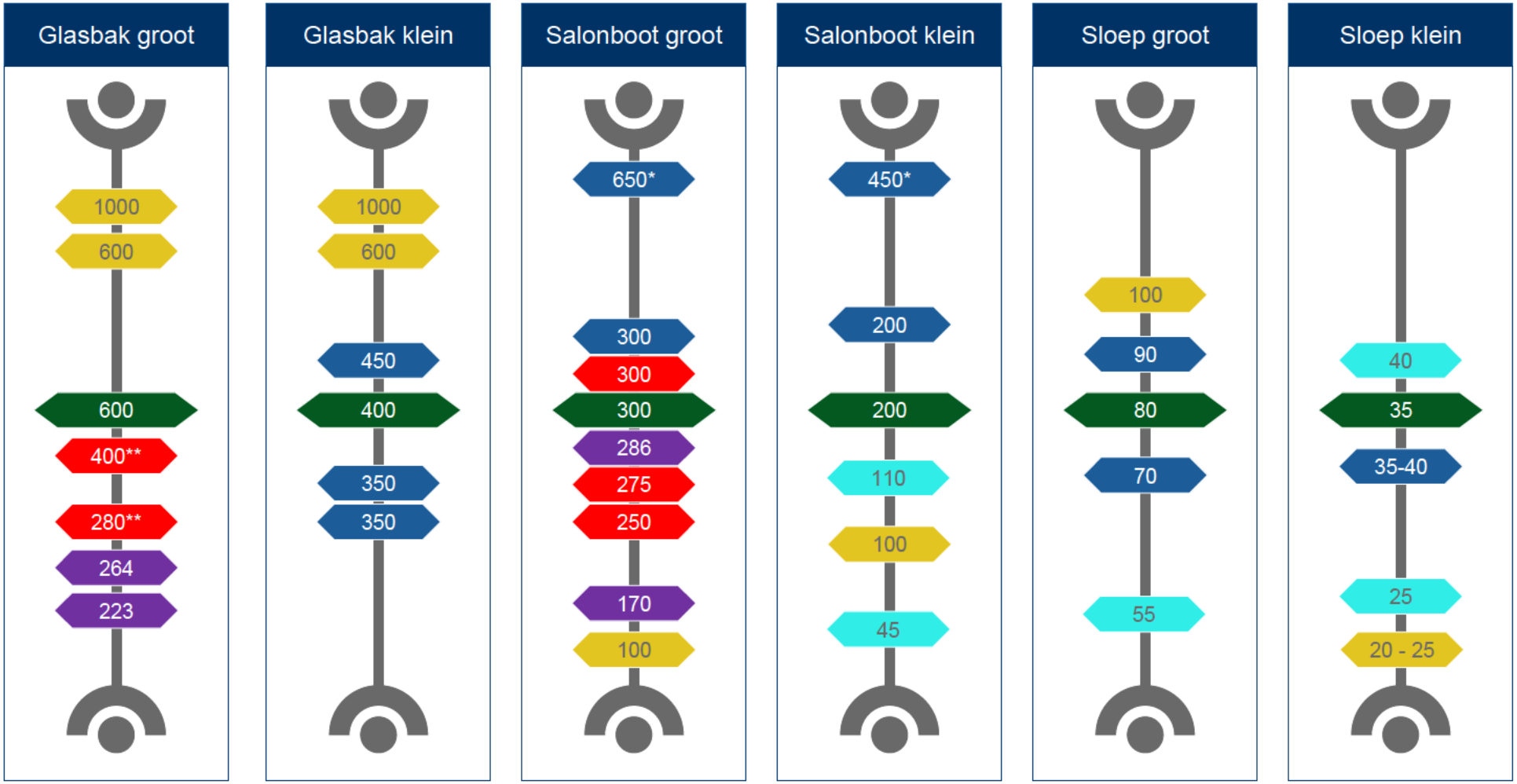
Volgende stappen

Appendix

eden mccallum

De terugverdientijd wordt in belangrijke mate bepaald door de aanschafkosten van een boot, waarvoor verschillende bronnen zijn gebruikt

Schatting aanschafwaarde boot

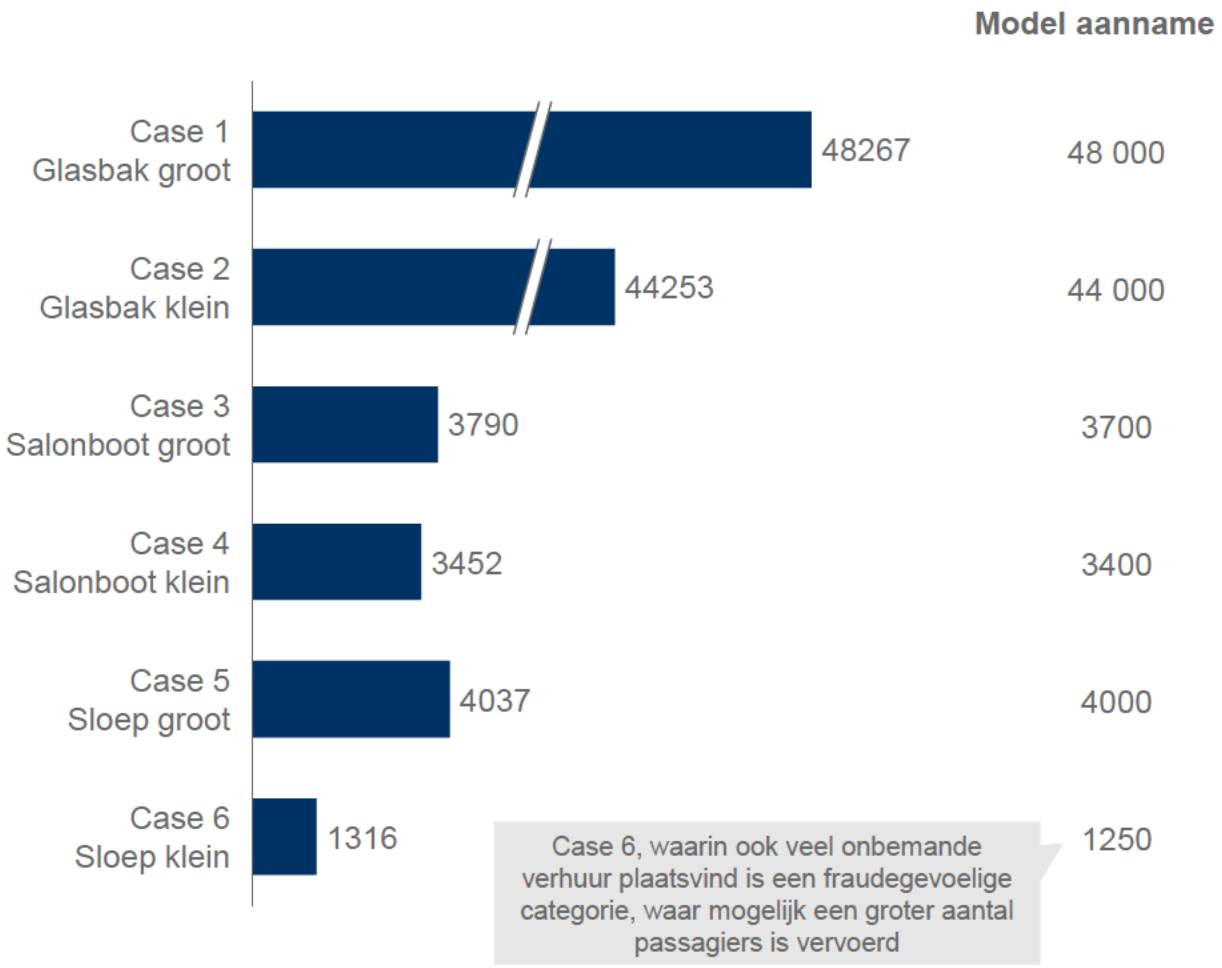


Legenda: Aanname model | Koopakte | Jaarverslag | Interviews | Ecorys | Online aanbod

Bron: Meerdere bronnen, verduidelijkt in de legenda; *Salonboot nieuw laten bouwen, met oud casco. ** Gebaseerd op overdracht meerdere schepen

Het aantal vervoerde passagiers is vast te stellen aan de hand van afgedragen belasting

(Onderbouwing) aangenomen volumes per type boot

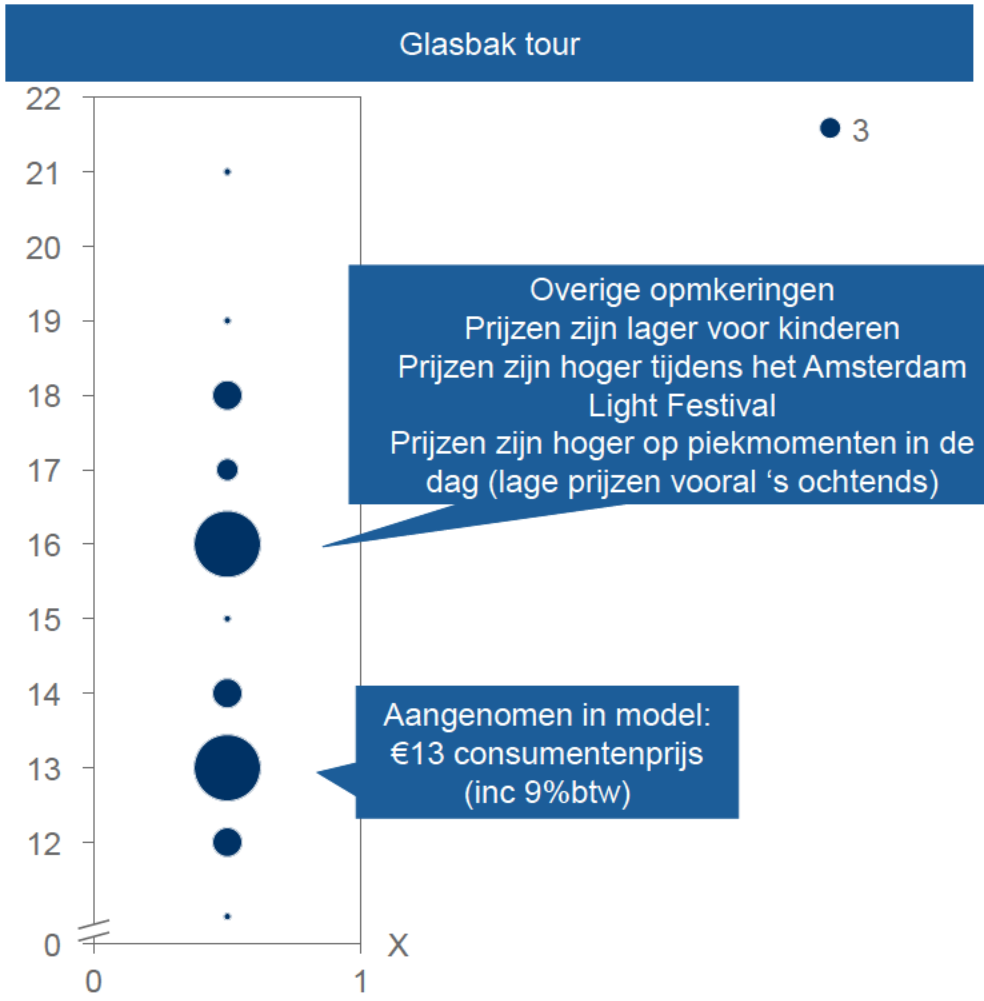


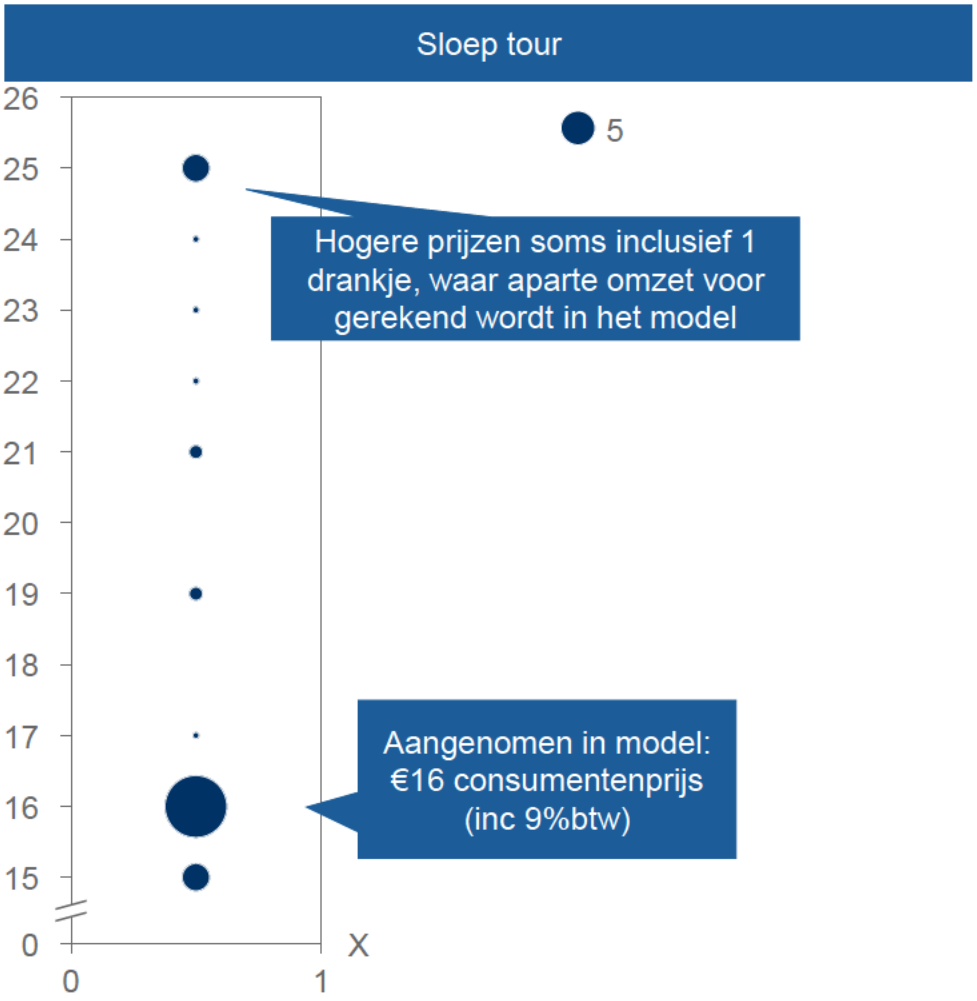
Toelichting

- Er zijn met zorg groepen van bedrijven samengesteld, waarvan de vloot vergelijkbare kenmerken heeft
- Voor die groepen is berekend wat de afgedragen vermakelijkheidsretributie is geweest in 2018; een belasting van €0.66 per vervoerde passagier
- Voor die groepen is tevens vastgesteld hoeveel boten er in de vaart waren, op basis van de datum waarop de eerste sticker is vergeven.
- Door deze twee bronnen te combineren is een schatting gemaakt van het gemiddeld aantal vervoerde passagiers per type boot
- Hierbij is aangenomen dat ieder belastingsubject de volledige belastingvrijstelling voor 250 passagiers per kwartaal heeft gebruikt

eden mccallum

De basisprijs van een ticket per type boot





eden mccallum

Voor salonboten en onbemande vaartuigen – omzet te berekenen aan de hand van huur per uur

Agenda

Samenvatting

Belangrijkste aannames

Bevindingen per case

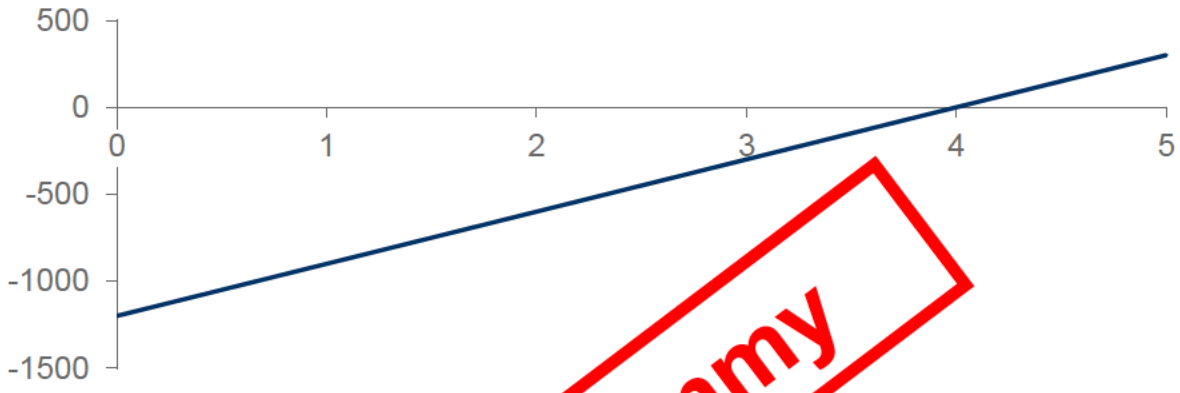
Volgende stappen

Appendix

De terugverdientijd van case 1 - glasbak groot - ligt tussen x en y jaar

Overzicht uitgangspunten en terugverdientijd glasbak (case 1 – bemand groot)





Dummy

Eigenschappen boot
• Vergunning: Bemand groot • Capaciteit: 80 – 90 personen • Afmeting (L x B): 20 x 4.25 m • Aandrijving: Elektrisch

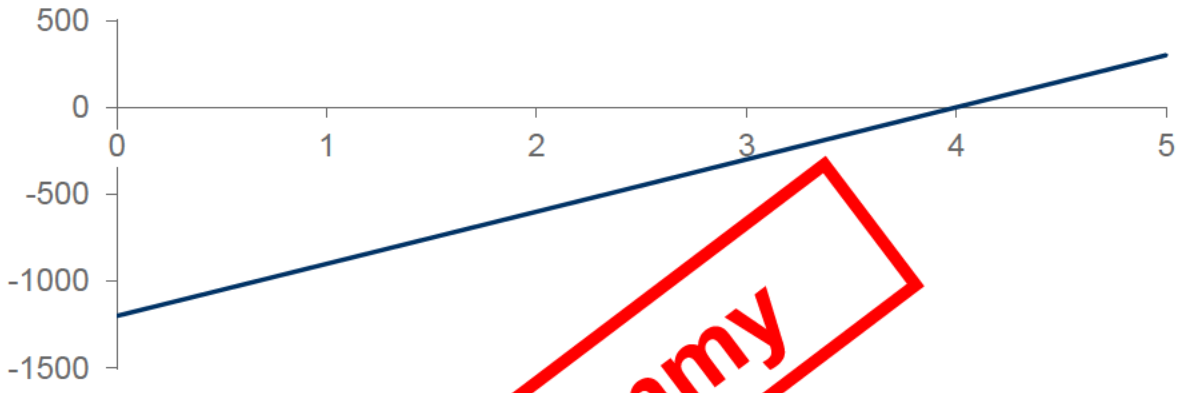
Uit ness case
• Aanschaf: • Omzet: • Operationele kosten: – Onderhoud: – Schoonmaak: – Verzekeringen: – Personeel: – VRM: – Ligplaatsgeld: – Energiekosten

eden mccallum

De terugverdientijd van case 2 - glasbak klein - ligt tussen x en y jaar

Overzicht uitgangspunten en terugverdientijd glasbak (case 2 – bemand gesloten)





Dummy

Eigenschappen boot
• Vergunning: Bemand gesloten • Capaciteit: 64 – 67 personen • Afmeting (L x B): 14 x 3.75 m • Aandrijving: Elektrisch

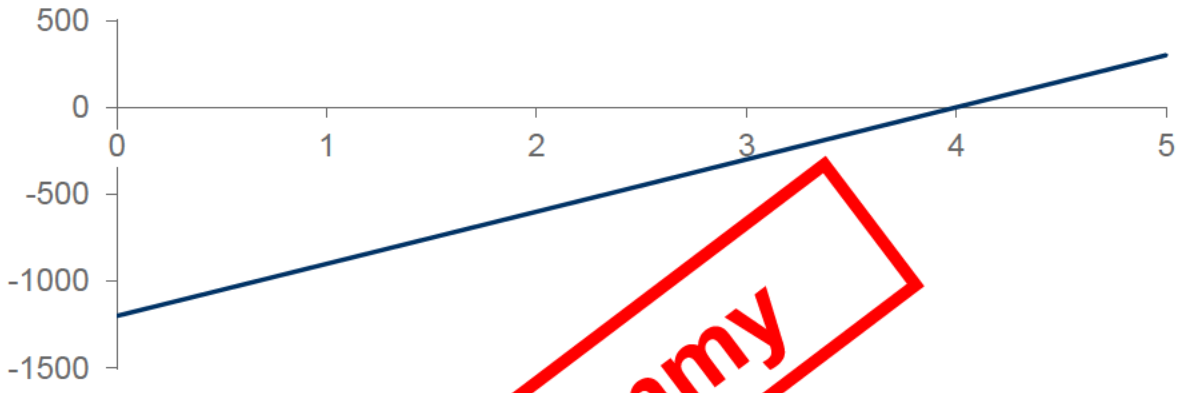
usiness case
• Aanschaf: • Omzet: • Operationele kos – Onderhoud: – Schoonmaak: – Verzekeringen: – Personeel: – VRM: – Ligplaatsgeld: – Energiekosten

 Bron: Pexels

De terugverdientijd van case 3 - salonboot groot - ligt tussen x en y jaar

Overzicht uitgangspunten en terugverdientijd salonboot (case 3 – bemand groot)





Dummy

Eigenschappen boot
• Vergunning: Bemand groot • Capaciteit: 30 personen • Afmeting (L x B): 14 x 3 m • Aandrijving: Elektrisch

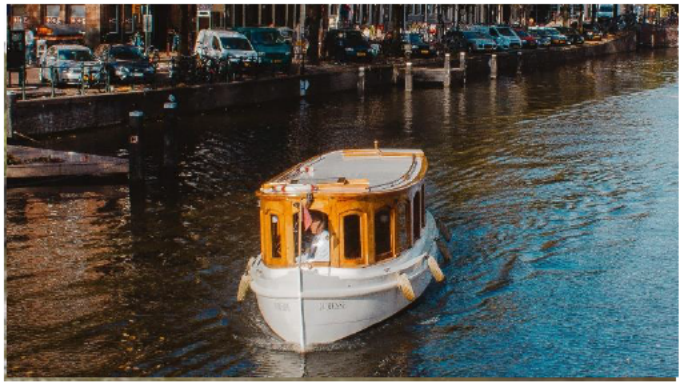
usiness case
• Aanschaf: • Omzet: • Operationele kost – Onderhoud: – Schoonmaak: – Verzekeringen: – Personeel: – VRM: – Ligplaatsgeld: – Energiekosten

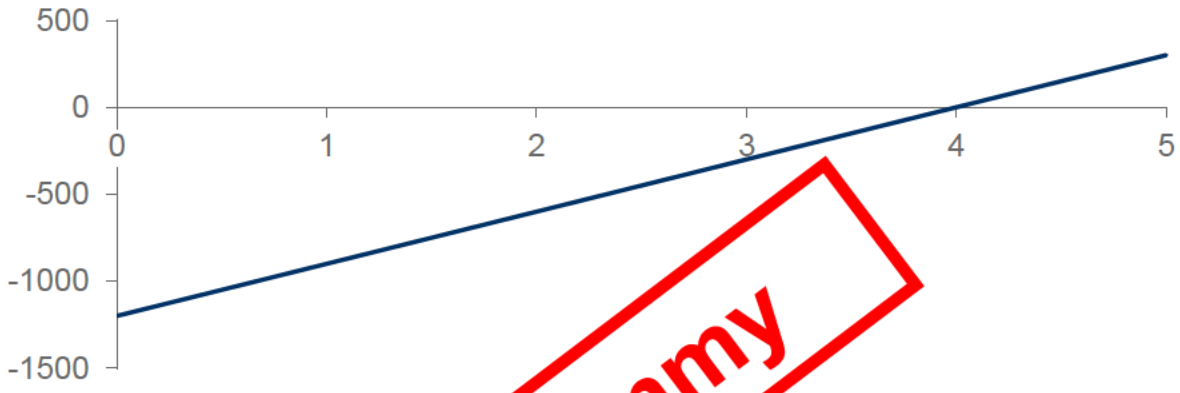
 Bron: Pexels

eden mccallum

De terugverdientijd van case 4 - salonboot klein - ligt tussen x en y jaar

Overzicht uitgangspunten en terugverdientijd salonboot (case 4 – bemand gesloten)





Dummy

Eigenschappen boot
• Vergunning: Bemand gesloten • Capaciteit: 12 personen • Afmeting (L x B): 10 x 2.6 m • Aandrijving: Elektrisch

usiness case
• Aanschaf: • Omzet: • Operationele kost – Onderhoud: – Schoonmaak: – Verzekeringen: – Personeel: – VRM: – Ligplaatsgeld: – Energiekosten

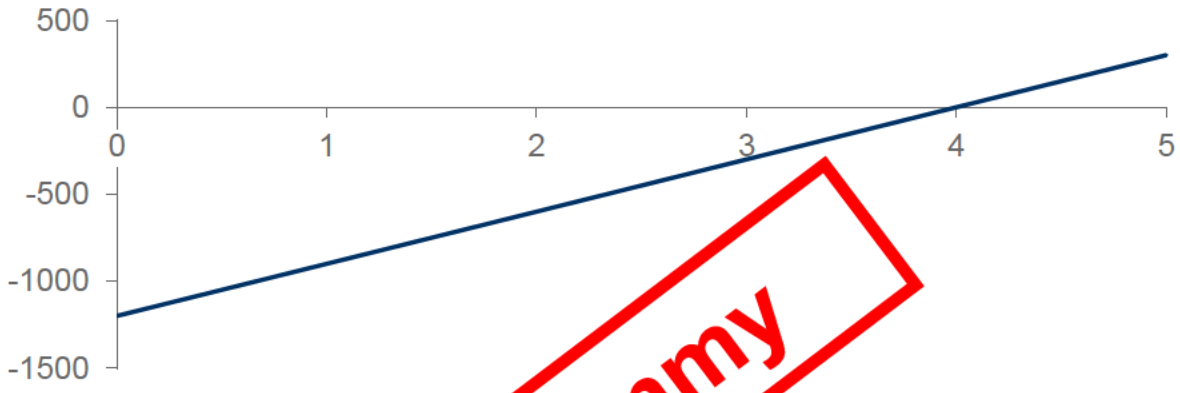
 Bron: Unsplash

eden mccallum

De terugverdientijd van case 5 - sloep groot - ligt tussen x en y jaar

Overzicht uitgangspunten en terugverdientijd sloep (case 5 – bemand open)





Dummy

Eigenschappen boot
• Vergunning: Bemand open • Capaciteit: 44 personen • Afmeting (L x B): 10 x 3.15 m • Aandrijving: Elektrisch

usiness case
• Aanschaf: • Omzet: • Operationele kost – Onderhoud: – Schoonmaak: – Verzekeringen: – Personeel: – VRM: – Ligplaatsgeld: – Energiekosten

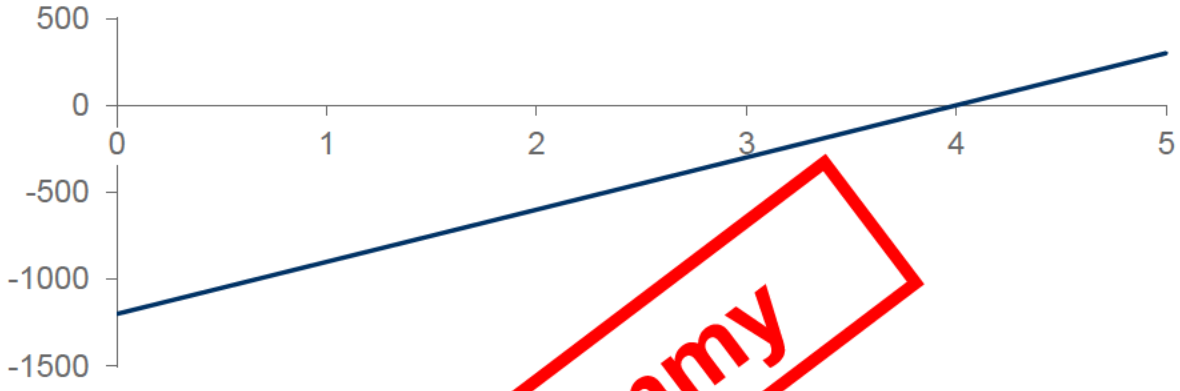
 Bron: Pixabay

eden mccallum

De terugverdientijd van case 6 - sloep klein - ligt tussen x en y jaar

Overzicht uitgangspunten en terugverdientijd sloep (case 6 – onbemand)





Dummy

Eigenschappen boot
• Vergunning: Onbemand • Capaciteit: 7 – 12 personen • Afmeting (L x B): 5.5 x 2 m • Aandrijving: Elektrisch

usiness case
• Aanschaf: • Omzet: • Operationele kost – Onderhoud: – Schoonmaak: – Verzekeringen: – Personeel: – VRM: – Ligplaatsgeld: – Energiekosten

 Bron: Pixabay

eden mccallum

Agenda

Samenvatting

Belangrijkste aannames

Bevindingen per case

Volgende stappen

Appendix

Volgende stappen

Volgende stappen

- Schatting omzet salon en sloepen obv vaaruren en prijs per uur
- Sanity check op kosten van Ecorys aan de hand van jaarverslagen van Reders
- ...

Agenda

Samenvatting

Belangrijkste aannames

Bevindingen per case

Volgende stappen

Appendix

Voor het opleveren van een longhand moet en kan aanvullend werk verzet worden

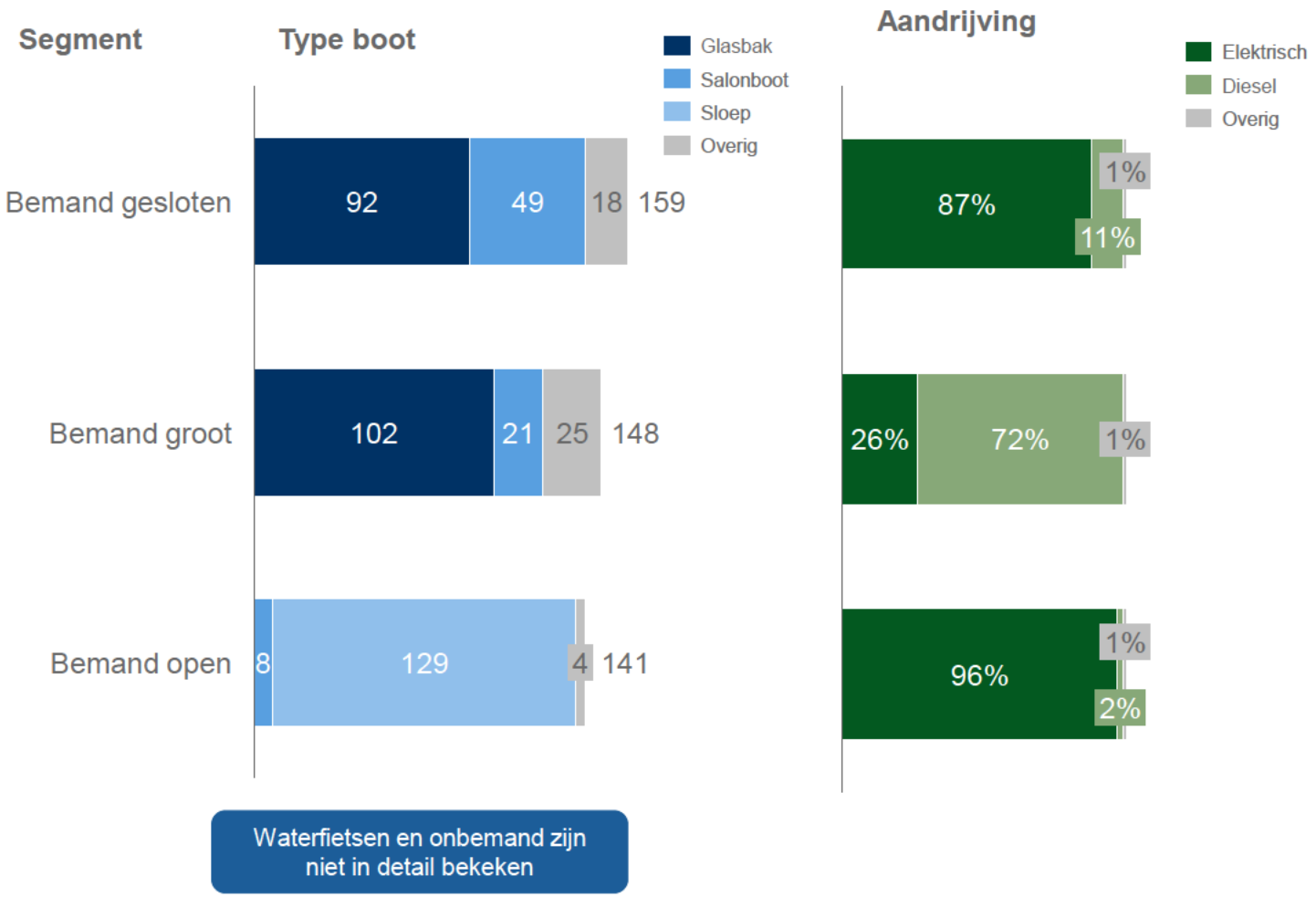
Voorstel meerwerk longhand

Minimaal vereiste activiteiten
– Volledig uitschrijven van het rapport – Sanity check op kosten van Ecorys aan de hand van jaarverslagen van Reders – Vergelijking maken met eerdere, met name eerdere recente onderzoeken om de verschillen in uitkomsten te duiden (Ecorys)

Mogelijk aanvullende activiteiten
– Verfijning van de tijdlijn in het model. ◦ Startpunt model is nu het moment dat er een boot in het water ligt (stickerdatum). ◦ Dat moment is ver na de verkrijgingsdatum van een vergunning. In de tussentijd wordt de boot vaak nog gebouwd. – Beleidsimplicaties met betrekking tot de tweedehandsmarkt. ◦ Tweedehands boten zijn goedkoper, en veel sneller te bemachtigen. Die zijn er nu niet, maar komen er mogelijk wel als vergunningen een bepaalde duur krijgen. – Implicaties van marktgroei (of krimp) voor de terugverdientijd – Validatie met betrokkenen uit de sector

Back-up meest voorkomende boot; Boottype en aandrijving

Eigenschappen van vergunde boten in Amsterdam



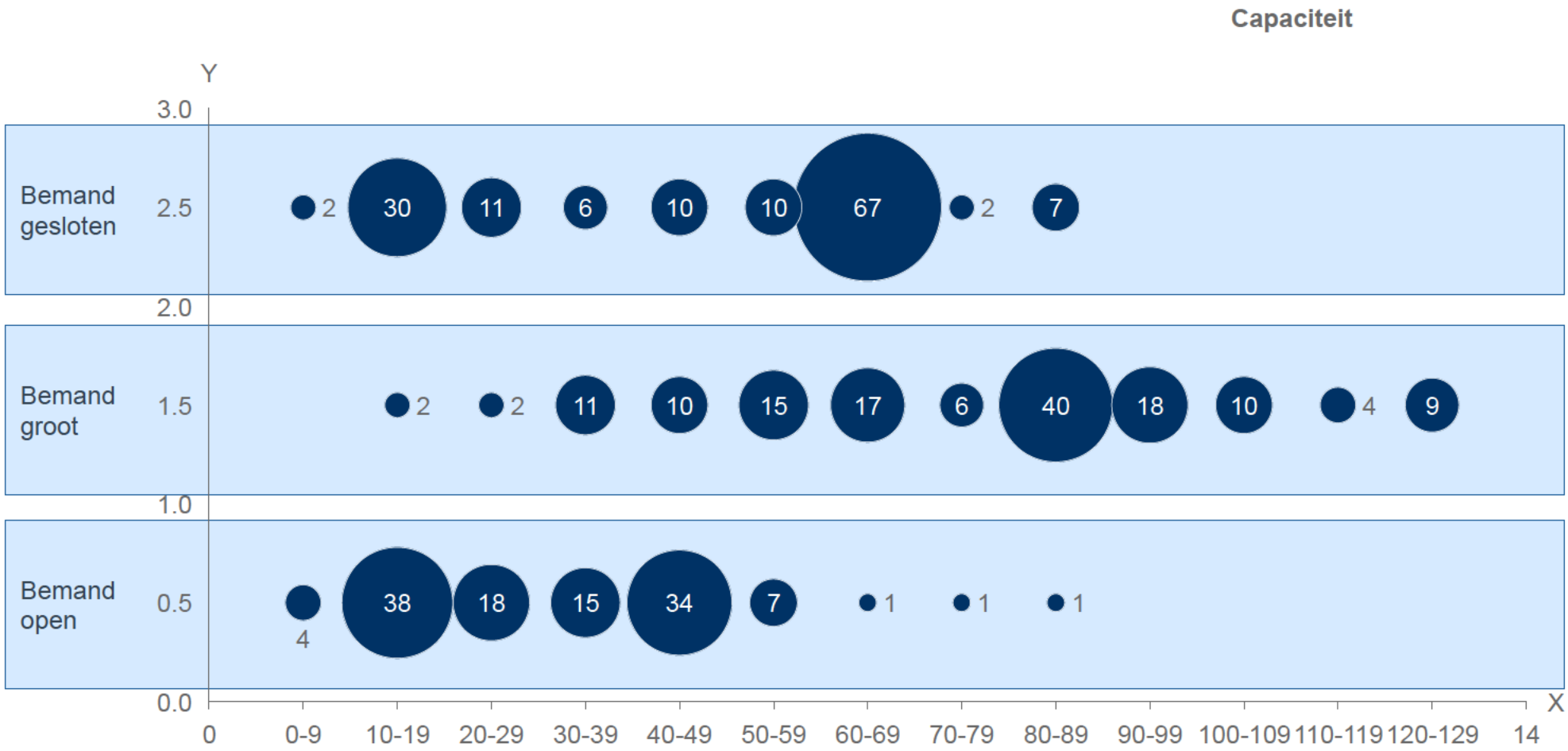
Waterfietsen en onbemand zijn niet in detail bekeken

 Bron: Vergunningen

eden mccallum

Back-up meest voorkomende boot; Capaciteit

Eigenschappen van vergunde boten in Amsterdam

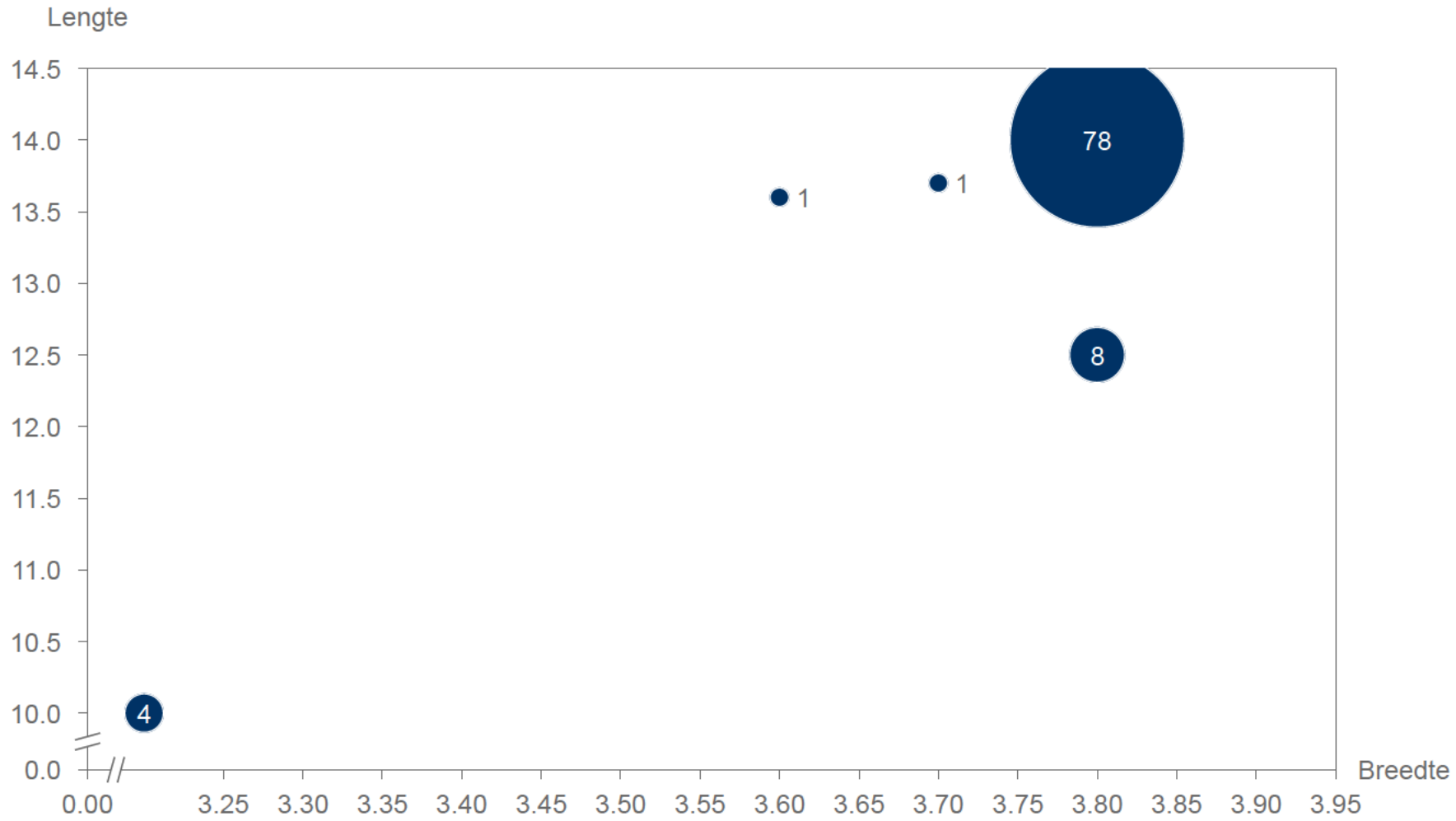


 Bron: Vergunningen

eden mccallum

Back-up meest voorkomende boot: Bemand gesloten, glasbak – afmetingen

Lengte, breedte en aandrijving van salonboten in segment bemand gesloten (n=49)

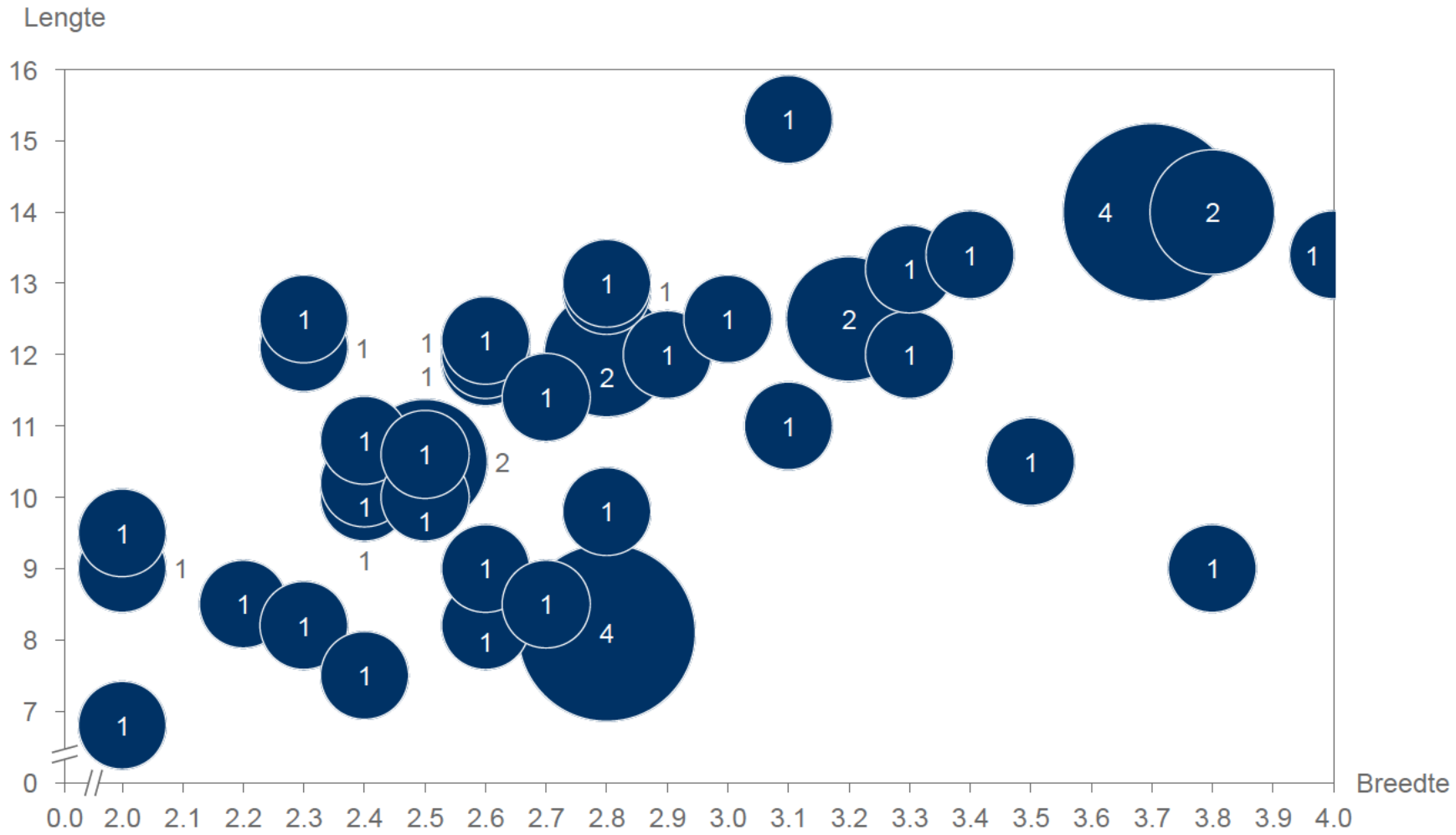


 Bron: Vergunningen

eden mccallum

Back-up meest voorkomende boot: Bemand gesloten, salonboot–afmetingen

Lengte, breedte en aandrijving van salonboten in segment bemand gesloten (n=49)

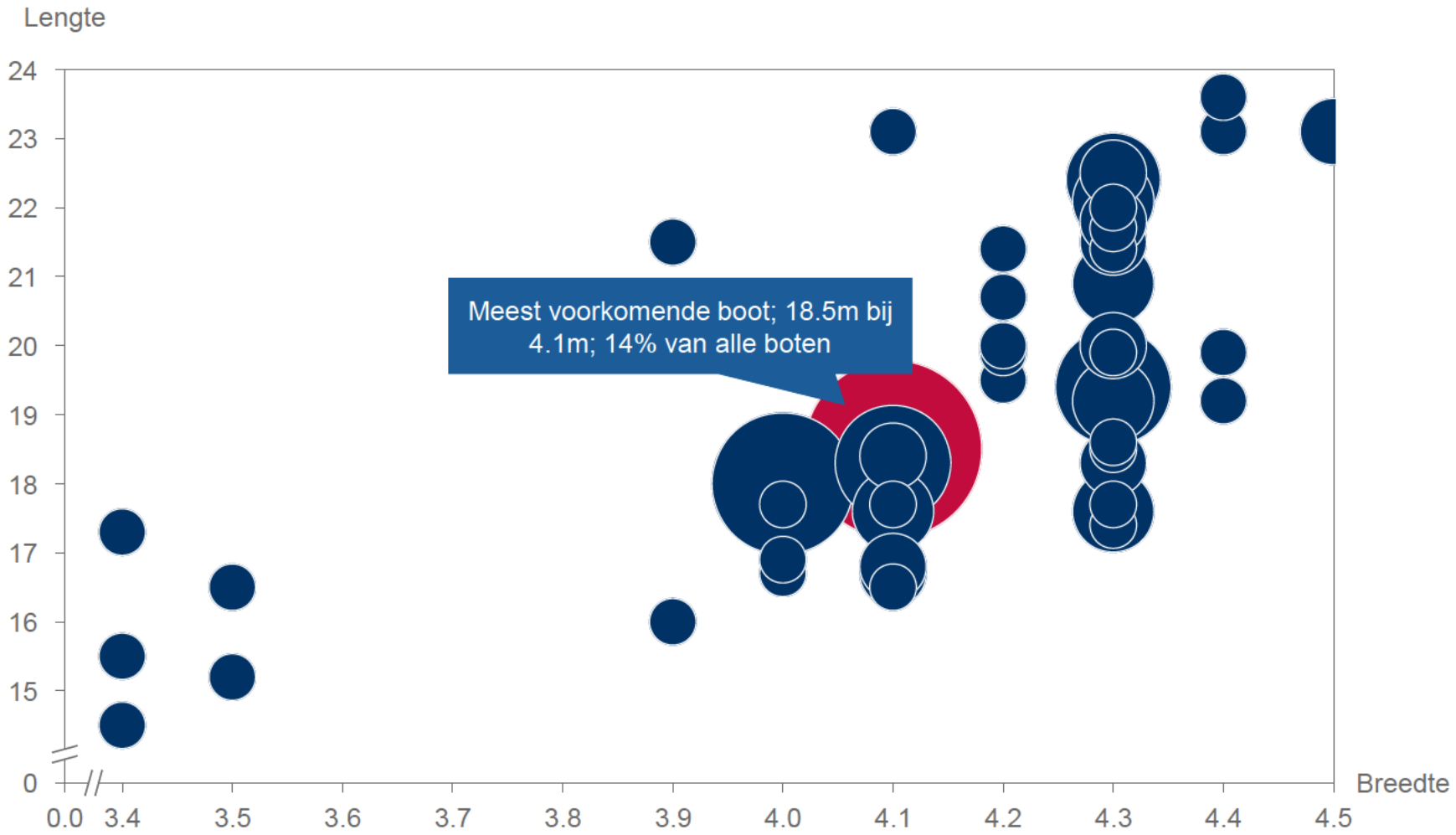


 Bron: Vergunningen

eden mccallum

Back-up meest voorkomende boot: Bemand groot, glasbak – afmetingen

Lengte, breedte en aandrijving van salonboten in segment bemand gesloten (n=49)

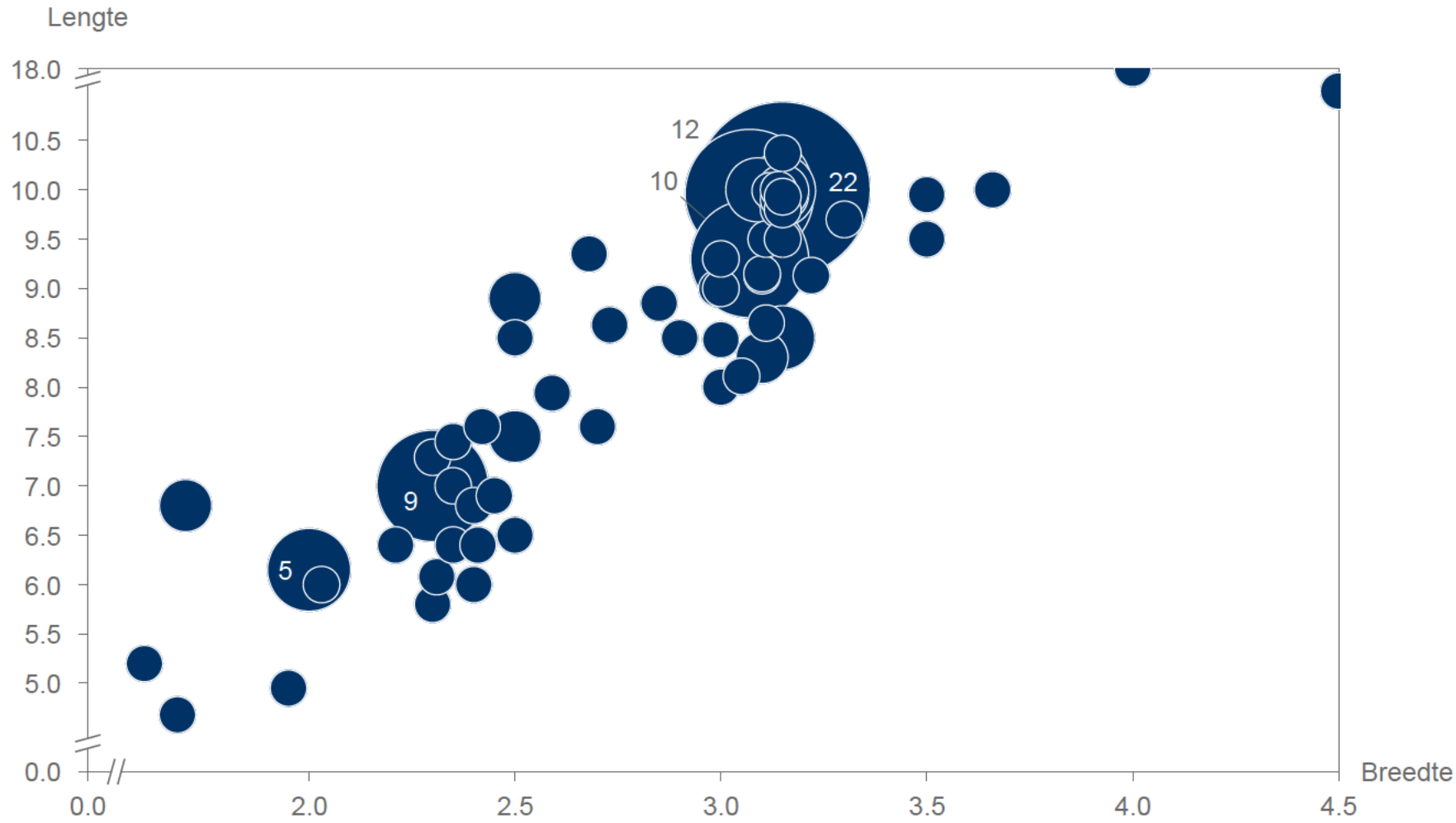


 Bron: Vergunningen

eden mccallum

Back-up meest voorkomende boot: Bemand open, sloep – afmetingen

Lengte, breedte en aandrijving van salonboten in segment bemand gesloten (n=49)



 Bron: Vergunningen

eden mccallum

De terugverdientijd per type boot wordt geschat tussen de x en y jaar

Terugverdientijd (TVT) per type boot
Jaren

Aan te vullen met ROCE indien mogelijk

Type boot	Eigenschappen	Aantal in 2018	Ondergrens TVT	Bovengrens TVT
Bemand groot				
Bemand gesloten				
Bemand open				
Onbemand				

Dum

 Bron: Vergunningen

De terugverdientijd van {type boot} ligt tussen x en y jaar – Bemand groot

Overzicht uitgangspunten en terugverdientijd {type boot}

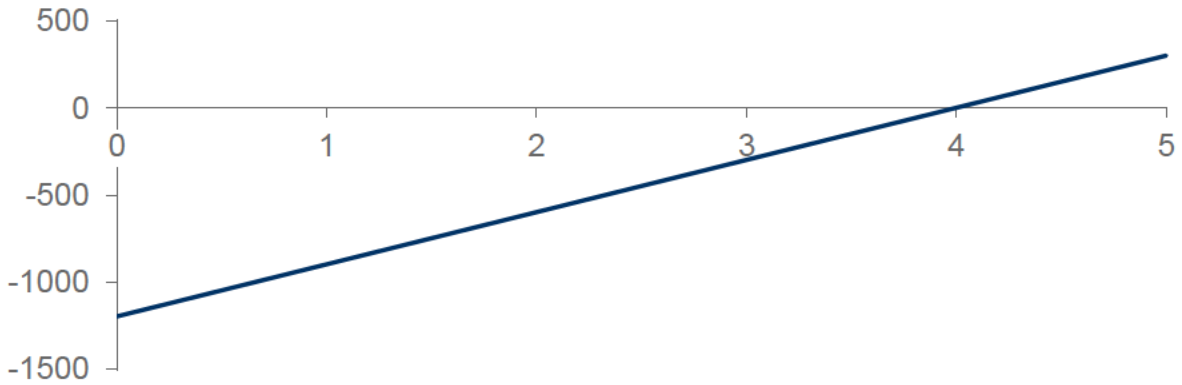


Post	1	2	3	4	5	6
Omzet						
Operationele kosten						
Winst	300					
Investering	120					
Saldo	900	600	300	0		

Dummy

Uitgangspunten business case

- Aanschaf:
- Omzet:
- Operationele kosten:
  - Onderhoud:
  - Schoonmaak:
  - Verzekeringen:
  - Personeel:
  - VRM:
  - Ligplaatsgeld:
  - Energiekosten



eden mccallum

De uitgangspunten voor bepaling van de terugverdientijd zijn onderbouwd door verschillende waarnemingen en observaties

Onderbouwing van de uitgangspunten

De aanschafprijs van een boot verschilt per type, en wordt geschat op {xx}

Onderbouwing aanschafwaarde boot

De restwaarde van een boot verschilt per type en wordt geschat tussen {xx en yy}

Onderbouwing restwaarde boot

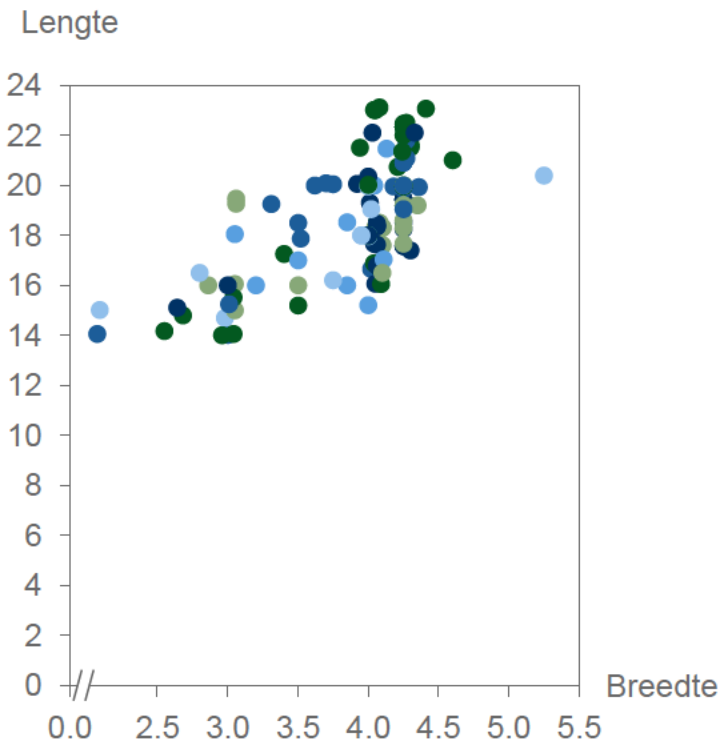
Er zijn voor dit onderzoek verschillende bronnen gebruikt

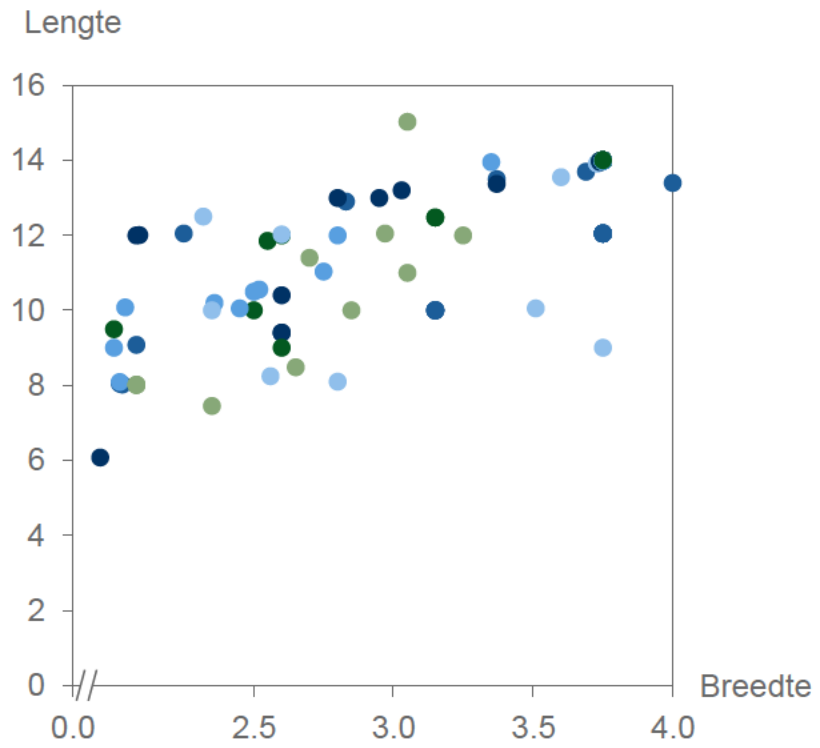
Overzicht van gebruikte bronnen

Analysewerk

Vergunde boten

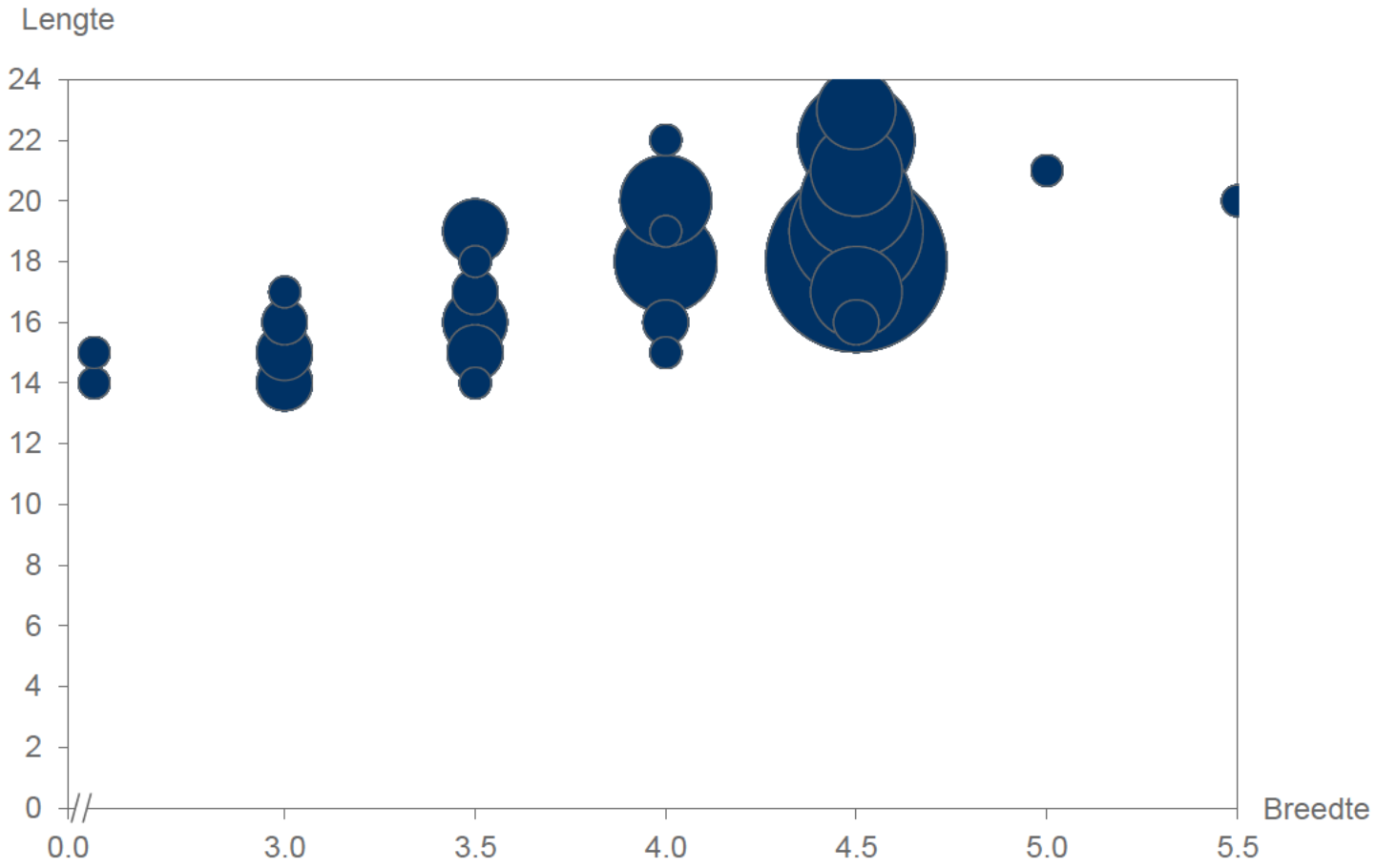
Afmetingen vergunde boten, per type



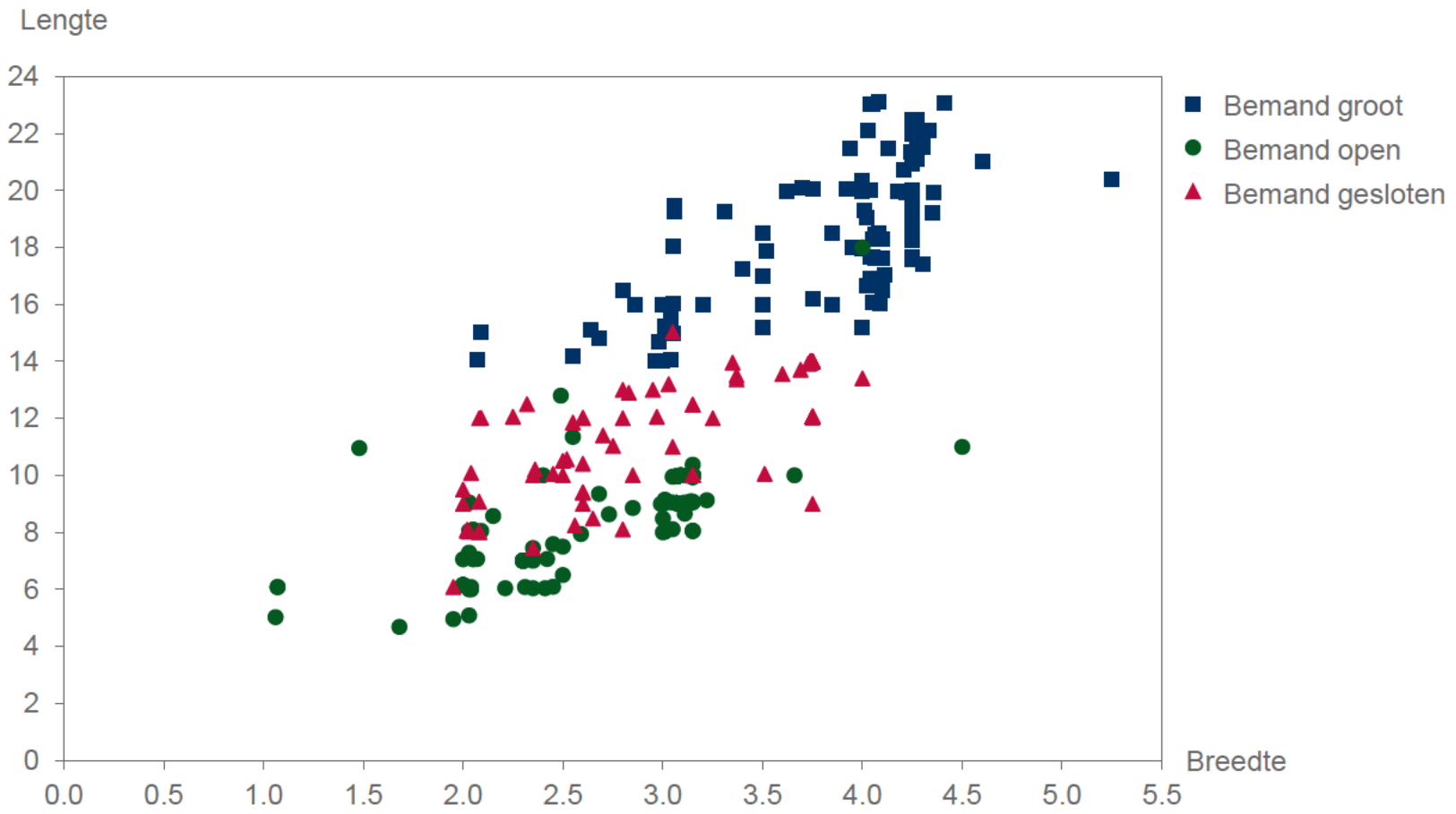


eden mccallum

Afmetingen vergunde boten, per type

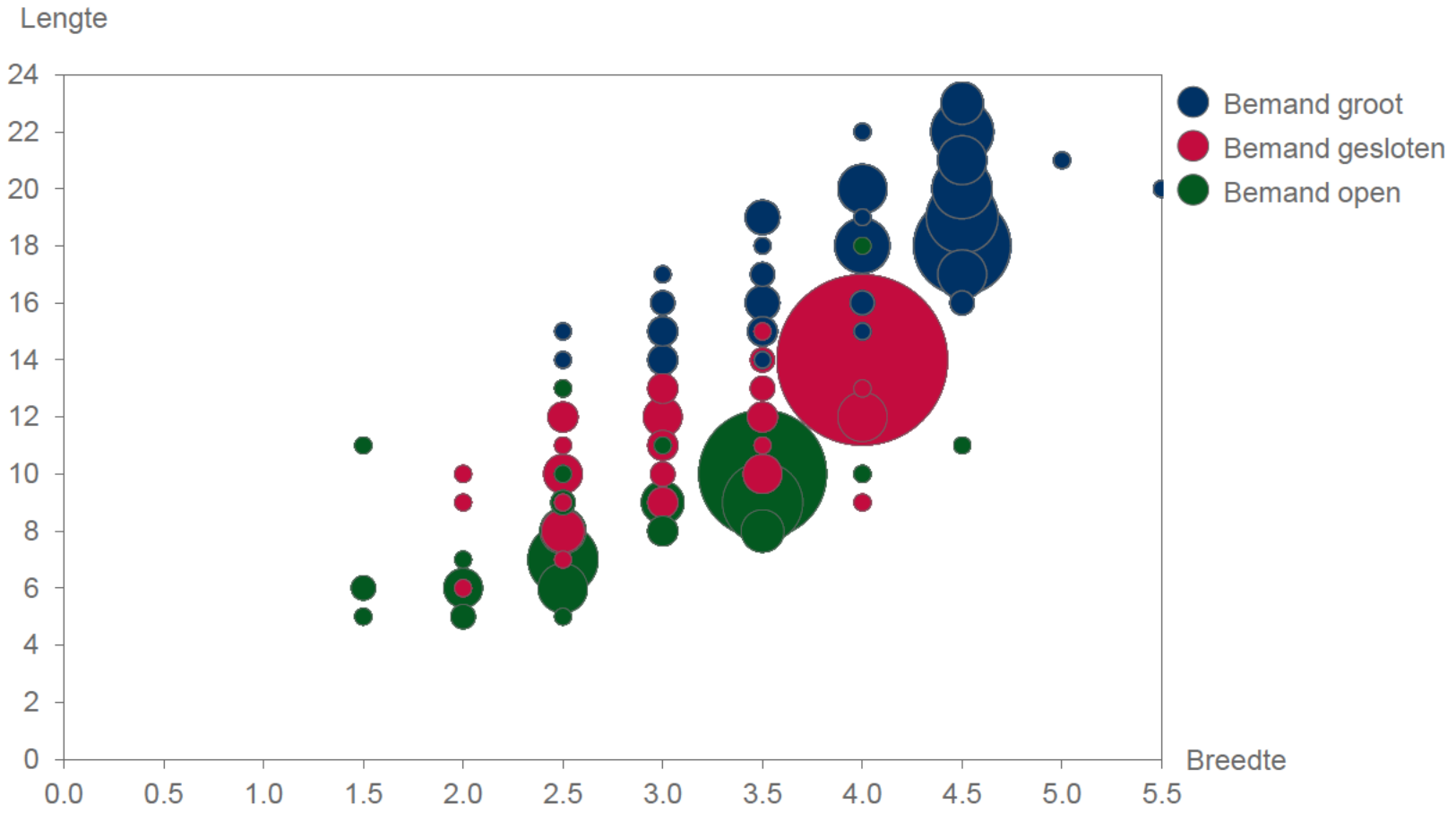


Afmetingen vergunde boten, per type



eden mccallum

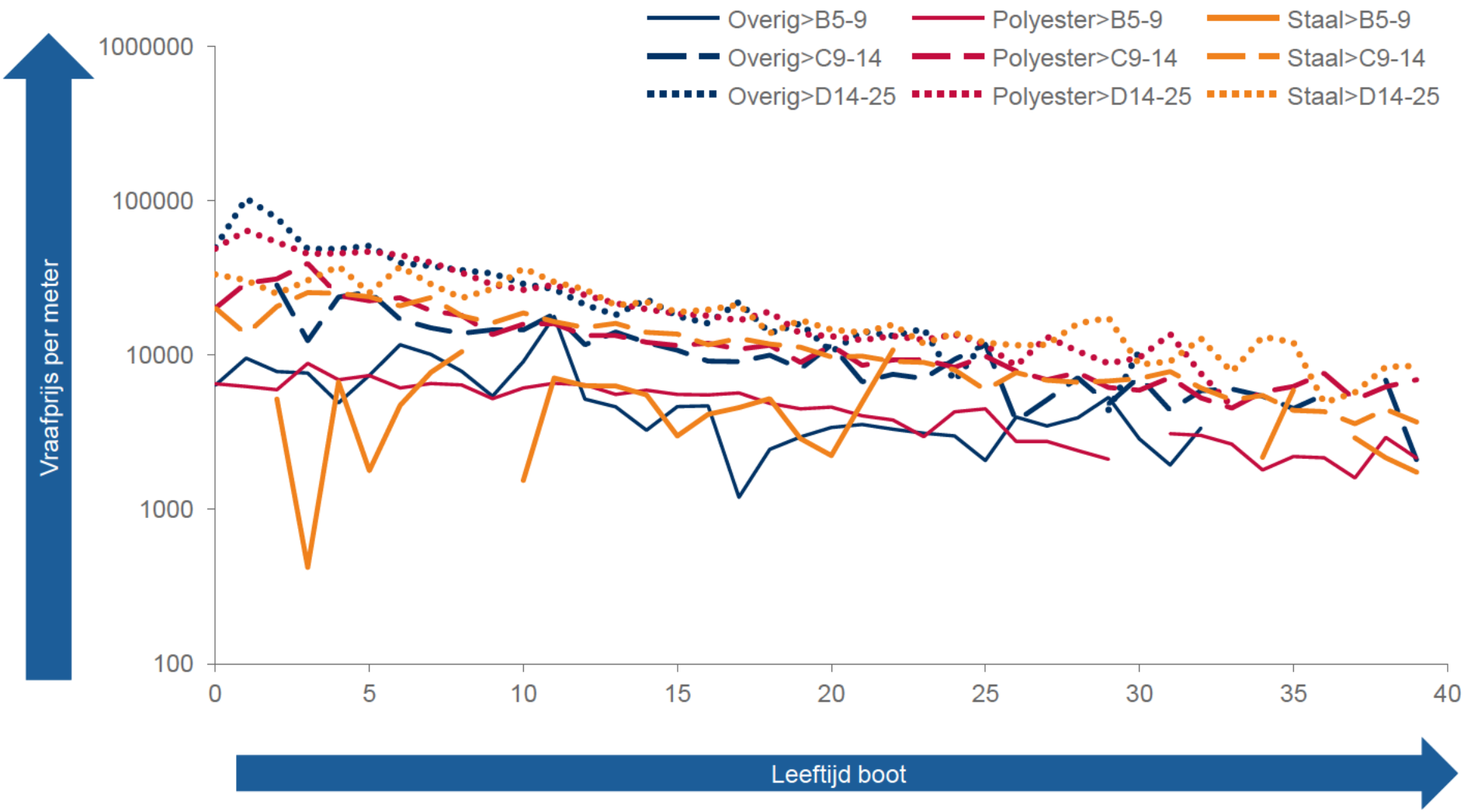
Afmetingen vergunde boten, per type



eden mccallum

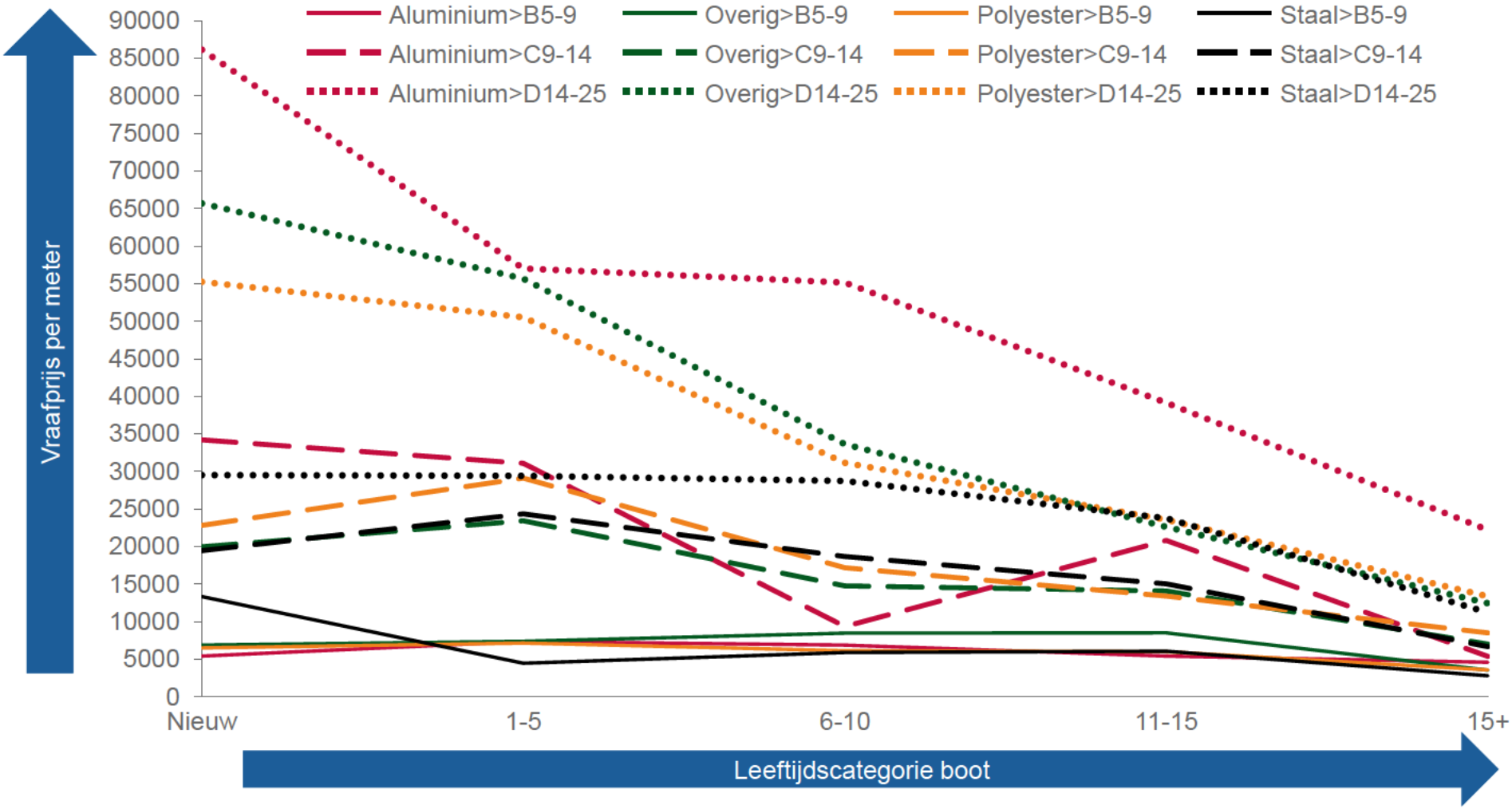
Botenmarkt

Bootprijzen verschillen afhakelijk van de lengte en de leeftijd, maar minder naar het type materiaal (1/2)



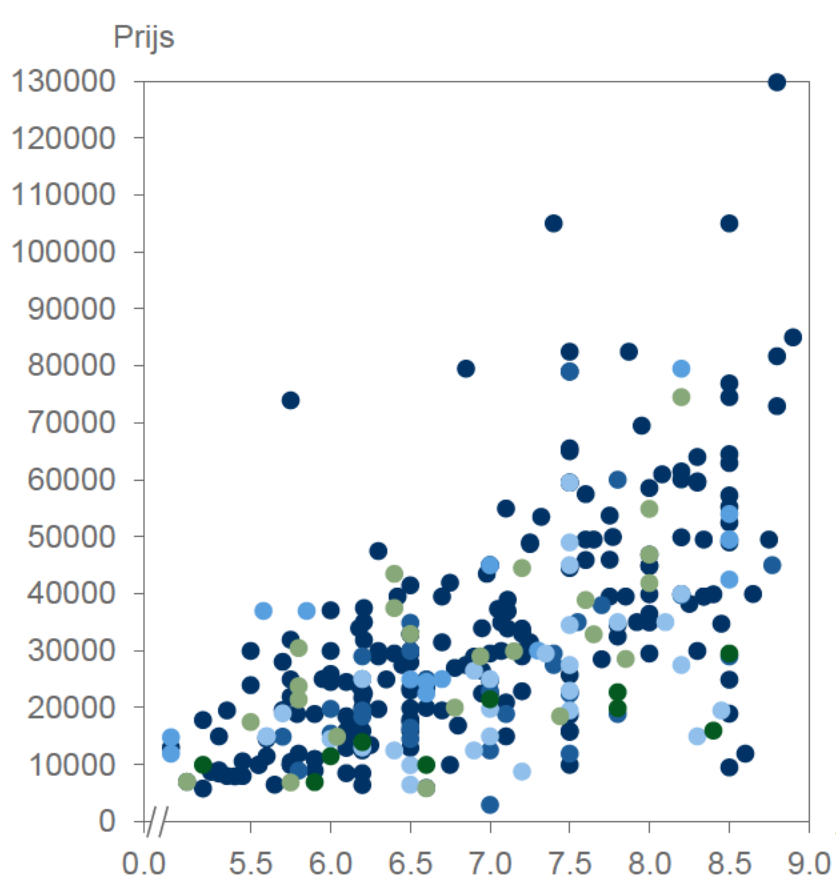
eden mccallum

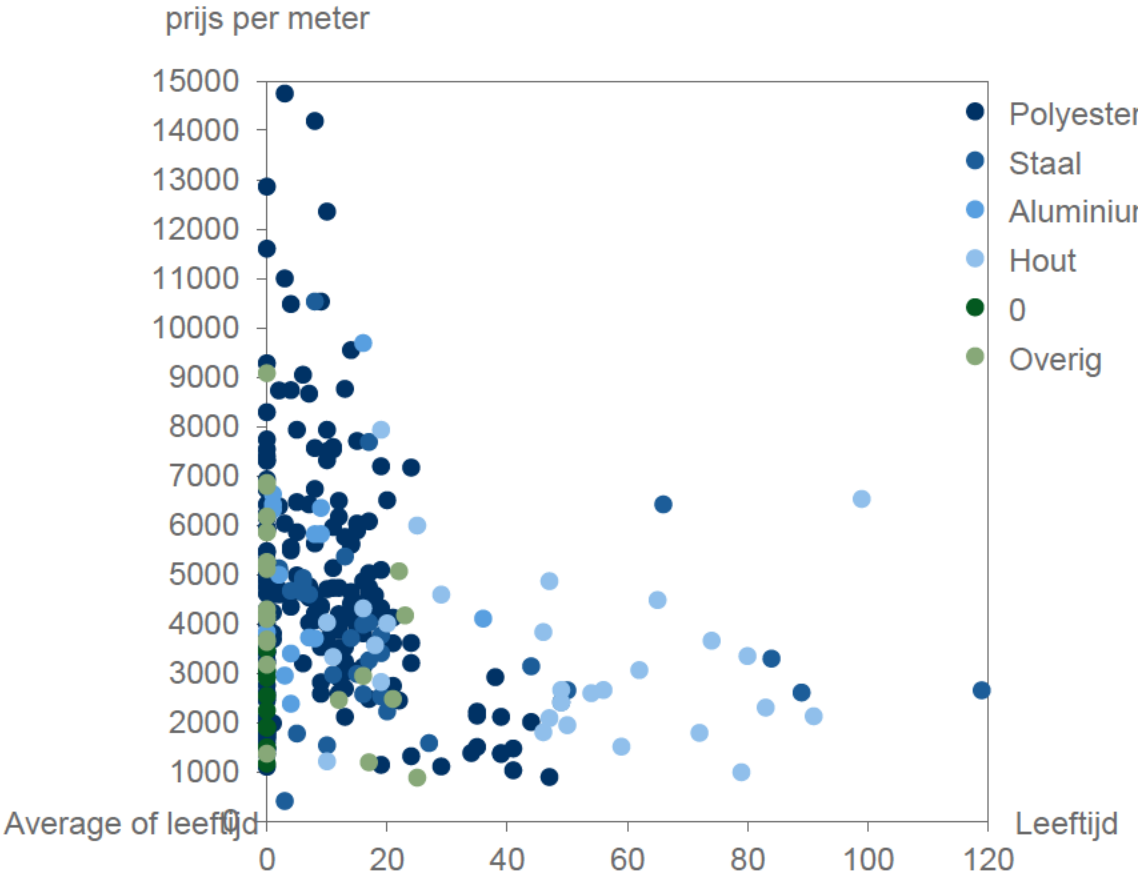
Bootprijzen verschillen afhakelijk van de lengte en de leeftijd, maar minder naar het type materiaal (2/2)



eden mccallum

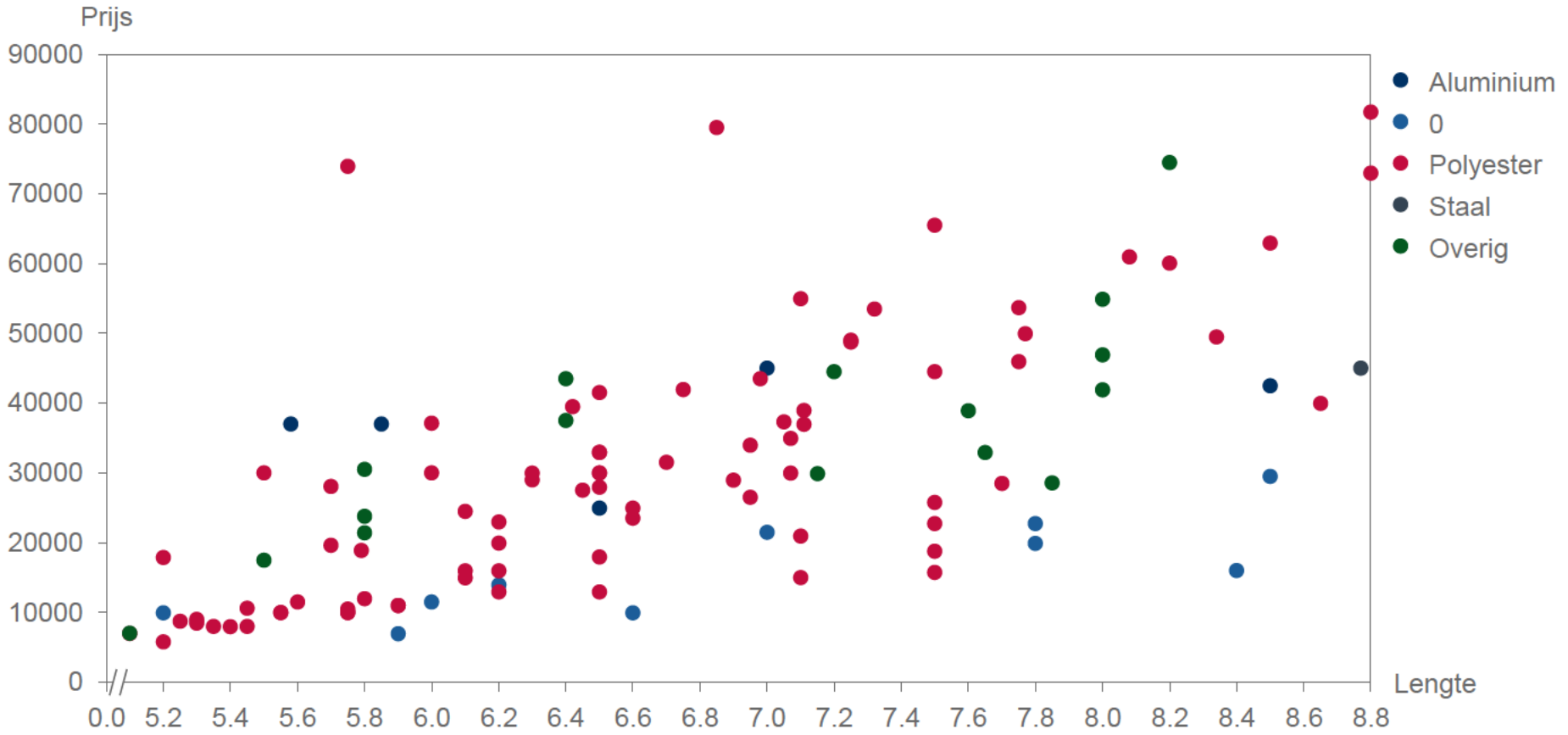
Sloepjes





eden mccallum

Sloepjes van maximaal 2 jaar oud, hebben een prijs, afhankelijk van de grootte van de boot van tussen de 10000 en 80000 euro



eden mccallum

Boottypen

Op basis van boo



Werkplan

11-04-2019

eden mccallum

Samenvatting bevininden ecorys en overzicht belangrijkste aannames

Type Boot, en type aanschaf	Minimaal (jaren)	Maximaal (jaren)
Bemand groot – nieuw	2	6
Bemand groot – ombouw	1	2
Bemand gesloten – nieuw	5	13
Bemand gesloten – ombouw	2	5
Bemand open – nieuw	2	7
Onbemand – nieuw	3	6

Belangrijkste aannames voor nader onderzoek

- **Vaarduur – en daarmee omzet**
  er is een kleine steekproef genomen van 0.5% - 1.5% van het aantal bootdagen om de vaarduur per boot te chatten. De waarnemingen vertonen een grote spreiding. Een grotere steekproef zou de onzekerheid aanzienlijk verkleinen
- **Tweedehands markt**
  Er is aangenomen dat er geen (liquide) markt voor tweedehands rondvaartboten bestaat. De aanname is gebaseerd op beperkte inzetbaarheid van de boten buiten Amsterdam (door de afmetingen) en door de koppeling tussen vergunning en boot (die komt te vervallen.
- **Overige aannames met beperkte onderbouwing**
  - Commisie voor ticketverkoop
  - Aanschafprijs boot
  - Onderhoud
  - Verzekeringen

Bronnen en aannames gebruikt door Ecorys

Werkplan per domein

Domein	Doel	Activiteiten
Omzet	Verfijnen van de netto prijs van boottickets	• Prijsdata verzamelen (desk research) • Interview met hotels om commissie vast te stellen • Checken algemene voorwaarden bemiddelaars (Tripadvisor) om commissie vast te stellen (zijn die tickets duurder?) • Interview met reders (indien mogelijk) om volume aandeel commissie vs. eigen verkoop • indien volume aandeel commissie verkoop grote impact heeft op uitkomsten model – Exit interviews boot toeristen: Waar heeft u uw kaartje gekocht?
Omzet	Aanscherpen verkochte tickets per boot	• Check of en hoe Ecorys rekening heeft gehouden met de 250 onbelaste tickets per kwartaal • Verkrijgen ruwe data scheepsbewegingen, een handige database query of vergroten van de steekproef om het aantal rondjes per boot vast te stellen
Afschrijvingen	Vaststellen economische afschrijvingen	• Interview boot taxateur • Interviews met reders (in Amsterdam of daarbuiten) • Jaarverslagen reders checken (desk research)
Operationele kosten	Aanscherpen operationele kosten	• Check op KwH prijs elektriciteit (en mogelijke stijging op korte termijn) • Interview verzekeringsagent (verzekeringskosten Ecorys: 1%) • Interview scheepsbouwer / reparateur (onderhoudskosten Ecorys: 5%-10%) • Interview (oud-) medewerkers bij rederijen (kapiteins, bediening) (salariskosten) • Jaarverslagen reders checken (desk research) om overhead te valideren

Agenda

- Business Case gevoeligheden en swing factors
  - Bemand groot
    - hoge vaste kosten – swingfactor boot
    - Hoge variabele opbrengst – swingfactor bezetting kapitein
  - Bemand gesloten
    - Significante afschrijvingen – swingfactor boot
    - Lage variabele opbrengst – swingfactor Horeca
  - Bemand open
    - Swingfactor – omzet mix (losse kaartjes versus groepen)
  - Onbemand
    - Swingfactor – uren gevaren

- Aanpak
  - “Terugverdientijd” vs. redelijke winst of Return on Capital Employed
- Dataverzameling
  - Interviews om te doen
    - Reder
    - Financier
    - Taxateur
    - Kapitein
    - Salonbooteigenaar
  - Desk research

Waar zitten de belangrijkste gevoeligheden – wat weet ik nu

- De business case van bemand groot (Amsterdamse rondvaartboot) wordt getypeerd door hoge vaste kosten, en een hoge brutomarge.
  - Mbt vaste kosten: er wordt verondersteltd dat de boot volledig wordt afgeschreven. Hierdoor zijn de afschrijvingskosten meer dan de helft van de vaste kosten. Potentiele impact van restwaarde is dus gigantisch. Niet meegenomen in de business case van Ecorys is rentelasten. Die ‘angle of attack” zou mede inzicht kunnen verschaffen in aanschafwaarde en verwachte levensduur van een boot – mits ze met vreemd vermogen worden gefinancierd.
  - Mbt de hoge brutomarge, die is mede afhankelijk van het aantal passagiers per kapitein per uur. De kosten van de kapitein zijn c. 60% van de variabele kosten van een boot.
- De business case van bemand gesloten wordt getypeerd door lagere vaste kosten, maar ook een lagere brutomarge.
  - Vaste kosten. Worden geschat op €7k - €12k + de afschrijving van de boot, die wederom ruim de helft van de kosten uitmaakt, als er geen restwaarde is.
  - Marge: Ecorys verondersteld een lage brutomarge op ticketprijzen, doordat horeca een substantieel deel van de kosten uitmaakt. Vraag is of dat echt zo is. Geschat €20 - €45 per passagier (ter vergelijking, de kosten per passagier op een cruiseship (inc. drank) ligt rond de €8 per dag. Focuspunt van deze analyse: variabele kosten per boottocht.
- De business case voor bemand open wordt in grote mate bepaald door de bezetting, en type bezetting van de boot. De vaste kosten zijn beperkt, en vrijwel alle kosten zijn variabel. Schatting van de omzet vergt een inschatting van “verhuur gehele boot” versus “verkochte tickets” – welke door middel van interviews zou moeten worden verfijnd. (factor 2 tussen onder en bovengrens in de som van Ecorys)
- De business case voor onbemand hangt met name op een inschatting van de organisatie kosten. Hoe zien organisaties die dit soort boten verhuren eruit – en wat betekent dat voor de gemiddelde kosten per boot per jaar die je moet terugverdienen. Vaaruren worden door ecorys aangenomen als gelijk aan bemand groot – misschien te checken aan de hand van recensies.

Overzicht van openstaande vragen

Vragen

- In het overzicht van de vergunning worden verschillende kleurcodering gebruikt, maar er is geen legenda. Hebben de kleurcoderingen een voor deze opdracht relevante betekenis?

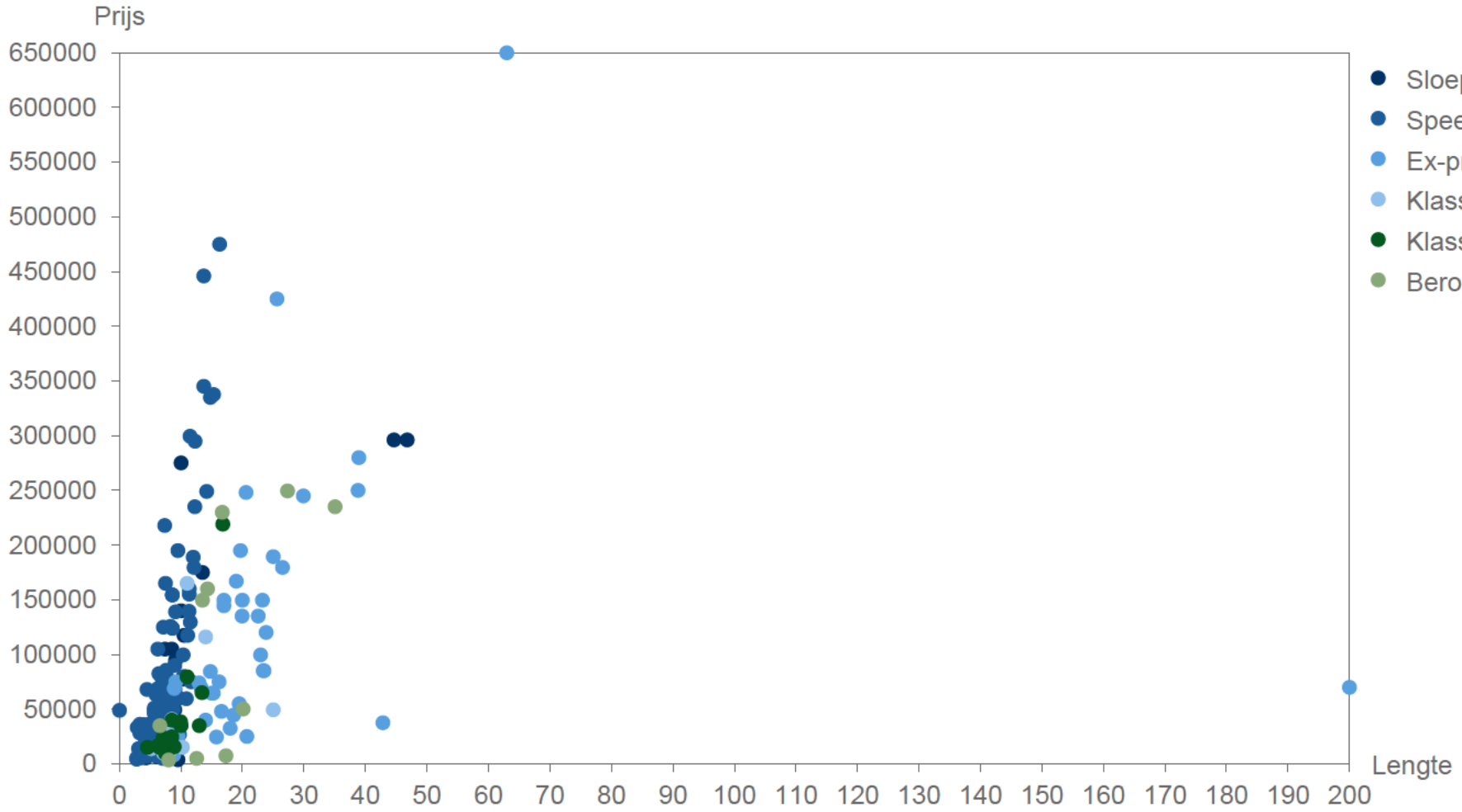
Data

- De **vermakelijkheidsretributie** wordt door Ecorys vermeld per type boot. Ongetwijfeld wordt deze aangegeven per reder. Is het mogelijk om dat detailniveau van de vermakelijkheidsretributie te verkrijgen; per reder per (type) boot? Of heeft de gemeente Amsterdam geen bevoegdheid om deze gegevens voor beleidsdoeleinden te gebruiken?

- Sinds medio 2017 verzamelt Waternet informatie over de **locatie van verschillende rondvaartboten**. Een gericht (toegegeven, vrij zware) SQL query zou de gegevens kunnen leveren waarmee het aantal rondjes per boot eenvoudigweg geteld zou kunnen worden. Verwerking van de data kan plaatsvinden buiten het systeem (in bijvoorbeeld Knime of R). Is het mogelijk om een uurtje te boeken met een ICT beheerder van dit systeem, om dit dataverzoek te bespreken?

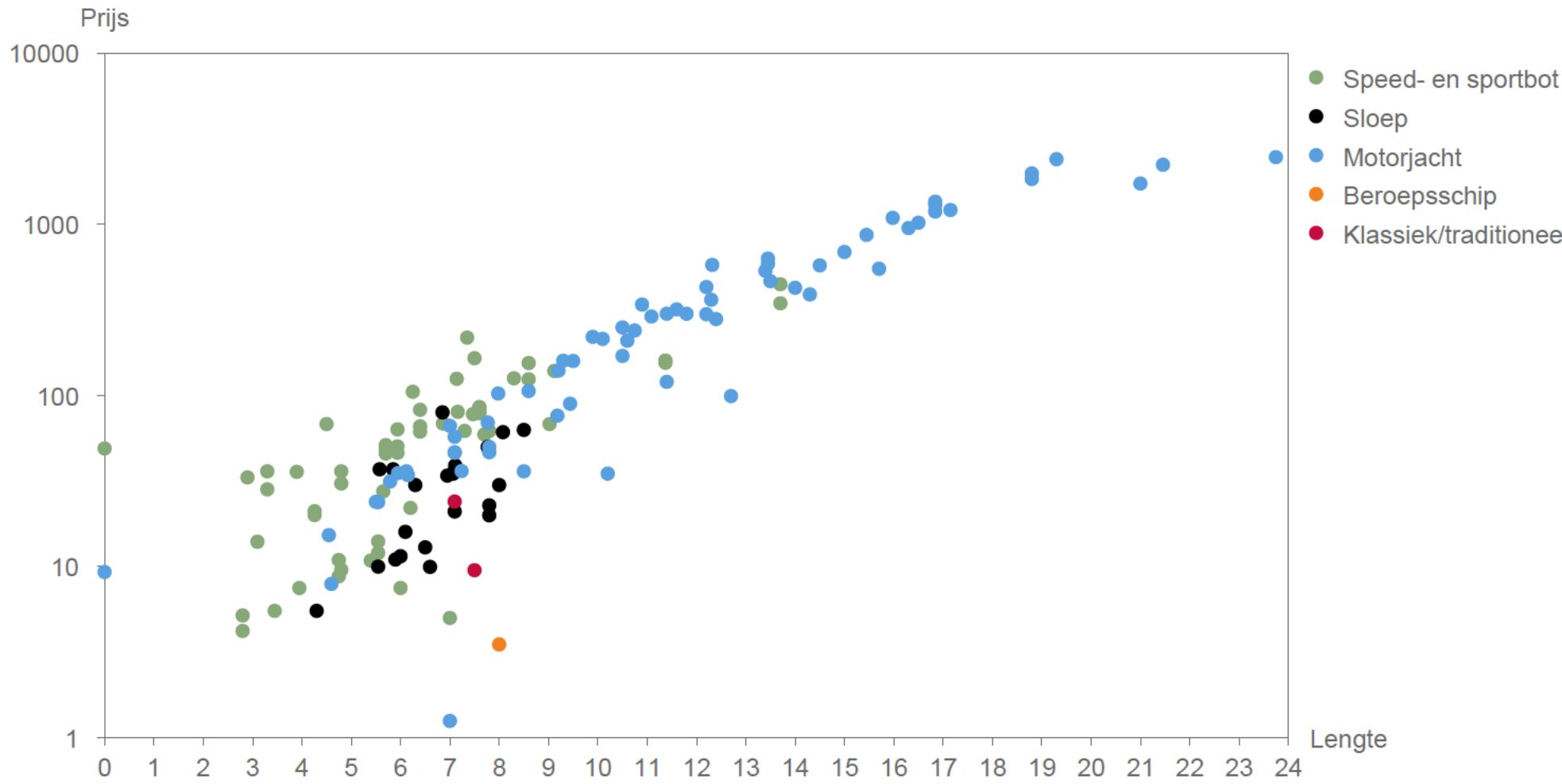
- Ecorys heeft naar ik begreep zijn **resultaten verdedigd** in een sessie met de betrokkenen uit de industrie. Zijn daar **notulen**, of aantekeningen van?

Boten – ex motorjachten ivm de hoeveelheid



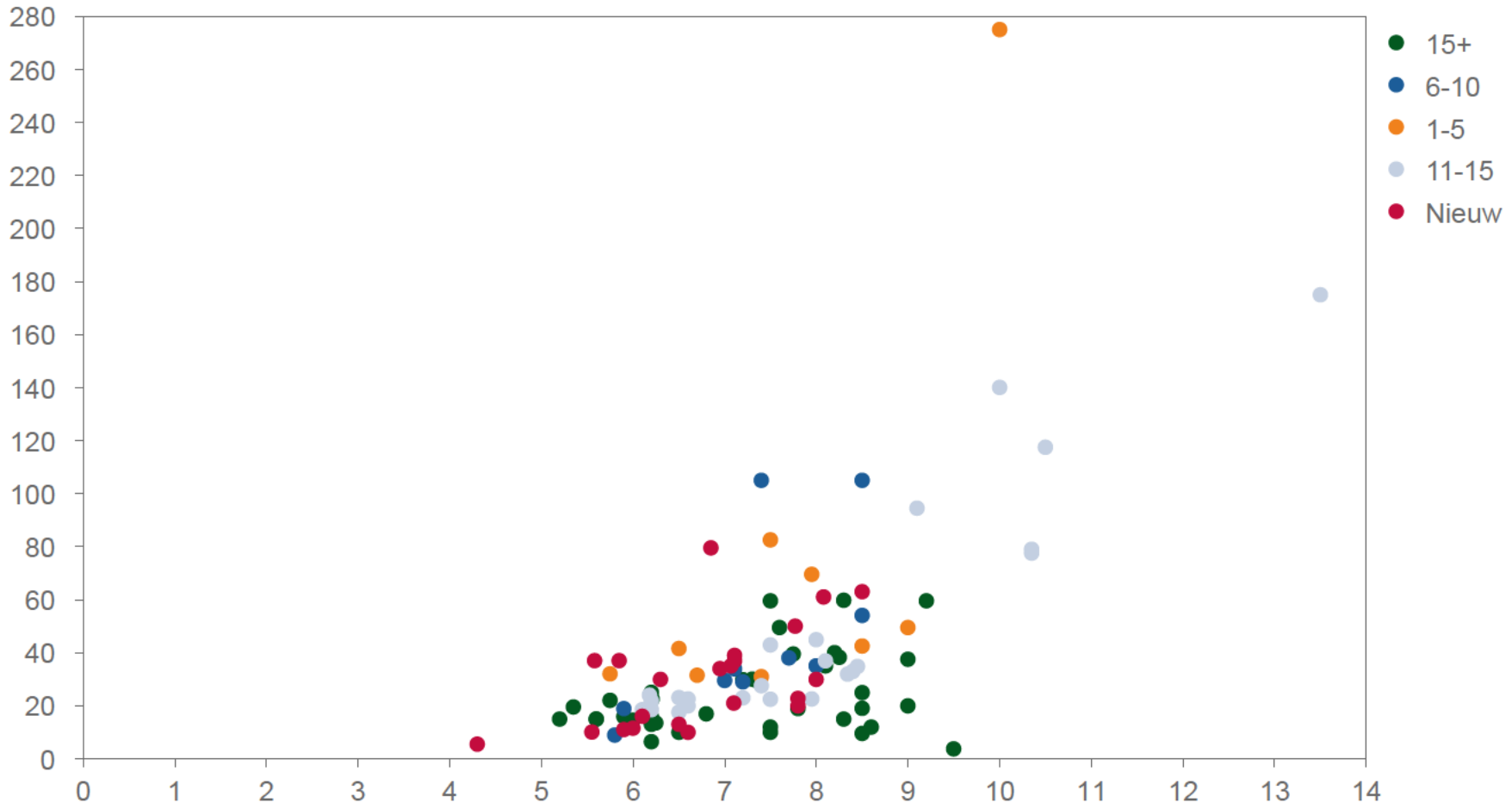
eden mccallum

Nieuwe boten die niet te lang zijn

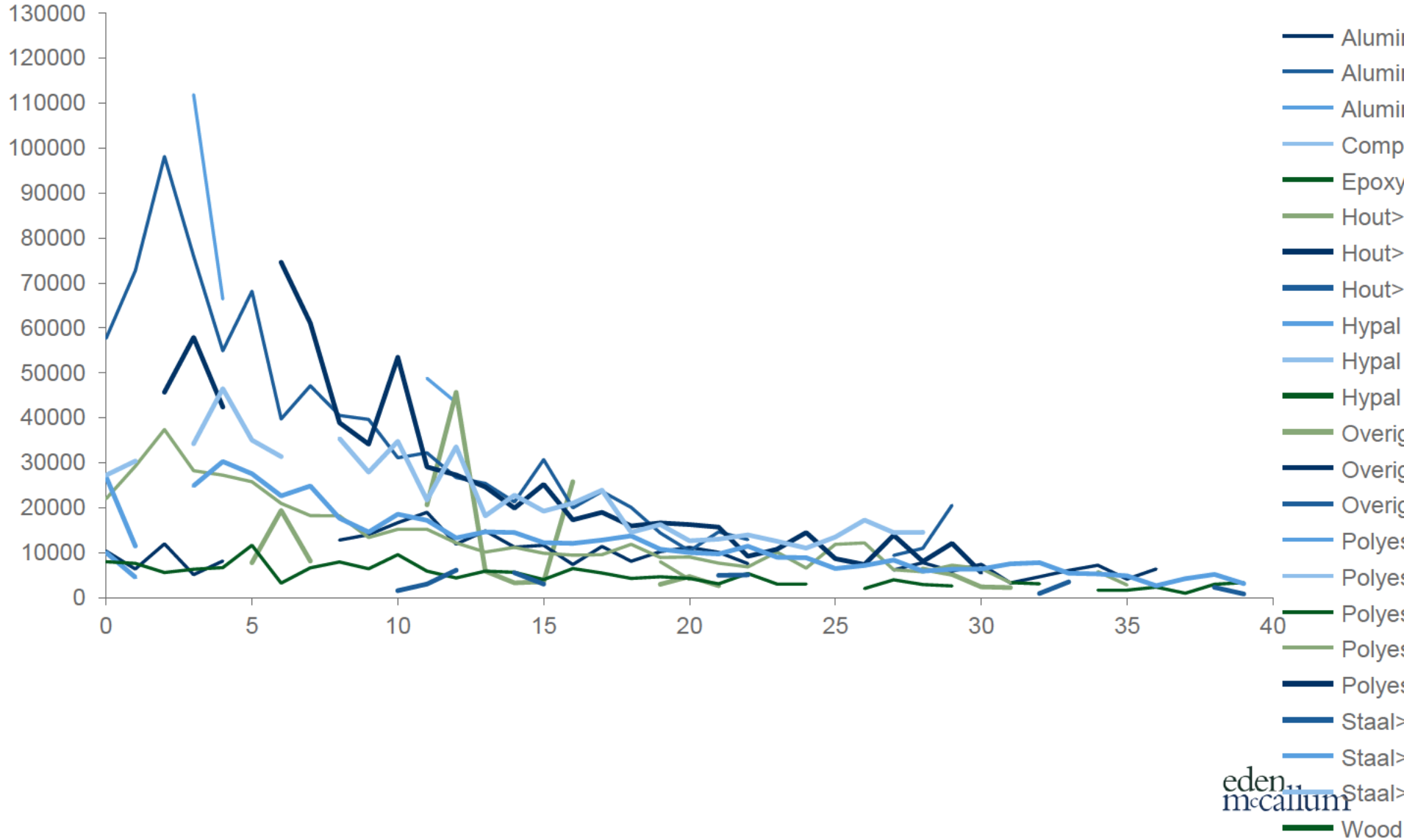


eden mccallum

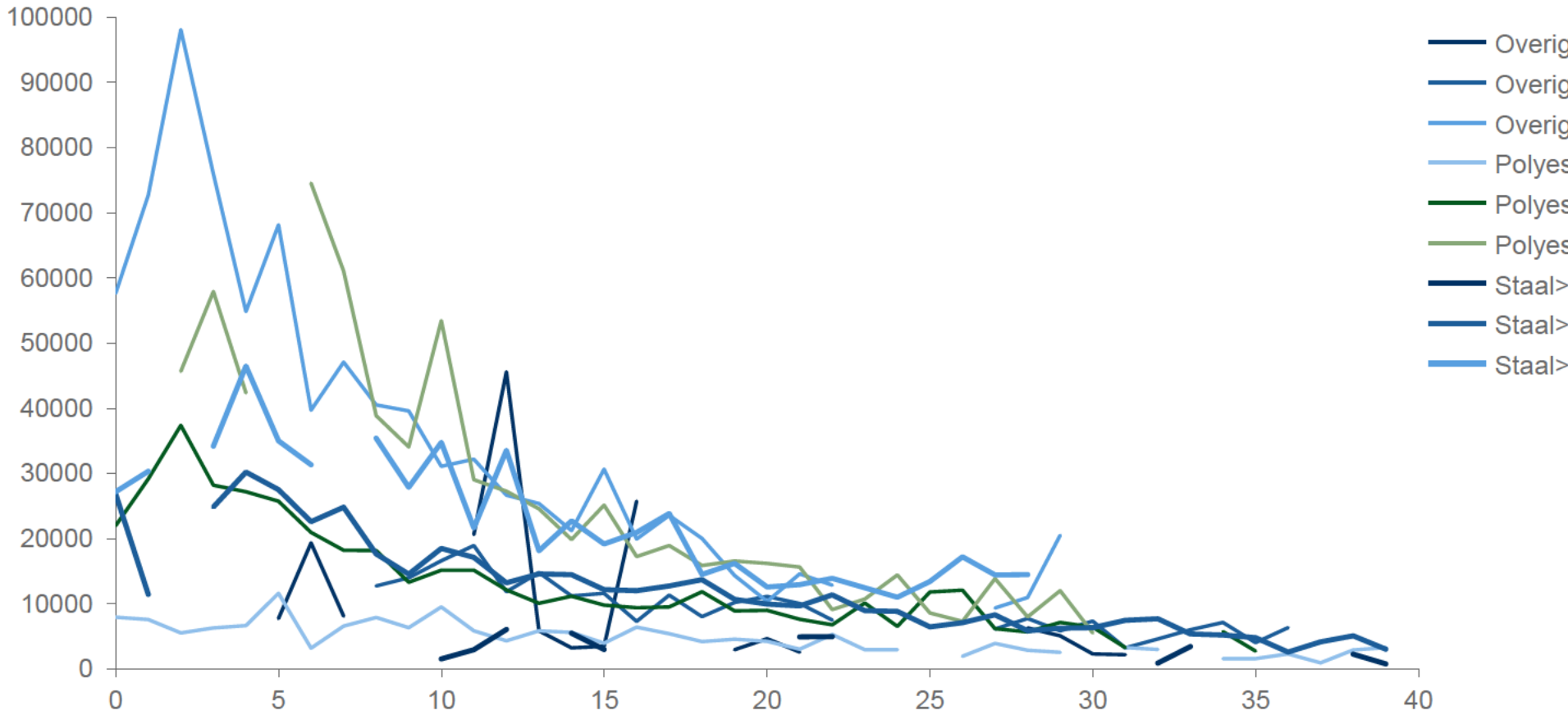
Sloepen – nieuw vs gebruiktcategorie



eden mccallum

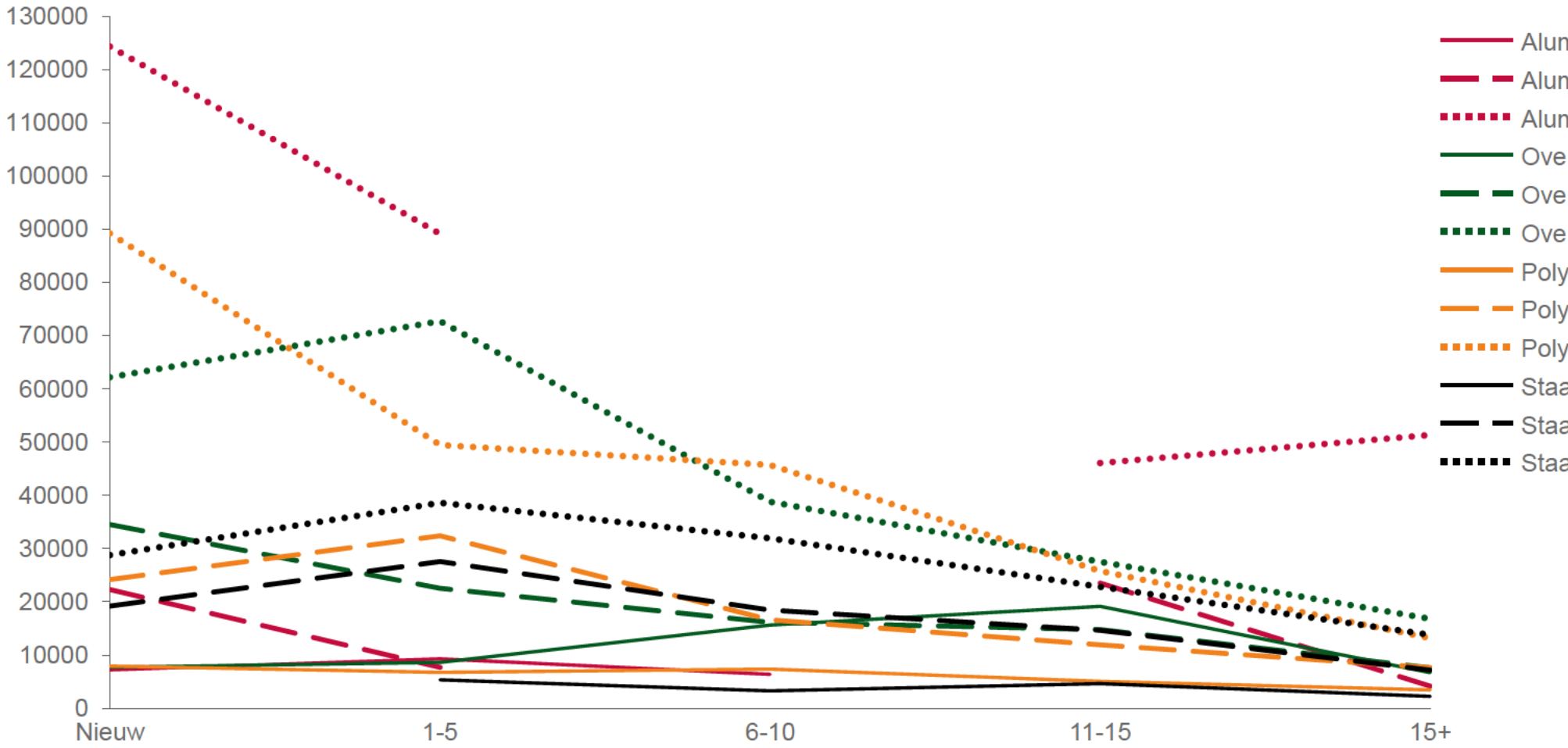


eden mccallum



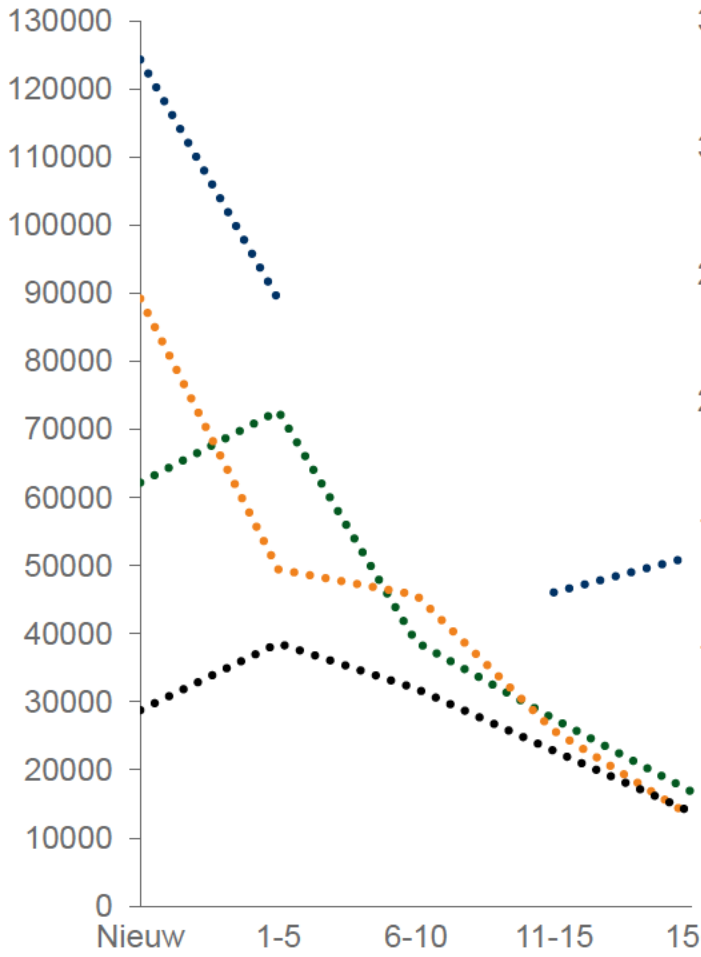
eden mccallum

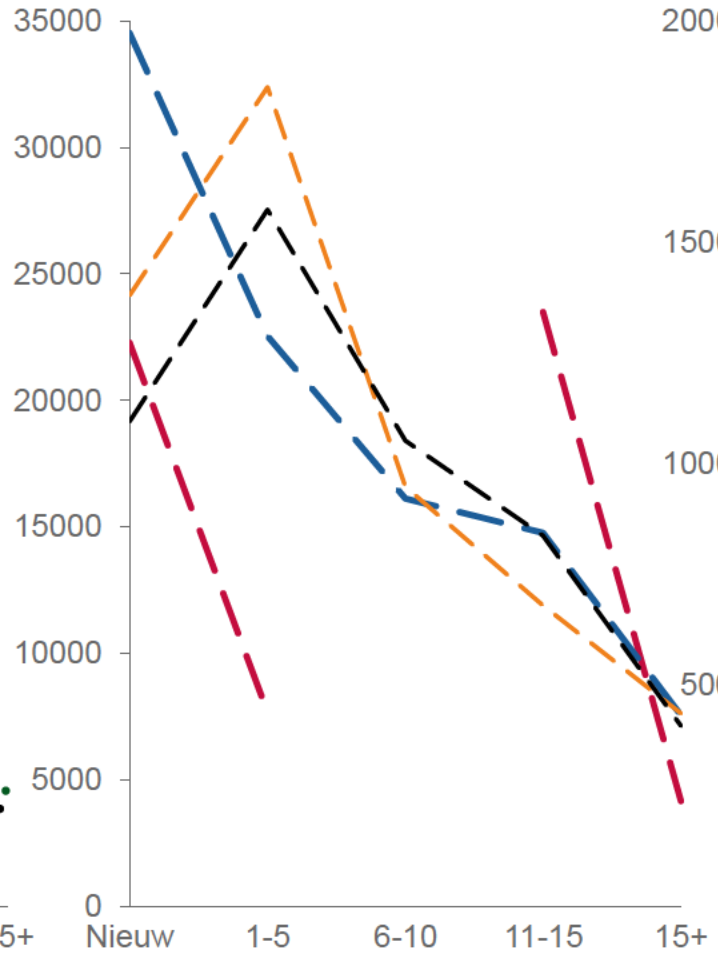
Bootprijzen per meter boot, per lengtecategorie, materiaal en leeftijdscategorie

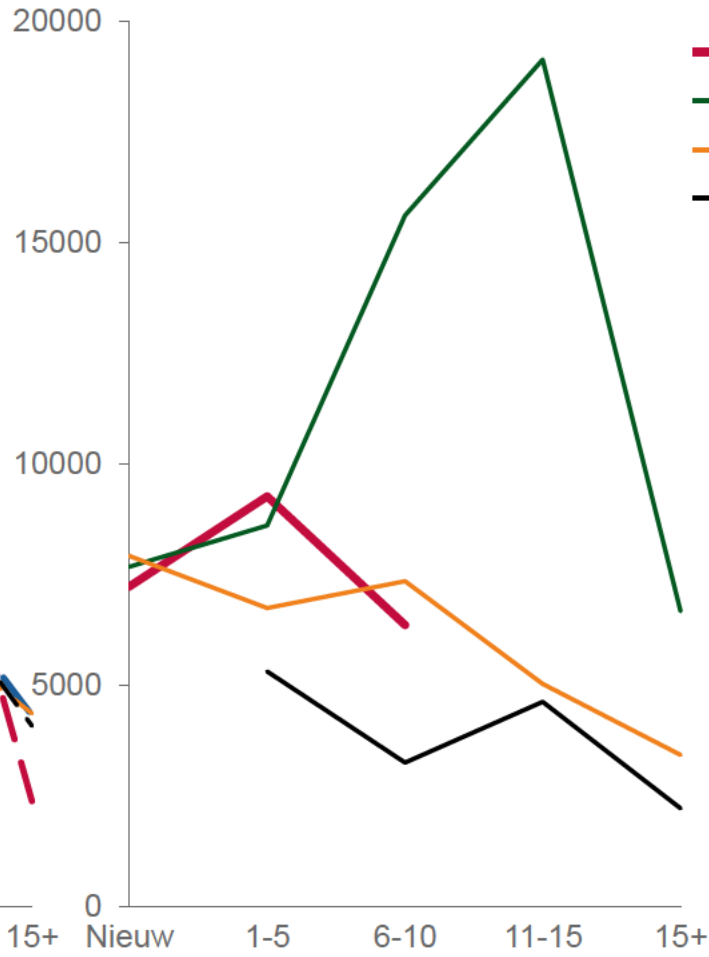


eden mccallum

Bootprijzen per meter boot, per lengtecategorie, materiaal en leeftijdscategorie







eden mccallum

Dit onderzoek richt zich op de meest voorkomende boot met een vergunning in 3 bemande segmenten; groot, gesloten en open

Terugverdientijd (TVT) per type boot
Jaren

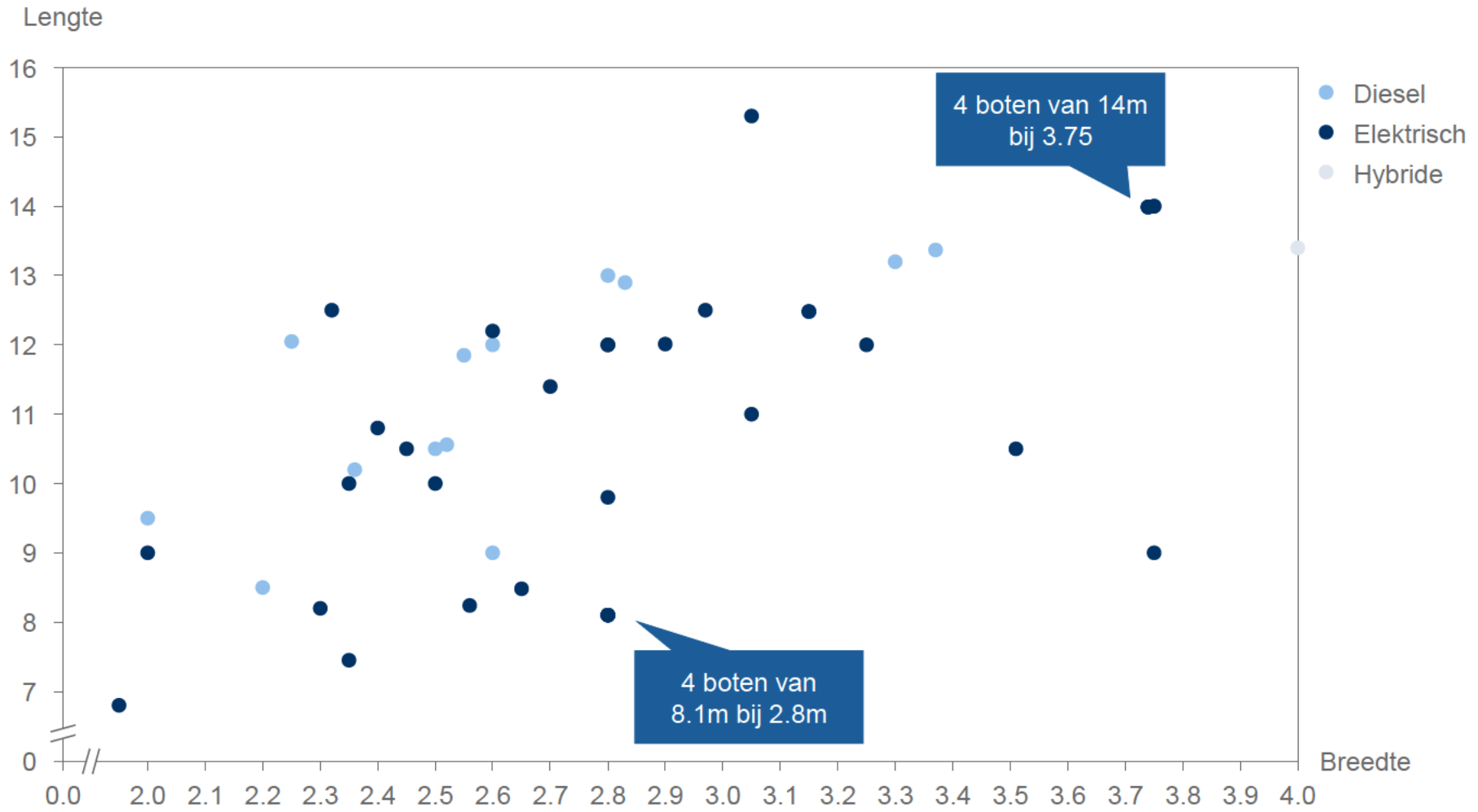
Aan te vullen met ROCE indien mogelijk

Segment	Eigenschappen	Vergunningen 2018
Bemand gesloten	Lengte: Tot 14.00 m Breedte: Tot 3.75m Overkapping: Vast	159
Bemand groot	Lengte: Meer dan 14.01 m Breedte: alle Overkapping: vast	148
Bemand open	Lengte: Tot 10.00 m Breedte: Tot 3.15m Overkapping: geen	141

Note: 19 vergunde boten in bemand groot zijn breder dan de 4.25 maximale breedte volgens Ecorys

De meest voorkomende boot in 'bemand gesloten' na de glasbak, isde salonboot, met zeer diverse eigenschappen

Lengte, breedte en aandrijving van salonboten in segment bemand gesloten (n=49)

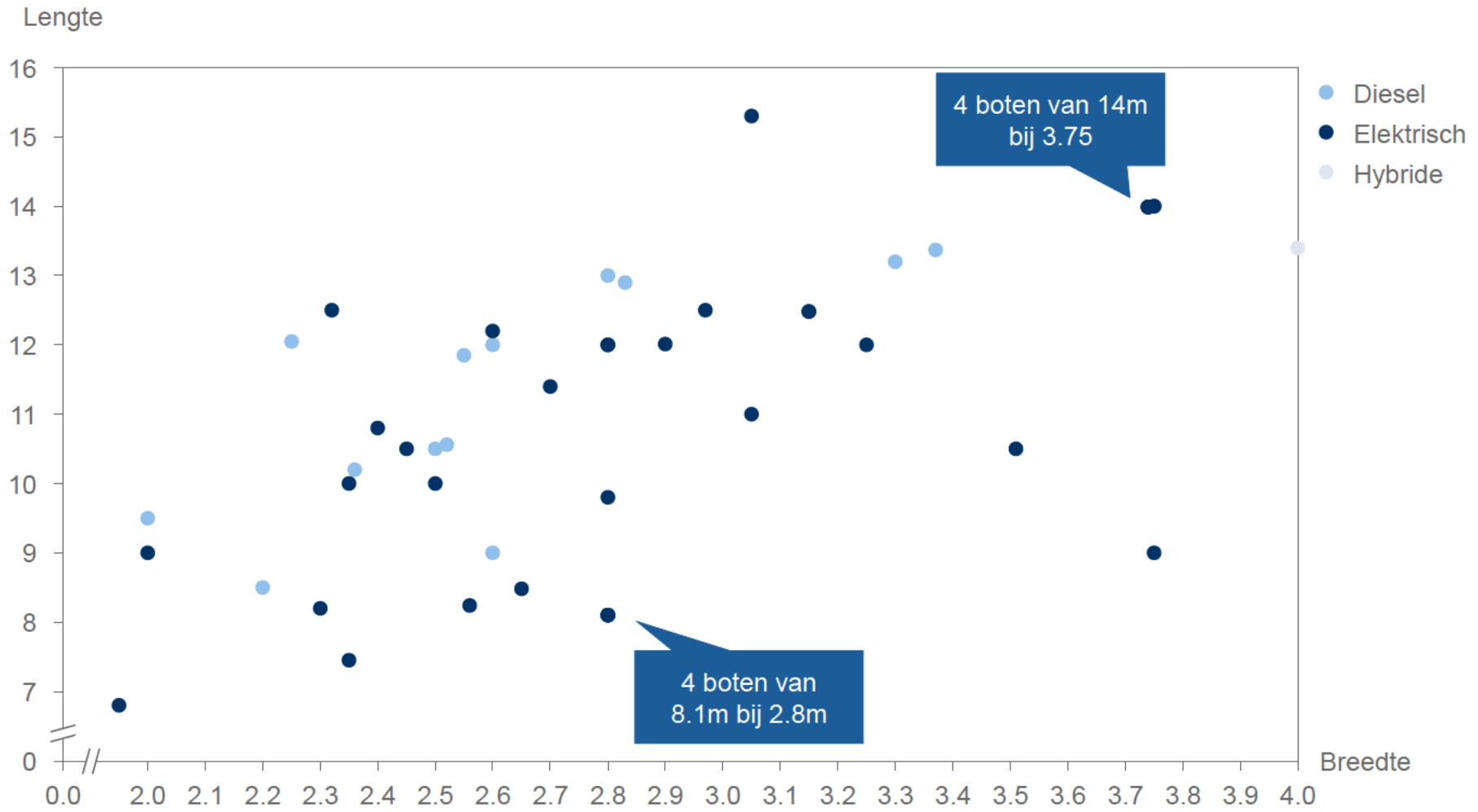


 Bron: Vergunningen

eden mccallum

De meest voorkomende boot in 'bemand gesloten' na de glasbak, isde salonboot, met zeer diverse eigenschappen

Lengte, breedte en aandrijving van salonboten in segment bemand gesloten (n=49)



 Bron: Vergunningen

eden mccallum

Dit onderzoek richt zich op de meest voorkomende boot met een vergunning in 3 bemande segmenten; groot, gesloten en open

Eigenschappen bootsegmenten en meest voorkomende boot per segment

Eigenschap		Bemand gesloten	Bemand groot	Bemand open
Segment	Eigenschappen segment	Lengte: Tot 14.00 m Breedte: Tot 3.75m Overkapping: Vast	Lengte: Meer dan 14.01 m Breedte: alle Overkapping: vast	Lengte: Tot 10.00 m Breedte: Tot 3.15m Overkapping: geen
	# vergunningen	159	148	141
Meest voorkomende boot	Type (boten)	Glasbak (92)	Glasbak (102)	Sloep (129)
	Lengte & breedte (boten)	13.99 - 14.00 m 3.75 m (78)	18.5m 4.1m (14)	10 m 3.07 – 3.15m (47)
	Aandrijving (boten)	Elektrisch (78)	Diesel (14)	Elektrisch (47)
	Capaciteit	64 pax (36)	96 pax (13)	40-49 (16)
	Note	Die 36 meest voorkomende boten zijn allemaal van dezelfde rederij	19 vergunde boten in bemand groot zijn breder dan de 4.25 maximale breedte volgens Ecorys	6 vergunde boten in bemand open zijn groter dan de maximale segment afmetingen

 Bron: Vergunningen

Van: 5.1.2.e
Aan: 5.1.2.e 5.1.2.e (5.1.2.e)
Cc: 5.1.2.e
Onderwerp: Document met edits en gele boxen
Datum: vrijdag 31 mei 2019 11:09:32
Bijlagen: 20190528 Concept Rapport V4 5.1.2.e .pptx

Hi 5.1.2.e en 5.1.2.e

Bij deze het document retour. Ik denk dat de informatie heel degelijk is, en de opzet van de slides werkt goed.

Ik ben er heel nauwkeurig doorheen gegaan. Ik heb rood gemaakt als ik text gewijzigd heb, en ik heb vrij veel gele boxen toegevoegd met ofwel vragen, ofwel een suggestie om cijfers bijvoorbeeld exact te laten aansluiten etc. Ik denk dat het goed zou zijn als 5.1.2.e er ook een keer doorheen gaat, en kijkt of hij aanvullende dingen heeft. Dan kan 5.1.2.e het daarna in 1 keer allemaal rechttrekken.

Ik heb vooral tijd besteed aan verduidelijken (qua text) en ik heb sterk gelet op de overgangen tussen slides. Het is belangrijk dat cijfers op de ene slide direct aansluiten op cijfers op de volgende slide (dus niet verschillen doordat BTW wel/ niet is meegenomen). Ook afrondingen etc moeten we even recht trekken – dan worden de slides makkelijker te lezen. Ik heb daarnaast de actie titels allemaal veranderd in beschrijvende titels van waar de slide over gaat omdat we de slides op die manier nodig gaan hebben voor de longhand. Er zit nog 1 slide in die ik begonnen ben 'om te bouwen' maar niet heb afgemaakt. ik vond de oude slide niet helder (slide 18), en vraag me af of de nieuwe slide (slide 19) niet een beter idee is.

Groet, 5.1.2.e

5.1.2.e | 5.1.2.e | Eden McCallum LLP
T: +31 (0)20 303 0730 =| M: +31 (0) 5.1.2.e | E: 5.1.2.e @edenmccallum.com
5.1.2.e 5.1.2.e | =: +31 (0)20 303 0749 | E: 5.1.2.e @edenmccallum.com
Eden McCallum LLP | P=rnassusweg 821-a | UN Studio 10th Floor | 1082 LZ Amsterdam | The Netherlands |
www.edenmccallum.com

This message may contain information that is confidential, privileged or ot=erwise protected from disclosure. If you are not the intended recipient, p=ease notify our office immediately: you should not copy, forward, disclose or use the contents. Eden McCallum m=y monitor outgoing and incoming mail for business purposes. Eden McCallum =LP is a limited liability partnership registered in England and Wales (OC375785) with its registered office at Orion House, 5 Upper St Martin=80s Lane, London, WC2H 9EA and locally registered offices in Amsterdam =nd Zurich.



Terugverdientijd passagiersvaart Amsterdam

28-05-2019

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.

Agenda

Samenvatting

Belangrijkste aannames

- Investering
- Omzet
- Kosten

Bevindingen per case

Karakteristieken van 6 representatieve ‘standaardboten’ als basis voor dit onderzoek

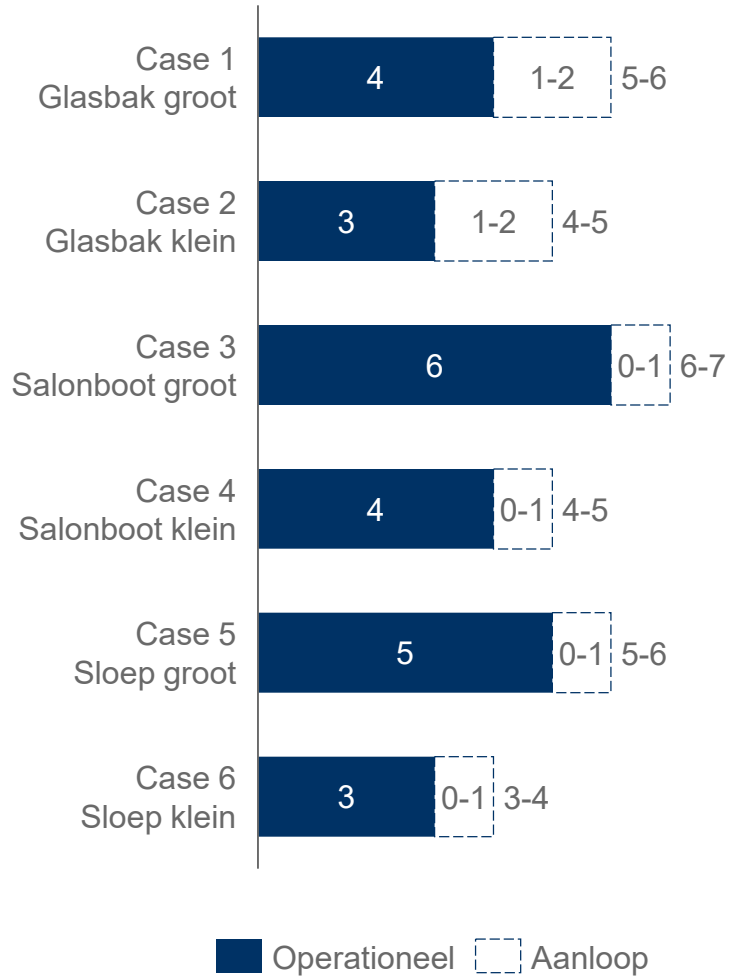
Beschrijving boten meegenomen in het onderzoek

Eigenschap	Case 1	Case 2	Case 3	Case 4	Case 5	Case 6
	Glasbak groot	Glasbak klein	Salonboot groot	Salonboot klein	Sloep groot	Sloep klein
Type boot	Amsterdamse type	Amsterdamse type	Salonboot	Salonboot	Open sloep	Open sloep
Vergunning segment	Bemand groot	Bemand gesloten	Bemand groot	Bemand gesloten	Bemand open	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
Aandrijving	Diesel	Elektrisch	Elektrisch	Elektrisch	Elektrisch	Elektrisch

Bron: RPA lijst; Eden McCallum analyse

Terugverdientijd van een investering in passagiersrondvaart per type boot

Terugverdientijd (in hele jaren)



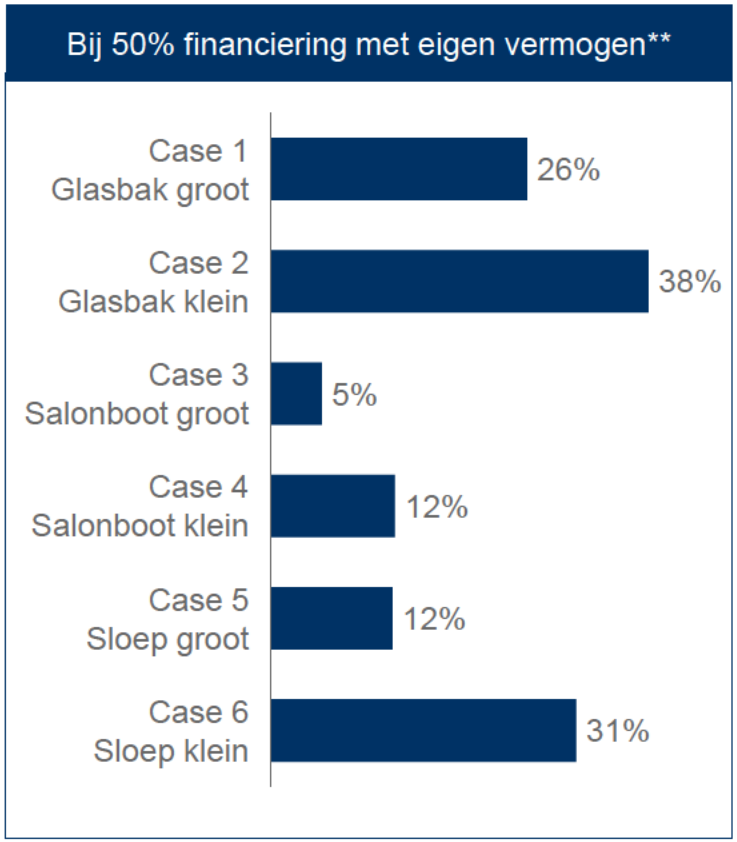
Toelichting

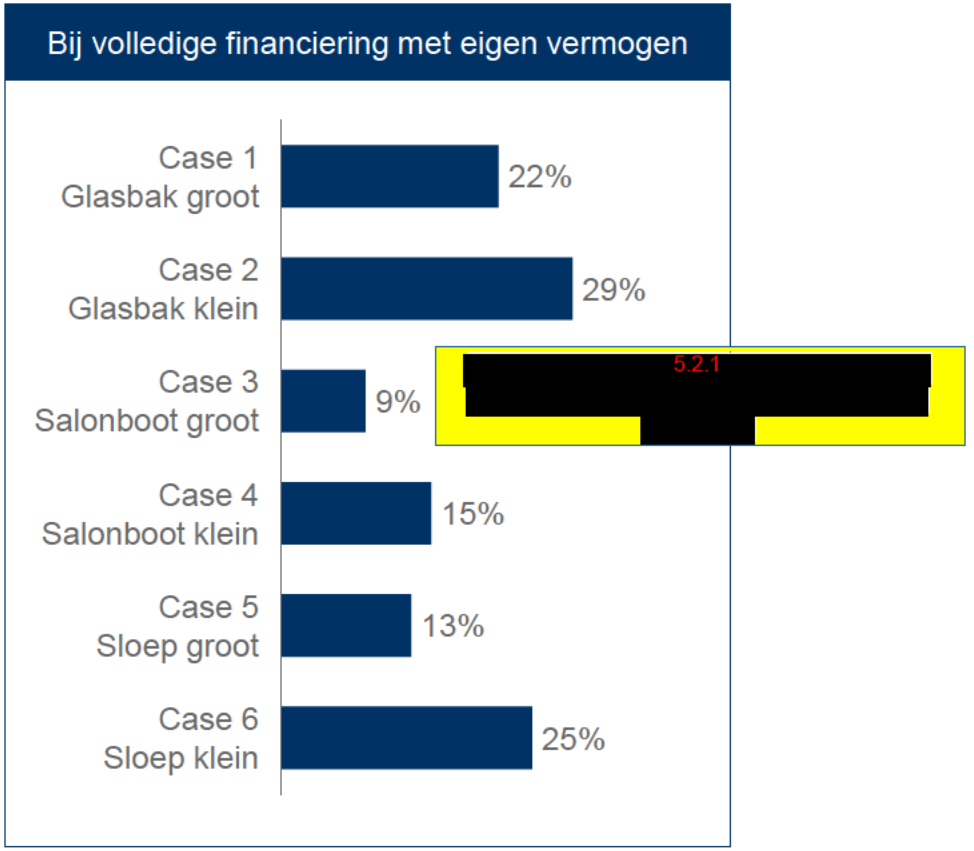
- **Operationele jaren**
  - Tijdens de operationele tijd (dat de boot in de vaart is) moet de investering worden terugverdiend
  - Tijdens deze periode hebben partijen een afgebouwd schip, de juiste vergunningen, een efficiënte organisatie, een goed werkend verkoopnetwerk.
- **Aanloop jaren**
  - In de aanloopperiode verdient een reder minder, of helemaal niets
  - De aanloopperiode wordt geacht te beginnen op het moment dat de reder weet dat hij een vergunning krijgt.
  - De aanloopperiode kan gebruikt worden om de boot te laten (ver)bouwen, personeel aan te trekken en voldoende passagiersvolume op te bouwen om als “operationeel” te gaan gelden

Bron: Meerdere bronnen; Eden McCallum model

Rendement op geinvesteerd vermogen afhankelijk van aandeel eigen vermogen

Gemiddeld jaarlijk rendement* in %





5.2.1

* Gemiddelde rendement in het jaar op vorige pagina. Berekend als volgt: ((investering + dividenden) / investering) ^ (1 / aantal jaar)
het benodigde eigen vermogen, en het aantal is gezet op het jaar waarin de boot is terugverdiend, respectievelijk 4, 3, 7, 4, 5, 3 voor case 1 tot en met 6

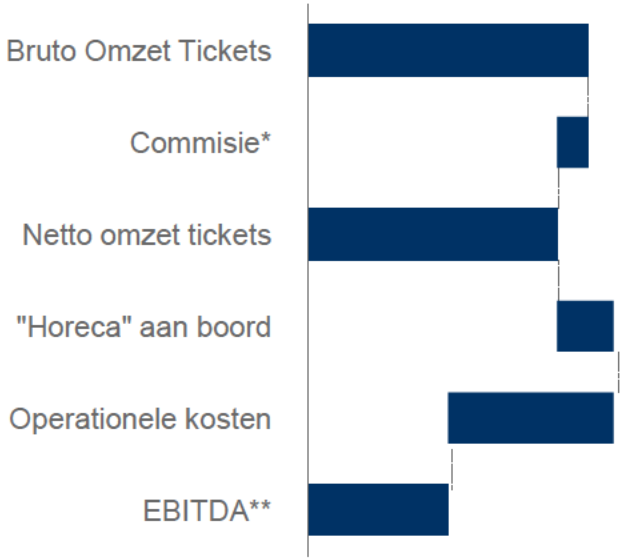
** Base case: vreemd vermogen 50% van de investering, tegen 5% rente. Aangenomen looptijd is 5 jaar, met uitzondering van case 3, waar 8 jaar looptijd is aangenomen

Bron: Meerdere bronnen; Eden McCallum model

Toegepaste rekenmethodiek voor bepalen terugverdientijden

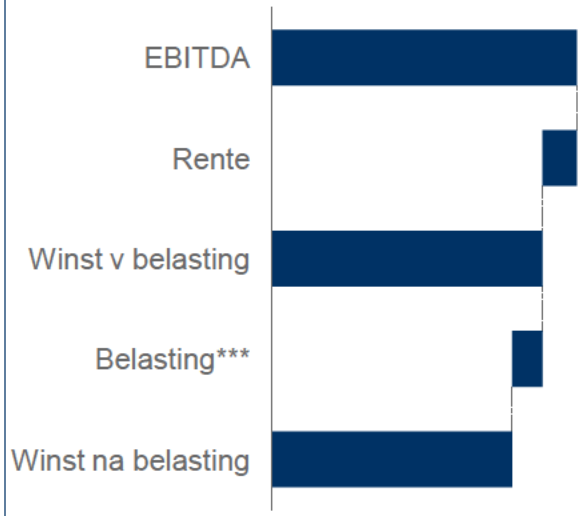
Toelichting financiële rekenmethodiek zoals toegepast in rekenmodel

Operationele winst



Per boot is aan de hand van bovenstaande financiële variabelen geschat wat de winstgevendheid is per jaar dat een boot operationeel is

Beschikbare winst voor afbetalen investering



Wanneer de som van de winsten na belasting gelijk is aan de investering in de boot minus de restwaarde, dan is de investering terugverdiend. Hieruit volgt het aantal benodigde operationele jaren voor terugverdienen investering

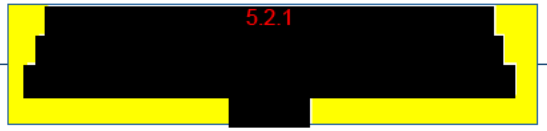
Totale terugverdientijd

Benodigde operationele jaren voor terug-verdienen vestering

Benodigde jaren om operationeel te worden

Totale terugverdientijd

De totale terugverdientijd is gelijk gesteld aan het aantal benodigde operationele jaren voor terugverdienen investering plus de benodigde aanlooptijd om operationeel te worden



* Onder Commissie wordt ook de betaalde vermakel jkheidsretributie gevat, aangezien die belasting volledig volume-afhankelijk is
** EBITDA: Earning Before Intertest, Taxes, Depreciation and Amortization
*** Er zou ook rekening gehouden kunnen worden met het effect van afschrijvingen op de hoogte van de winstbelasting. Dat zou de terugverdientijd korter maken.

Bron: Eden McCallum analyse

Startinvestering en restwaarde zoals gehanteerd in model

Toelichting uitgangspunten startinvestering en restwaarde

Case	Aanschaf	Restwaarde	Terug te verdienen*	Toelichting
Case 1 Glasbak groot	€ 600 k**	€ 0	€ 600 k	• Type case: nieuw kopen en volledig afschrijven • Inschatting aanname: conservatief • Toelichting: conservatieve aanname voor de restwaarde omdat de tweedehandsmarkt voor glasbakken klein/ onzeker is (restwaarde van grote glasbakken is in interviews ook geschat op € 280-400 k, maar met onzekere verkoopduur).
Case 2 Glasbak klein	€ 400 k	€ 0	€ 400 k	
Case 3 Salonboot groot	€ 650 k	€ 300 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)
Case 4 Salonboot klein	€ 450 k	€ 150 k	€ 300 k	
Case 5 Sloep groot	€ 80 k	€ 24 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 [redacted] restwaarde op slechts 30% van de nieuwprijs
Case 6 Sloep klein	€ 35 k	€ 11 k	€ 24 k	• Type case: nieuw kopen en volledig afschrijven • Inschatting aanname: conservatief (restwaarde 30%) • Toelichting: conservatieve aanname voor aanschafwaarde (er bestaat een aanzienlijke tweedehandsmarkt voor sloepen) en conservatieve aanname voor restwaarde op slechts 30% van de nieuwprijs

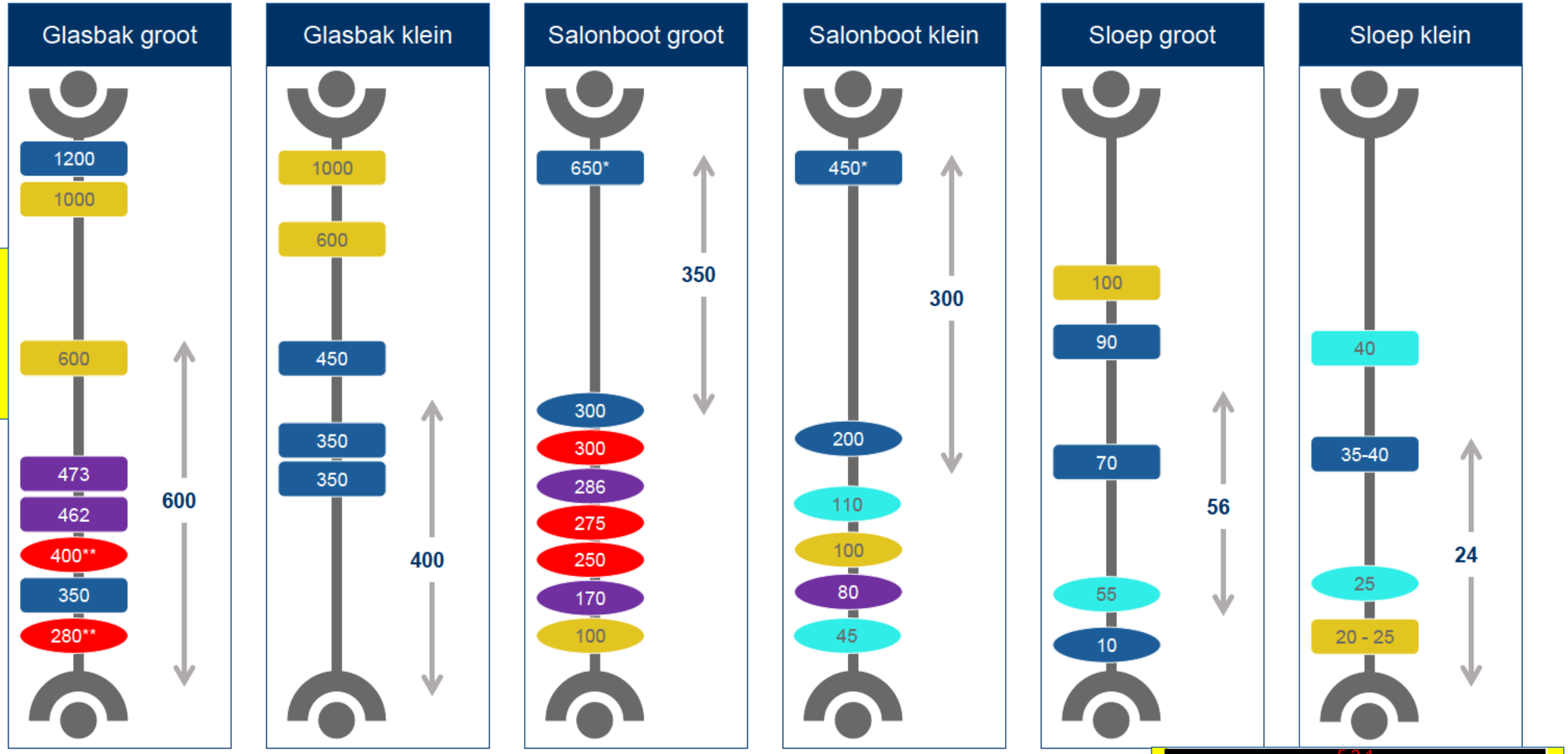
* Naast aanschaf, is er ook voor €1200 aan opstartkosten voor het aanvragen van benodigde vergunningen meegenomen in de investering (niet getoond hier)

** Mogelijk dat reders in het verleden een hogere aanschafpr js hebben betaald, richting €1 miljoen. Bij een restwaarde van €400 k blijft de terug te verdienen investering € 600 k

Bron: Meerdere bronnen

Overzicht gebruikte datapunten

Schatting aanschafwaarde boot



9 Bron: Meerdere bronnen, zie legenda; *Salonboot nieuw laten bouwen, met oud casco. ** Gebaseerd op overdracht meerdere schepen

Agenda

Samenvatting

Belangrijkste aannames

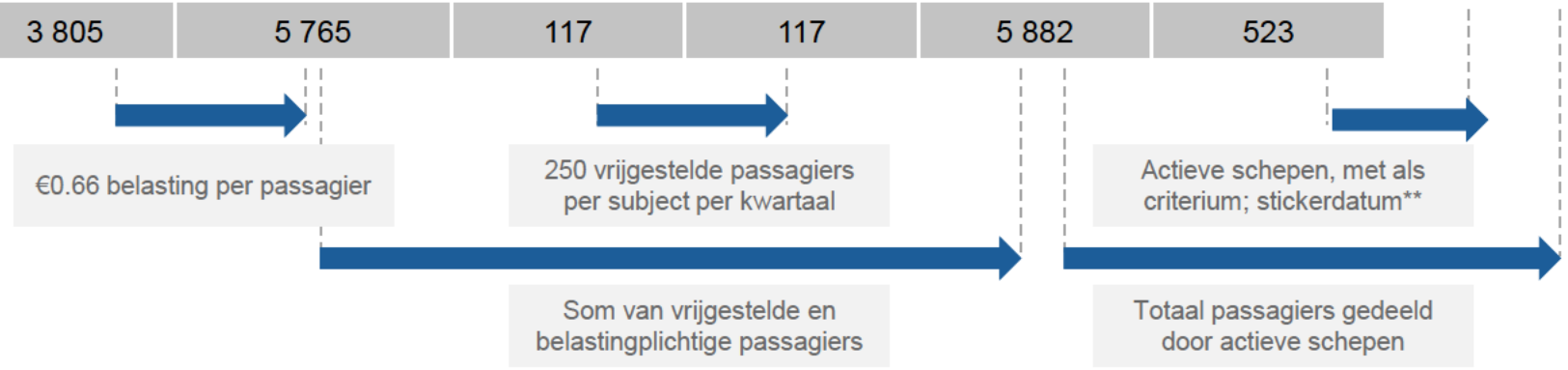
- Investering
- **Omzet**
- Kosten

Bevindingen per case

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

(Onderbouwing) aangenomen aantal passagiers per [redacted] 5.2.1

Type boot	Afgedragen belasting € x 1 000	# belastingplichtige passagiers x 1 000	# subjecten	# vrijgestelde passagiers x 1 000	Totaal # passagiers x 1000	# actieve schepen	# passagiers per boot per jaar x 1 000
Case 1	2 959	4 484	10	10	4 494	94.0	**47.8**
Case 2							**39.1***
Case 3	6	8	3	3	11	3.0	**3.8**
Case 4	14	21	3	3	24	7.0	**3.5**
Case 5	35	53	3	3	56	13.7	**4.1**
Case 6	22	33	4	4	37	27.8	**1.3**
Overige	769	1 166	94	94	1 260	377.5	**16.9**
Totaal	3 805	5 765	117	117	5 882	523	

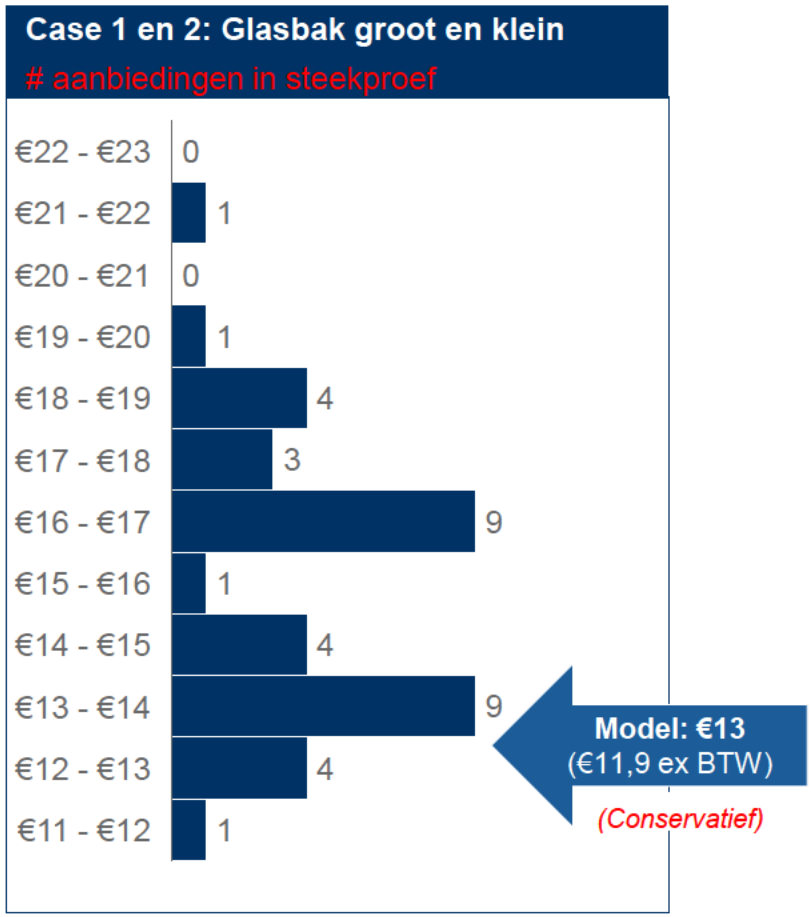


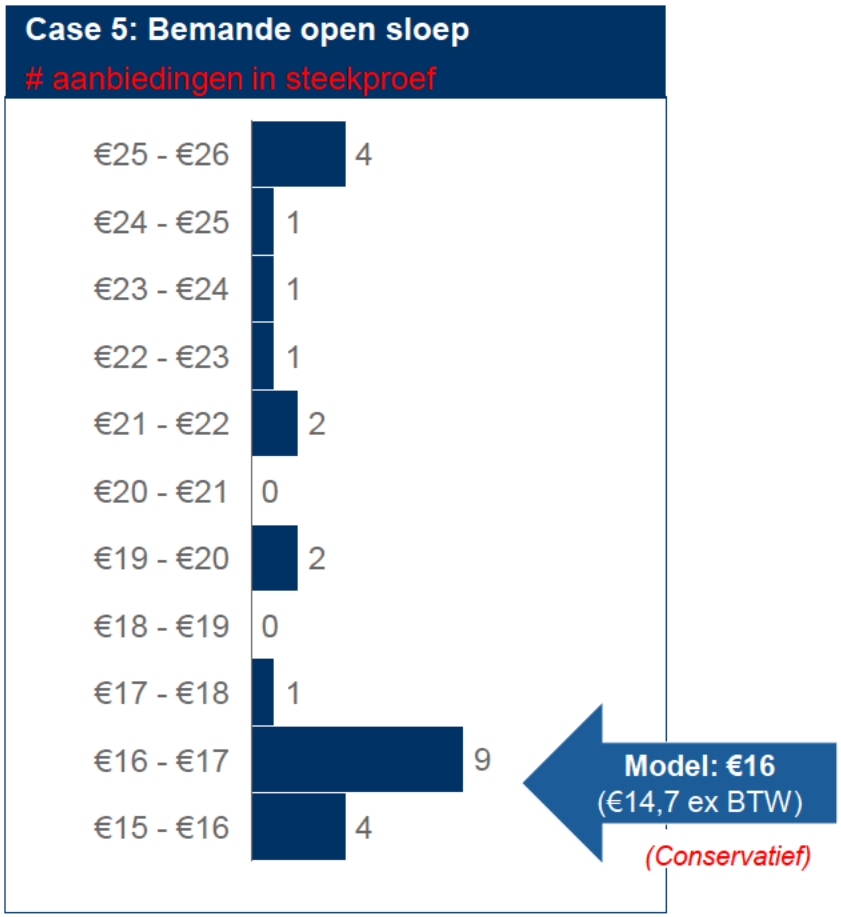
* In Case 1 zitten 94 schepen, met een gemiddelde capaciteit van 79 personen. De capaciteit van schepen in Case 2 is 65 personen. Uitgaande van dezelfde bezettingsgraad als in Case 1, komt het geschatte volume op 39.1 duizend passagiers per jaar

** Tussen het verlenen van een vergunning en het varen met een schip zit enige tijd. Als extreem voorbeeld geldt dat sommige vergunde schepen nog moeten worden gebouwd. Als een schip aan alle vereisten voor passagiersvaart voldoet, verkrijgt het een sticker. Die stickerdatum geeft aan wanneer een schip mag beginnen met het vervoeren van passagiers. ~~Dit criterium wijkt af van het vergunningsdatum-criterium gehanteerd door Ecorys~~.

Prijs per regulier ticket – boottype 1, 2 en 5

Geadverteerde ticketprijzen voor een reguliere tour obv steekproef
€ per ticket inclusief 9% BTW





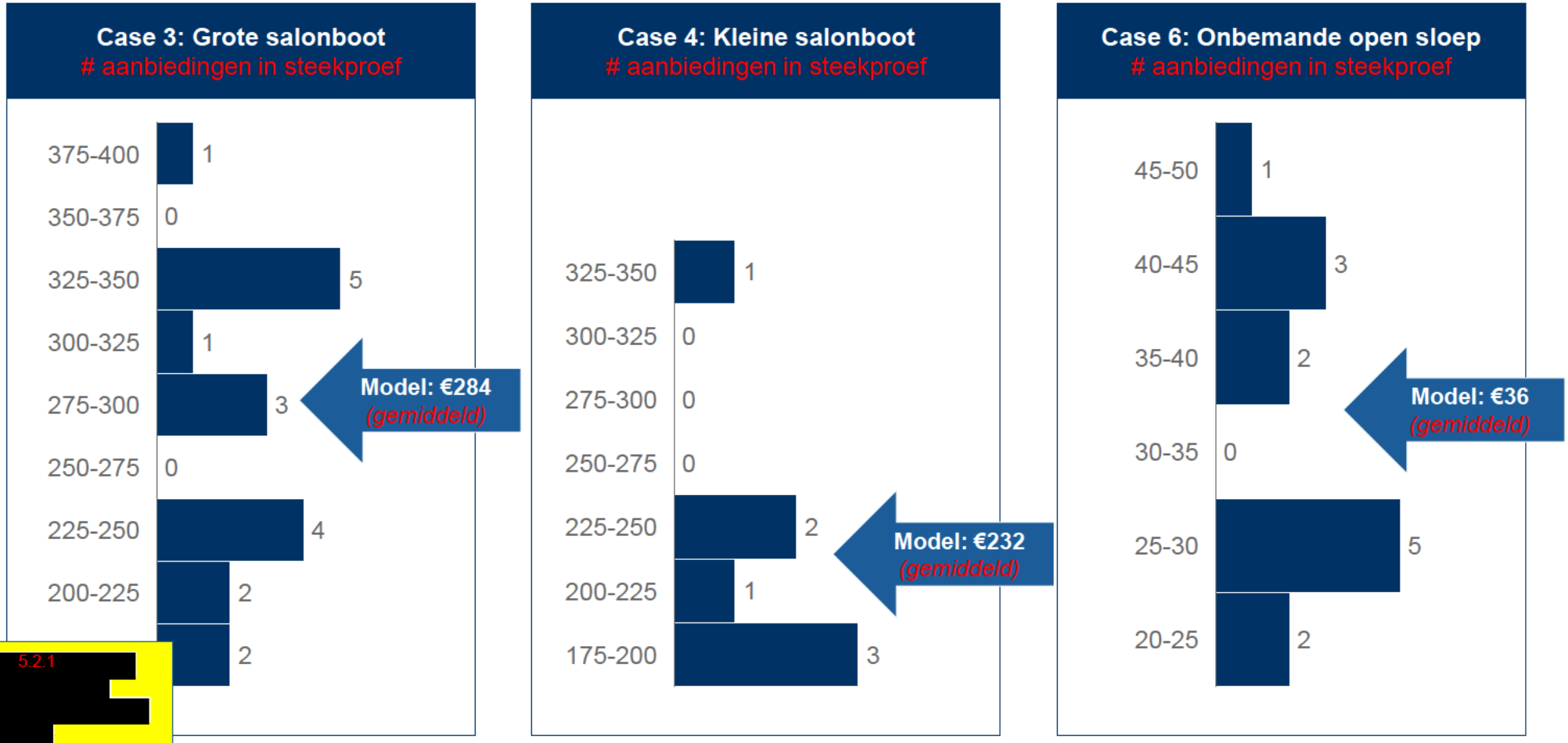
* Tevens meegenomen in de case is een lagere pr js voor groepen (€6 p.p, inc BTW). Niet meegenomen zijn lagere prijzen voor kindertickets, hogere prijzen voor arrangementen met eten en drinken, hogere prijzen tijdens het Amsterdam Light Festival en hogere prijzen gedurende populaire momenten van de dag.

 Bron: Websites ticketverkopers

Prijs per uur – boot type 3, 4 en 6

Geadverteerde uurprijzen per type boot obv steekproef

€ per uur inclusief 9% BTW



5.2.1 [redacted]

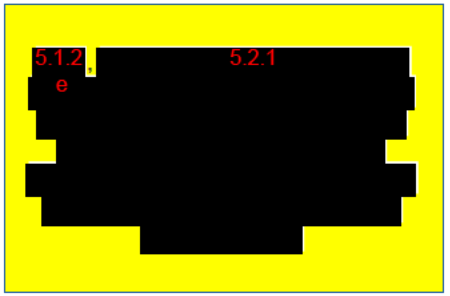
* In de getoond gemiddelde prijs is rekening gehouden met een gemiddelde huurduur van 3 uur. Lagere prijzen per uur zijn vaak voor langere huurduur.

 Bron: Websites ticketverkopers

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

Case	Prijs per uur (inc BTW)	Prijs per uur (ex BTW)**	Aanname duur huur (# uur)	Aanname groepsgrootte (# passagiers)	Prijs per passagier (ex BTW)	Groepsgrootte / bootcapaciteit
Case 3 Grote salonboot	€ 284	€ 261	3	22	**€ 35.6**	22 / 30
Case 4 Kleine salonboot	€ 232	€ 213	2	8	**€ 53.3** *	8 / 12
Case 6 Open sloep	€ 36	€ 33	3**	5	**€19.9**	5 / (6 tot 9)



* Losse tickets voor kleine salonboten z jn goedkoper nl. circa €25 (inc BTW). In het model is aangenomen dat 30% losse ticketverkoop is. Wat de gemiddelde opbrengst per passagier op €44 brengt

** De huur per uur wordt bij open sloepen goedkoper naarmate je langer huurt. Aangenomen is een gemiddelde huur duur van 3 uur

Bron: Websites ticketverkopers

Omzet uit ticketverkoop per type boot

Toelichting uitgangspunten: netto jaar omzet per boot uit ticketverkoop

[redacted 5.2.1]

Case	# passagiers per boot per jaar	Gemiddelde prijs per passagier* (ex BTW)	Bruto jaar omzet per boot	Commissie aan derden en belasting	Netto jaar omzet per boot uit tickets**	Toelichting onderliggende aannames
Case 1 Glasbak groot	47 000	€ 11.3	€ 530 k	€ 81 k	€ 450 k	• 60% reguliere verkoop, 30% via derden en 10% grote groepen • Prijs regulier ticket €13; prijs grote groepen €6; (beiden incl. 9% BTW)
Case 2 Glasbak klein	39 000	€ 11.3	€ 440 k	€ 67 k	€ 373 k	
Case 3 Salonboot groot	3 800	€ 34.1	€ 129 k	€ 14 k	€ 116 k	• 70% reguliere verkoop, 30% via derden • Prijs per uur €284 (incl. 9% BTW) • Gemiddelde groepsgrootte 25 persone • Gemiddelde duur huur: 3 uur
Case 4 Salonboot klein	3 400	€ 43.1	€ 147 k	[redacted 5.2.1]		• 70% reguliere verkoop, 30% via derden • Prijs per uur €232 (incl. 9% BTW) • Gemiddelde groepsgrootte: 8 personen • Gemiddelde duur huur: 2 uur
Case 5 Sloep groot	4 000	€ 14.7	€ 59 k	€ 9 k	€ 50 k	• 60% reguliere verkoop, 40% via derden • Prijs regulier ticket €16 (incl. 9% BTW)
Case 6	1 250	€ 19.9	€ 25 k	€ 0.2 k	€ 25 k	• Prijs per uur €36 (incl. 9% BTW) • Gemiddelde groepsgrootte: 5 personen • Gemiddelde duur huur: 3 uur

[redacted 5.2.1]

- *€0.66 belasting per passagier, geen vrijstelling*
- *30% commissie bij verkoop via derden*

* Bij de getoonde prijs wordt rekening gehouden met een mix van verkoopkanalen en daarbij behorende prijzen

** Voor veel cases is de omzet uit ticketverkoop de voornaamste bron van inkomsten. Voor Case 3, 4 en 5 wordt ook gekeken naar Horeca omzet

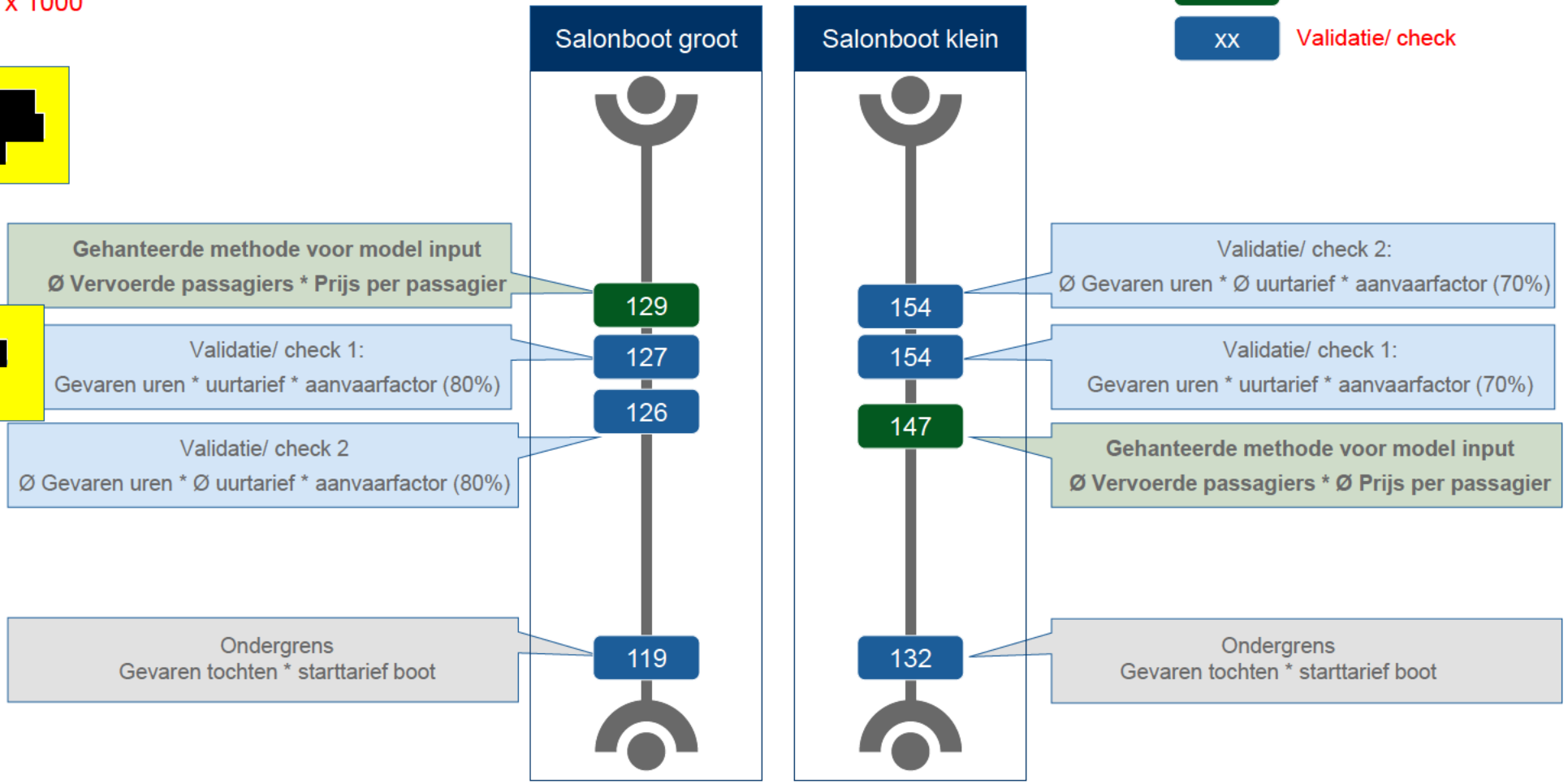
 Bron: Meerdere bronnen

Validatie netto jaaromzet salonboten

Schattingen jaar omzet uit ticketverkoop voor salonboten, exclusief Horeca
€ x 1000

xx Meegenomen in model
xx Validatie/ check

[redacted]



Uitleg validatie

Beschrijving verschillende methoden en bronnen

Beschrijving methode	Inputfactoren	Bron per factor	Aangenomen waarde per factor
Gehanteerde methode • Gemiddelde omzet berekenen voor alle boten • Omzet is het product van het gemiddeld aantal vervoerde passagiers per boot en de prijs per passagier (berekend uit de uurprijs x aantal uren voor een tocht gedeeld door gemiddeld aantal passagiers per boot)	# vervoerde passagiers	Berekend uit totaal betaalde belasting en belasting per passagier (€ 0.66)	xx
	Uurprijs voor huren boot	Bepaald obv een steekproef van werkelijke aanbiedingen	
	# uren per tocht	Bepaald obv steekproef werkelijke aanbiedingen	
Validatie/ check 1: • Per boot de omzet berekenen, en daarvan het gemiddelde nemen over alle boten • Omzet per boot is het product van het aantal vaaruren per boot x prijs per uur x de 'aanvaarfactor'	# vaaruren per boot	AIS	
	Uurprijs voor huren boot	Bepaald obv een steekproef van werkelijke aanbiedingen	
	Aanvaarfactor*	Inschatting obv interviews	
Validatie/ check 2: • Gemiddelde omzet berekenen voor alle boten • Omzet is het product van het totaal aantal vaaruren , de prijs per uur (propositities) en 'aanvaarfactor' van 0.7 (aanname)			
Ondergrens • Per boot de omzet berekenen, en daarvan het gemiddelde nemen • Omzet is het product van aantal tochten (AIS) en het starttarief om een schip te huren (propositities)			

* Definitie aanvaarfactor: aantal commerciele vaaruren/ aantal vaaruren

 Bron: AIS; Belastingen; Eden McCallum analyse

Uitleg validatie

Beschrijving verschillende methoden en bronnen

Beschrijving methode	Hoe te interpreteren?	Gevoeligheid
Gehanteerde methode • Gemiddelde omzet berekenen voor alle boten • Omzet is het product van aantal vervoerde passagiers (belasting), de prijs per uur (proposities), het gemiddeld aantal passagiers per boot (aanname) en het gemiddeld aantal vaaruren per tocht (aanname)	• Een maat die gevoelig is voor de aanname over de gemiddelde grootte van een groep op een schip	• De omzet wordt onderschat als het aantal mensen op een boot lager ligt dan aangenomen 25 voor een grote salonboot en 8 voor een kleine salonboot • De omzet wordt overschat als het aantal uren per tocht lager ligt dan aangenomen 3 voor grote salonboot en 2 voor kleine salonboot
Validatie/ check 1: • Per boot de omzet berekenen, en daarvan het gemiddelde nemen • Omzet is het product van vaaruren (AIS), prijs per uur (proposities) en 'aanvaarfactor' (aanname)	• Een vrij precieze maat wanneer het schip vooral op de grachten vaart • Een maat die gevoelig is voor de aanname over het aandeel commerciële uren; de aanvaarfactor	• De omzet wordt onderschat als het aandeel commerciële uren hoger ligt dan aangenomen 80% voor grote salonboot en 70% voor kleine salonboot • De omzet wordt onderschat wanneer reders kosten rekenen voor aanvaren
Validatie/ check 2: • Gemiddelde omzet berekenen voor alle boten • Omzet is het product van vaaruren (AIS), de prijs per uur (proposities) en 'aanvaarfactor' van 0.7 (aanname)	• Een vrij precieze maat wanneer het schip vooral op de grachten vaart. Vaaruren worden niet gemeten buiten Amsterdam	• Zou zowel te hoog als te laag kunnen zijn, omdat boten die veel varen voor een laag tarief, en boten die weinig varen voor een hoog tarief worden gemiddeld en vermenigvuldigd
Ondergrens • Per boot de omzet berekenen, en daarvan het gemiddelde nemen • Omzet is het product van aantal tochten (AIS) en het starttarief om een schip te huren (proposities)	• Een absolute ondergrens, aangezien huurders gemiddeld langer dan het minimum huren	• Onderschat de omzet, doordat mensen gemiddeld langer op een boot blijven dan het minimum

 Bron: AIS; Belastingen; Eden McCallum analyse

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

Onderbouwing inschatting jaarinkomsten uit horeca

5.2.1 [redacted]

	Type	Aandeel van alle tochten*	Gem. Prijs (ex BTW)**	Omzet (ex BTW)	Inkoop kosten***	~~Bruto~~ marge
Case 3, salonboot groot	Niets, of alleen een drankje	60%	€2.5	c. €60 k	c. €30 k	**c. €30 k**
	Lunch	20%	€25			
	Diner	20%	€50			
Case 4, salonboot klein	Niets, of alleen een drankje	30%	€2.5	c. €87 k	c. €46 k	**c. €41 k**
	Lunch	40%	€25			
	Diner	30%	€55			
Case 5 open sloep	Niets, of alleen een drankje	100%	€4	€16 k	c. €5 k	**c. €11 k**

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

 Bron: AIS data; websites ticketverkopers

Agenda

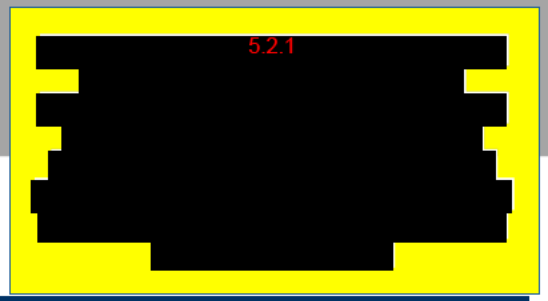
Samenvatting

Belangrijkste aannames

- Investering
- Omzet
- **Kosten**

Bevindingen per case

Overzicht operationele kosten



Toelichting meegenomen operationele kosten

Euro x 1000 per jaar

Case	Personeel*	Verzekering en onderhoud	Overige kosten**	Totaal	Toelichting
Case 1 Glasbak groot	186	24	13	223	• Personeelskosten: uitgegaan van 35% van de omzet, conform rapport Ecorys • Verzekering en onderhoud: uitgegaan van respectievelijk 1% en 3% van aanschafprijs, conform rapport Ecorys • Overige kosten: uitgegaan van bovengrens kosten geschat door Ecorys
Case 2 Glasbak klein	154	16	9	179	
Case 3 Salonboot groot	36	26	5	67	• Bemanning: 1 schipper groot vaarbewijs en 1 hostess groot schip • Part-time factor*** van 0.4 FTE • Verzekering en onderhoud: idem aan Case 1 • Overige kosten: idem aan Case 1
Case 4 Salonboot klein	49	18	3	70	• Bemanning: 1 schipper klein vaarbewijs en 1 hostess klein schip • Part-time factor*** van 0.7 FTE • Verzekering en onderhoud: idem aan Case 1 • Overige kosten: idem aan Case 1
Case 5 Sloep groot	38.5	3.2	1.9	44	• Bemanning: 1 schipper klein vaarbewijs en 1 hostess klein schip • Part-time factor*** van 0.55 FTE • Verzekering en onderhoud: idem aan Case 1 • Overige kosten: idem aan Case 1
Case 6 Sloep klein	7.5	1.4	1.2	10	• Personeelskosten geschat op €50k, 0.15 FTE aangenomen • Verzekering en onderhoud: idem aan Case 1 • Overige kosten: idem aan Case 1



* Aangenomen kosten per FTE: schipper groot vaarbewijs €50k, schipper klein vaarbewijs €35k, hostess groot schip €40k, hostess klein schip €35k

** Overige kosten omvat met name ligplaatsgelden en energiekosten. Afdracht VRM is in het financiële model meegenomen onder commissies en belasting i.t.t. Ecorys

*** Schepen zijn niet continu in gebruik, en het personeel schaalt mee. Het aantal vaaruren ten opzicht van Case 1 en Case 2 is 36.5% (case 3), 64% (case 4) en 53% (case 5).

Bron: Ecorys; jaarverslagen reders, AIS data; RPA lijst.

Voor het schatten van omzet zijn complementaire methoden gebruikt

Toelichting uitgangspunten: omzet

Methode: Passagiers * Prijs per passagier

- **Beschrijving methode:**
  - De prijs per passagier is gebaseerd op actuele en historisch aangeboden ticketprijzen vermeld op websites en bij andere verkooppunten.
    - Voor sommige boten worden prijzen per uur geadverteerd, welke met een gemiddelde groepsgrootte teruggerekend zijn naar prijzen per passagier
  - Het aantal passagiers per boot is samengesteld door:
    - Totaal aantal passagiers te berekenen met afgedragen vermakelijkheidsretributie, een belasting van €0.66 per passagier
    - Het aantal passagiers per type boot bepalen door groepen van bedrijven samen te stellen met een vergelijkbare vloot
    - Het aantal passagiers te delen door het aantal actieve boten, waarbij 'stickerdatum' als leidend criterium dient*
- **Gebruikte bronnen:**
  - RPA lijst
  - Belastingen Gemeente Amsterdam
  - Websites rederijen
  - Websites van ticket verkopers zoals TripAdvisor
  - Ticketprijzen bij fysieke verkooppunten
  - Ecorys: "Terugverdientijd passagiersvaart Amsterdam"

Validatie van de methode

- **Validatie**
  - Voor case 1 en 2 zijn vaaruren gebruikt om te valideren dat het gemiddelde volume per boot daadwerkelijk gerealiseerd kan worden
  - Bij case 3 en 4 is de methode gevalideerd met onafhankelijke schattingen van de omzet, aan de hand van:
    - Gevaren uren en het uurtarief v/d boot
    - Gevaren tochten en tochttarief v/d boot
- **Aanvullend gebruikte bronnen:**
  - AIS gegevens

* Tussen het verlenen van een vergunning en het varen met een schip zit enige tijd. Als extreem voorbeeld geldt dat sommige vergunde schepen nog moeten worden gebouwd. Als een schip aan alle vereisten voor passagiersvaart voldoet, verkrijgt het een sticker. Die stickerdatum geeft aan wanneer een schip mag beginnen met het vervoeren van passagiers. Dit criterium wijkt af van het vergunningsdatum-criterium gehanteerd door Ecorys.

Agenda

Samenvatting

Belangrijkste aannames

- Investering
- Omzet
- Kosten

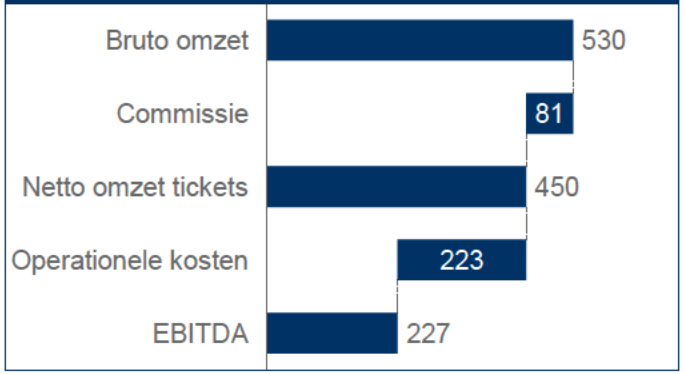
Bevindingen per case (back-up)

De operationele terugverdientijd van case 1 - glasbak groot - is 3 jaar

Overzicht uitgangspunten en terugverdientijd glasbak (case 1 – bemand groot)



Waterval



Kengetallen

- **Investering: €601.2 k**
- **Operationele terugverdientijd: 3 jaar**
- **Rendement na 3 jaar: 28.3%**

Eigenschappen boot

- Vergunning: Bemand groot
- Capaciteit: 80 – 90 personen
- Afmeting (L x B): 20 x 4.25 m
- Aandrijving: Elektrisch

Uitgangspunten business case

- **Investering: €601.2 k**
  - Aanschaf: €601.2 k (€600 k aanschaf en €1.2 k opstartkosten)
  - Restwaarde: €0
- **Omzet: €449.6 k**
  - Volume: 47 k
  - Bruto prijs: €11.3
  - Commissies en belasting: €80.8 k
- **Kosten: €222.9 k**
  - Personeel: €185.6 k
  - Onderhoud: €24 k
  - Overige: €13.2 k

De operationele terugverdientijd van case 2 - glasbak klein - is 2 jaar

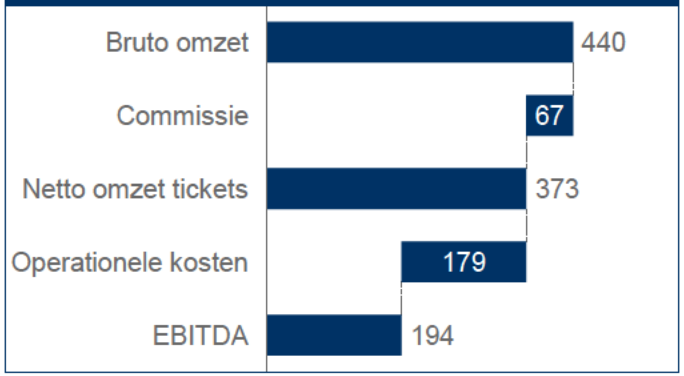
Overzicht uitgangspunten en terugverdientijd glasbak (case 2 – bemand gesloten)



Eigenschappen boot

- Vergunning: Bemand gesloten
- Capaciteit: 64 – 67 personen
- Afmeting (L x B): 14 x 3.75 m
- Aandrijving: Elektrisch

Waterval



Kengetallen

- **Investering: €401.2 k**
- **Operationele terugverdientijd: 2 jaar**
- **Rendement na 2 jaar: 44.1%**

Uitgangspunten business case

- **Investering: €401.2 k**
  - Aanschaf: €401.2 k (€400 k aanschaf en €1.2 k opstartkosten)
  - Restwaarde: €0
- **Omzet: €373.1 k**
  - Volume: 39 k
  - Bruto prijs: €11.3
  - Commissies en belasting: €66.9 k
- **Kosten: €179.2 k**
  - Personeel: €154 k
  - Onderhoud: €16 k
  - Overige: €9.2 k

 Bron: Pexels

De operationele terugverdientijd van case 3 - salonboot groot - is 5 jaar

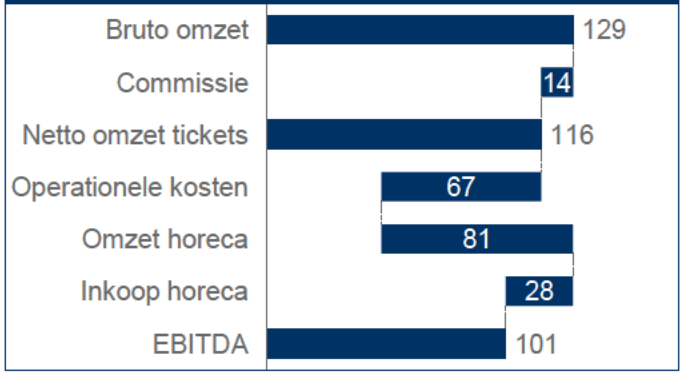
Overzicht uitgangspunten en terugverdientijd salonboot (case 3 – bemand groot)



Eigenschappen boot

- Vergunning: Bemand groot
- Capaciteit: 30 personen
- Afmeting (L x B): 14 x 3 m
- Aandrijving: Elektrisch

Waterval



Kengetallen

- **Investering: €351.2 k**
- **Operationele terugverdientijd: 5 jaar**
- **Rendement na 5 jaar: 18.9%**

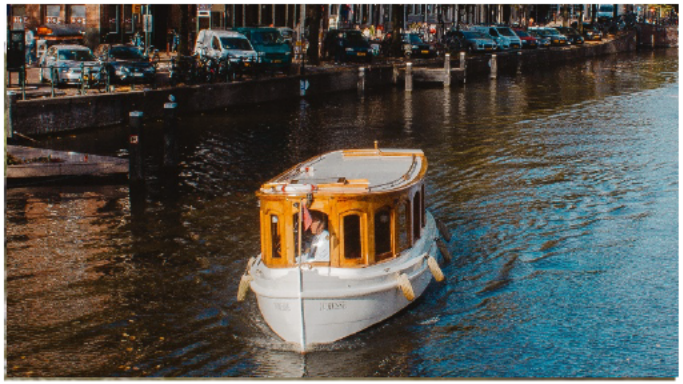
Uitgangspunten business case

- **Investering: €351.2 k**
  - Aanschaf: €651.2 k (€650 k aanschaf en €1.2 k opstartkosten)
  - Restwaarde: €300 k
- **Omzet: €196.3 k**
  - Bruto omzet: €129.2 k
  - Commissies en belasting: €13.5 k
  - Omzet horeca: €80.6 k
- **Kosten: €95.4 k**
  - Personeel: €36 k
  - Onderhoud: €26 k
  - Overige: €5.2 k
  - Horeca: €28.2 k

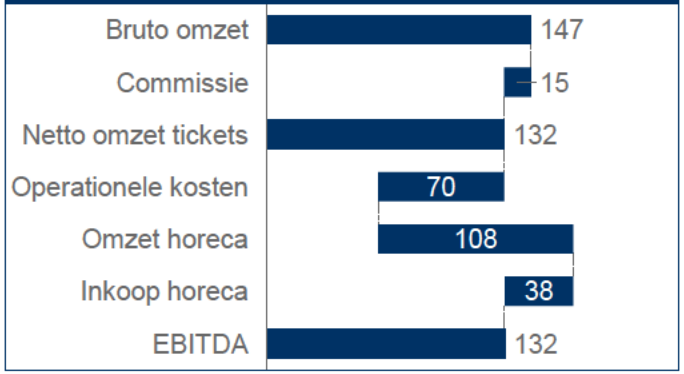
 Bron: Pexels

De operationele terugverdientijd van case 4 - salonboot klein - is 3 jaar

Overzicht uitgangspunten en terugverdientijd salonboot (case 4 – bemand gesloten)



Waterval



Kengetallen

- **Investering: €301.2 k**
- **Operationele terugverdientijd: 3 jaar**
- **Rendement na 3 jaar: 34.1%**

Eigenschappen boot

- Vergunning: Bemand gesloten
- Capaciteit: 12 personen
- Afmeting (L x B): 10 x 2.6 m
- Aandrijving: Elektrisch

Uitgangspunten business case

- **Investering: €301.2 k**
  - Aanschaf: €451.2 k (€450 k aanschaf en €1.2 k opstartkosten)
  - Restwaarde: €150 k
- **Omzet: €239.9 k**
  - Bruto omzet: €146.7 k
  - Commissies en belasting: €14.8 k
  - Omzet horeca: €108 k
- **Kosten: €107.7 k**
  - Personeel: €49 k
  - Onderhoud: €18 k
  - Overige: €2.9 k
  - Horeca: €37.8 k

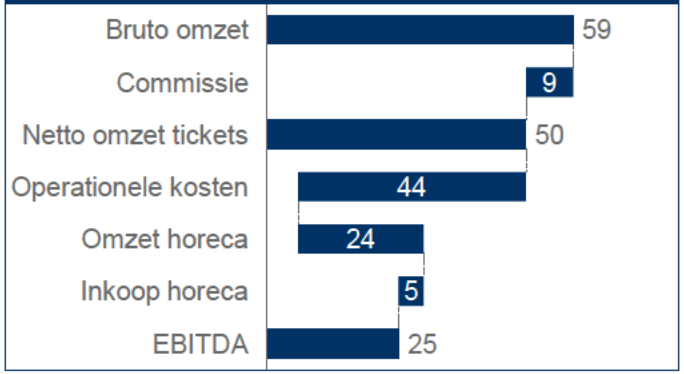
 Bron: Unsplash

De operationele terugverdientijd van case 5 - sloep groot - is 3 jaar

Overzicht uitgangspunten en terugverdientijd sloep (case 5 – bemand open)



Waterval



Kengetallen

- **Investering: €57.2 k**
- **Operationele terugverdientijd: 3 jaar**
- **Rendement na 3 jaar: 34.3%**

Eigenschappen boot

- Vergunning: Bemand open
- Capaciteit: 44 personen
- Afmeting (L x B): 10 x 3.15 m
- Aandrijving: Elektrisch

Uitgangspunten business case

- **Investering: €57.2 k**
  - Aanschaf: €81.2 k (€80 k aanschaf en €1.2 opstartkosten)
  - Restwaarde: €24 k
- **Omzet: €73.7 k**
  - Bruto omzet: €58.7 k
  - Commissies en belasting: €9.0 k
  - Omzet horeca: €24 k
- **Kosten: €48.4 k**
  - Personeel: €38.5 k
  - Onderhoud: €3.2 k
  - Overige: €1.9 k
  - Horeca: €4.8 k

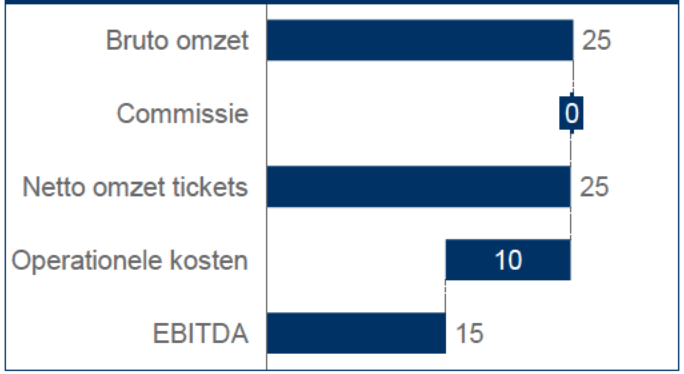
 Bron: Pixabay

De operationele terugverdientijd van case 6 - sloep klein - is 2 jaar

Overzicht uitgangspunten en terugverdientijd sloep (case 6 – onbemand)



Waterval



Kengetallen

- **Investering: €25.7 k**
- **Operationele terugverdientijd: 2 jaar**
- **Rendement na 2 jaar: 52.9%**

Eigenschappen boot

- Vergunning: Onbemand
- Capaciteit: 7 – 12 personen
- Afmeting (L x B): 5.5 x 2 m
- Aandrijving: Elektrisch

Uitgangspunten business case

- **Investering: €25.7 k**
  - Aanschaf: €36.2 k (€35 k aanschaf en €1.2 k opstartkosten)
  - Restwaarde: €10.5 k
- **Omzet: €24.7 k**
  - Volume: 1.25 k
  - Bruto prijs: €19.9
  - Commissies en belasting: €0.2 k
- **Kosten: €10.1 k**
  - Personeel: €7.5 k
  - Onderhoud: €1.4 k
  - Overige: €1.2 k

 Bron: Pixabay

Van: [redacted] l@edenmccallum.com
Aan: [redacted] [redacted]
Onderwerp: Document ter ondersteuning van de call
Datum: woensdag 8 mei 2019 9:02:25
Bijlagen: 20190508 Update Call.pdf

Hi [redacted],

Bijgaand een documentje ter ondersteuning van de call. Alle getallen die hierin staan zijn zeer indicatief en moeten niet serieus genomen geworden, omdat de onderliggende aannames nog nauwelijks zijn gevalideerd.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

Eden McCallum [redacted]
+31 6 [redacted]
[redacted]@edenmccallum.com

This message may contain information that is confidential, privileged or ot=erwise protected from disclosure. If you are not the intended recipient, p=ease notify our office immediately: you should not copy, forward, disclose or use the contents. Eden McCallum m=y monitor outgoing and incoming mail for business purposes. Eden McCallum =LP is a limited liability partnership registered in England and Wales (OC375785) with its registered office at Orion House, 5 Upper St Martin=80s Lane, London, WC2H 9EA and locally registered offices in Amsterdam =nd Zurich.



Terugverdientijd passagiersvaart Amsterdam

08-05-2019

eden mccallum

Disclaimer

Dit document bevat niet gevalideerde tussentijdse uitkomsten, waar op geen enkele wijze enige conclusie aan verbonden kan worden

Update: proces

Update proces

Bron	Status	Opmerkingen
Vergunningen		• Ontvangen
Vermakelijkheidsretributie		• Nieuw verzoek gedeeld met afdeling belastingen – geschatte doorlooptijd enkele dagen tot een week
AIS data		• Geschatte doorlooptijd: 1-2 weken
Interviews		• Validate van bevindingen gewenst en lijst met potentiele interviewees voorhanden

Het verzamelen van de relevante gegevens gaat mogelijk nog 2 weken duren

Agenda

Samenvatting

Bevindingen per case

Belangrijkste aannames

Wij hebben gekeken naar 6 veelvoorkomende type boten

Beschrijving typen boten meegenomen in het onderzoek

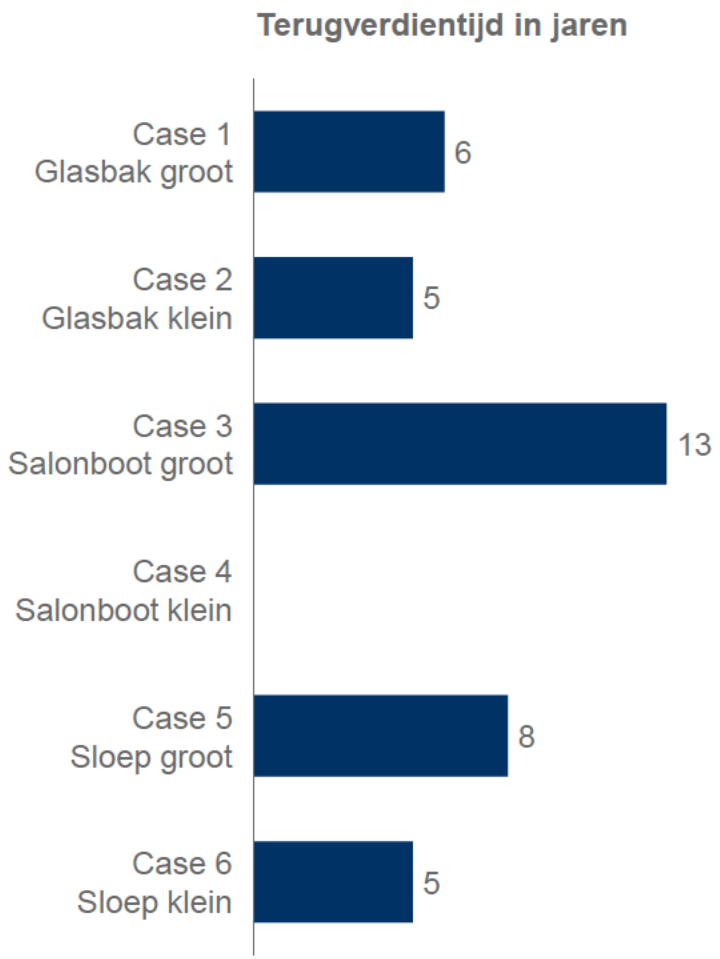
Eigenschap	Case 1	Case 2	Case 3	Case 4	Case 5	Case 6
	Glasbak groot	Glasbak	Salonboot groot	Salonboot klein	Sloep groot	Sloep klein
Type boot	Glasbak	Glasbak	Salonboot	Salonboot	Sloep	Sloep
Vergunning	Bemand groot	Bemand gesloten	Bemand groot	Bemand gesloten	Bemand open	Onbemand
Pax	80 - 90	64 - 67	30	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
Aandrijving	Elektrisch	Elektrisch	Elektrisch	Elektrisch	Elektrisch	Elektrisch

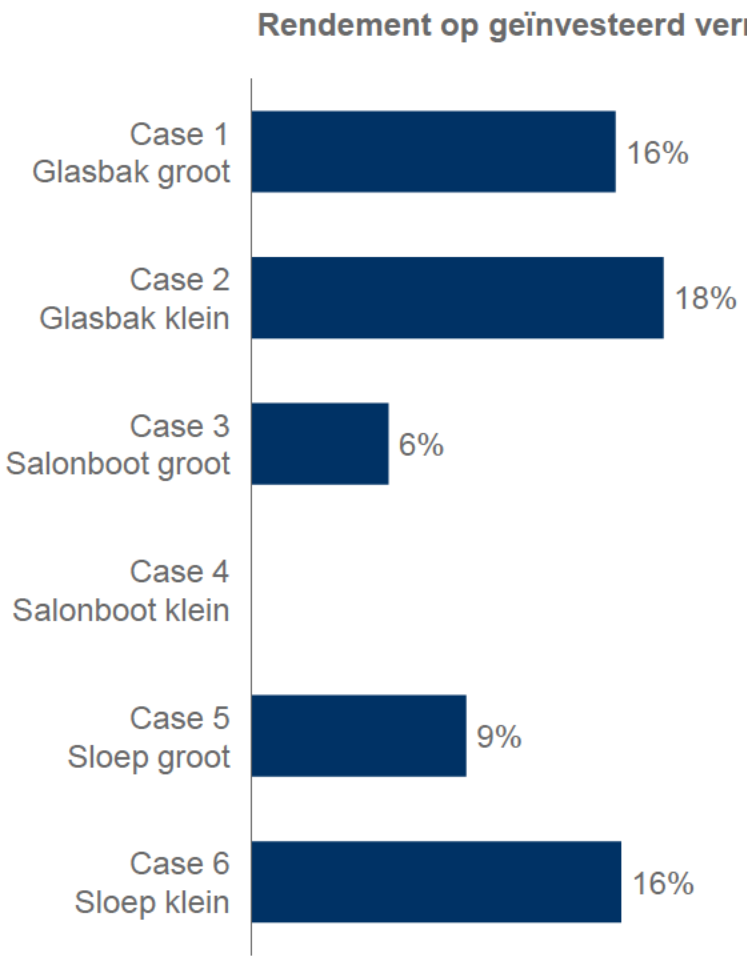
Bron: RPA lijst; Eden McCallum analyse

De terugverdientijd en de aantrekkelijkheid van een investering verschilt sterk per type boot

Zeer indicatieve uitkomsten – niet gevalideerd

Samenvatting van de belangrijkste bevindingen
Terugverdientijd (in hele jaren) en rendement op geïnvesteerd vermogen





eden mccallum

Agenda

Samenvatting

Bevindingen per case

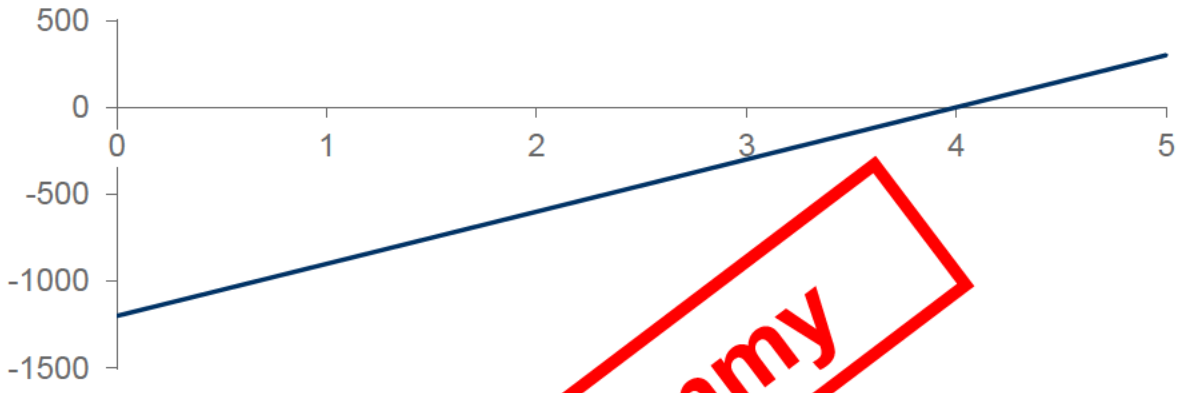
Belangrijkste aannames

eden mccallum

De terugverdientijd van case 1 - glasbak groot - ligt tussen x en y jaar

Overzicht uitgangspunten en terugverdientijd glasbak (case 1 – bemand groot)





Dummy

Eigenschappen boot
• Vergunning: Bemand groot • Capaciteit: 80 – 90 personen • Afmeting (L x B): 20 x 4.25 m • Aandrijving: Elektrisch

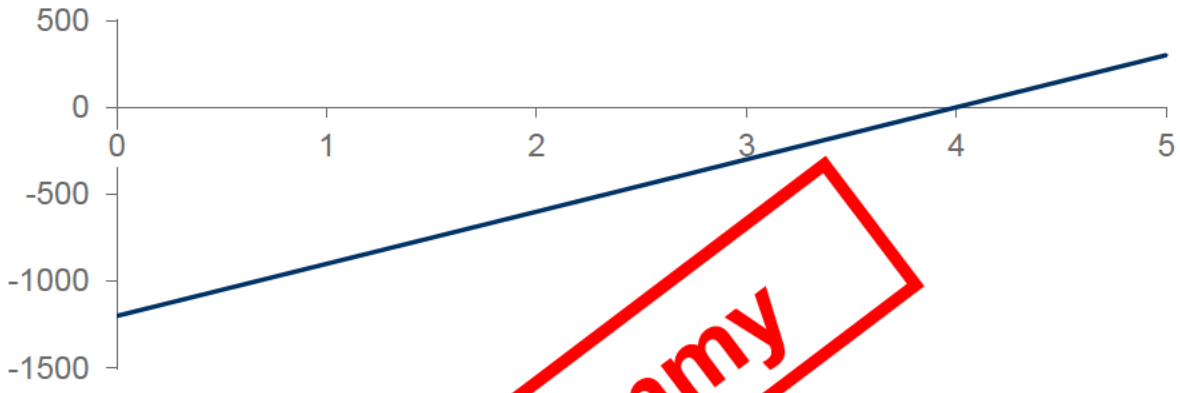
Uit ness case
• Aanschaf: • Omzet: • Operationele kosten: – Onderhoud: – Schoonmaak: – Verzekeringen: – Personeel: – VRM: – Ligplaatsgeld: – Energiekosten

eden mccallum

De terugverdientijd van case 2 - glasbak klein - ligt tussen x en y jaar

Overzicht uitgangspunten en terugverdientijd glasbak (case 2 – bemand gesloten)





Dummy

Eigenschappen boot
• Vergunning: Bemand gesloten • Capaciteit: 64 – 67 personen • Afmeting (L x B): 14 x 3.75 m • Aandrijving: Elektrisch

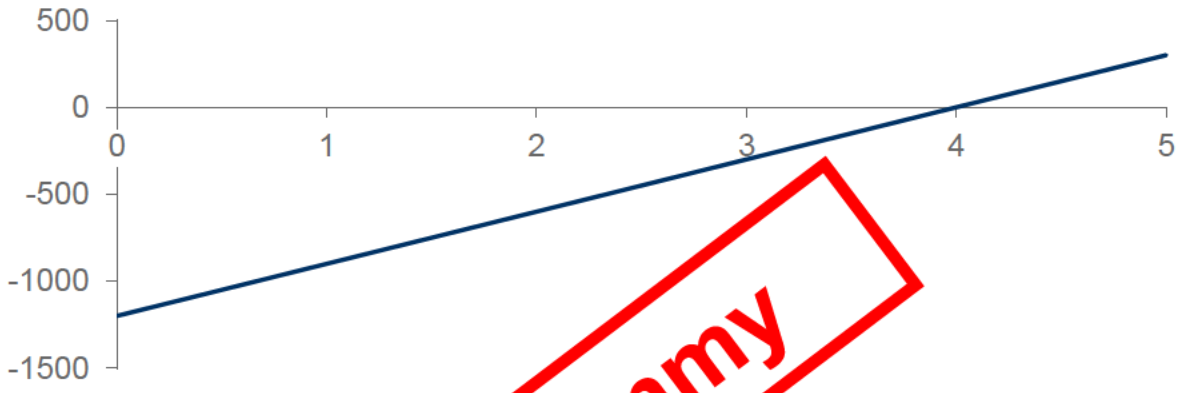
usiness case
• Aanschaf: • Omzet: • Operationele kos – Onderhoud: – Schoonmaak: – Verzekeringen: – Personeel: – VRM: – Ligplaatsgeld: – Energiekosten

Bron: Pexels

De terugverdientijd van case 3 - salonboot groot - ligt tussen x en y jaar

Overzicht uitgangspunten en terugverdientijd salonboot (case 3 – bemand groot)





Dummy

Eigenschappen boot
• Vergunning: Bemand groot
• Capaciteit: 30 personen
• Afmeting (L x B): 14 x 3 m
• Aandrijving: Elektrisch

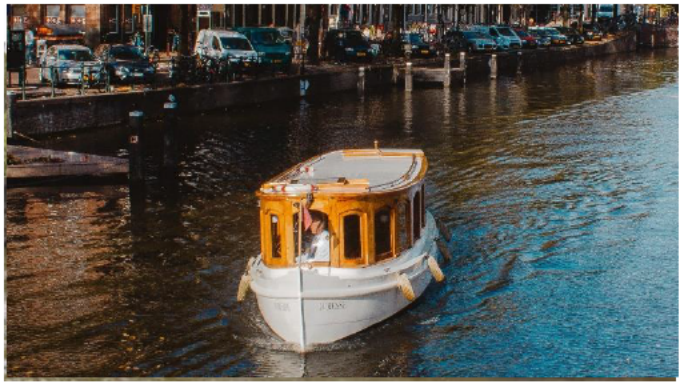
usiness case
• Aanschaf:
• Omzet:
• Operationele kost
– Onderhoud:
– Schoonmaak:
– Verzekeringen:
– Personeel:
– VRM:
– Ligplaatsgeld:
– Energiekosten

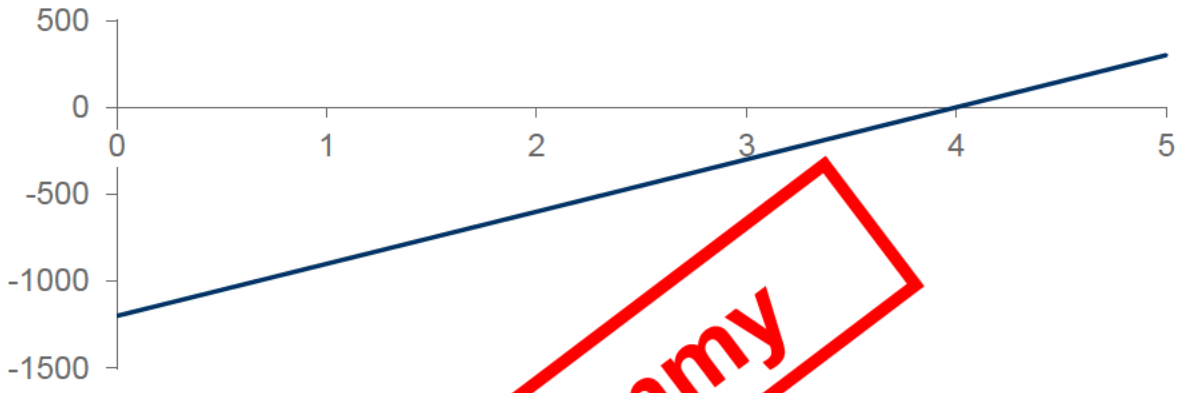
 Bron: Pexels

eden mccallum

De terugverdientijd van case 4 - salonboot klein - ligt tussen x en y jaar

Overzicht uitgangspunten en terugverdientijd salonboot (case 4 – bemand gesloten)





Dummy

Eigenschappen boot
• Vergunning: Bemand gesloten • Capaciteit: 12 personen • Afmeting (L x B): 10 x 2.6 m • Aandrijving: Elektrisch

usiness case
• Aanschaf: • Omzet: • Operationele kost – Onderhoud: – Schoonmaak: – Verzekeringen: – Personeel: – VRM: – Ligplaatsgeld: – Energiekosten

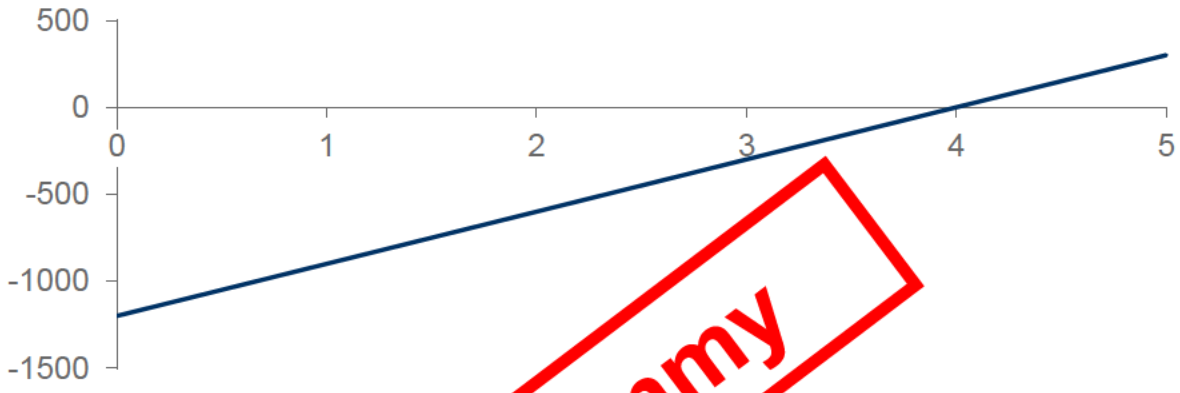
 Bron: Unsplash

eden mccallum

De terugverdientijd van case 5 - sloep groot - ligt tussen x en y jaar

Overzicht uitgangspunten en terugverdientijd sloep (case 5 – bemand open)





Dummy

Eigenschappen boot
• Vergunning: Bemand open • Capaciteit: 44 personen • Afmeting (L x B): 10 x 3.15 m • Aandrijving: Elektrisch

usiness case
• Aanschaf: • Omzet: • Operationele kost – Onderhoud: – Schoonmaak: – Verzekeringen: – Personeel: – VRM: – Ligplaatsgeld: – Energiekosten

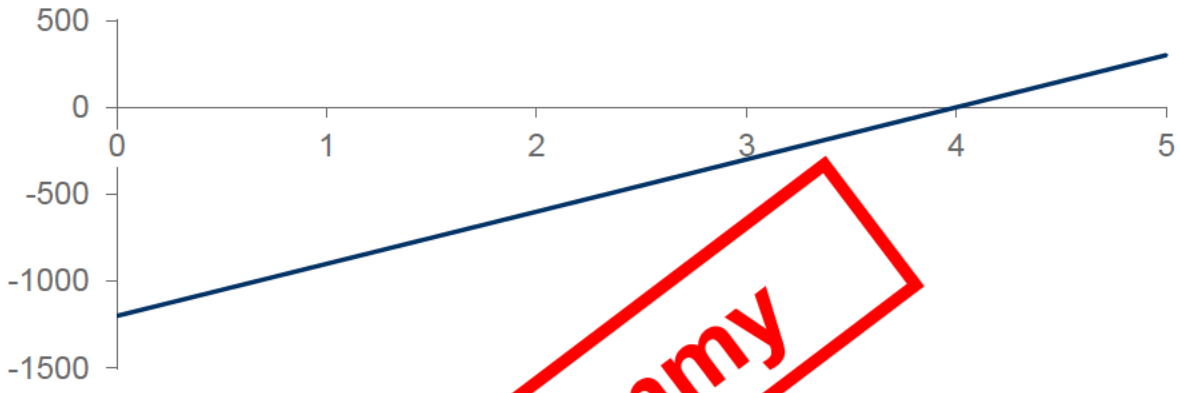
 Bron: Pixabay

eden mccallum

De terugverdientijd van case 6 - sloep klein - ligt tussen x en y jaar

Overzicht uitgangspunten en terugverdientijd sloep (case 6 – onbemand)





Dummy

Eigenschappen boot
• Vergunning: Onbemand • Capaciteit: 7 – 12 personen • Afmeting (L x B): 5.5 x 2 m • Aandrijving: Elektrisch

usiness case
• Aanschaf: • Omzet: • Operationele kost – Onderhoud: – Schoonmaak: – Verzekeringen: – Personeel: – VRM: – Ligplaatsgeld: – Energiekosten

 Bron: Pixabay

eden mccallum

Agenda

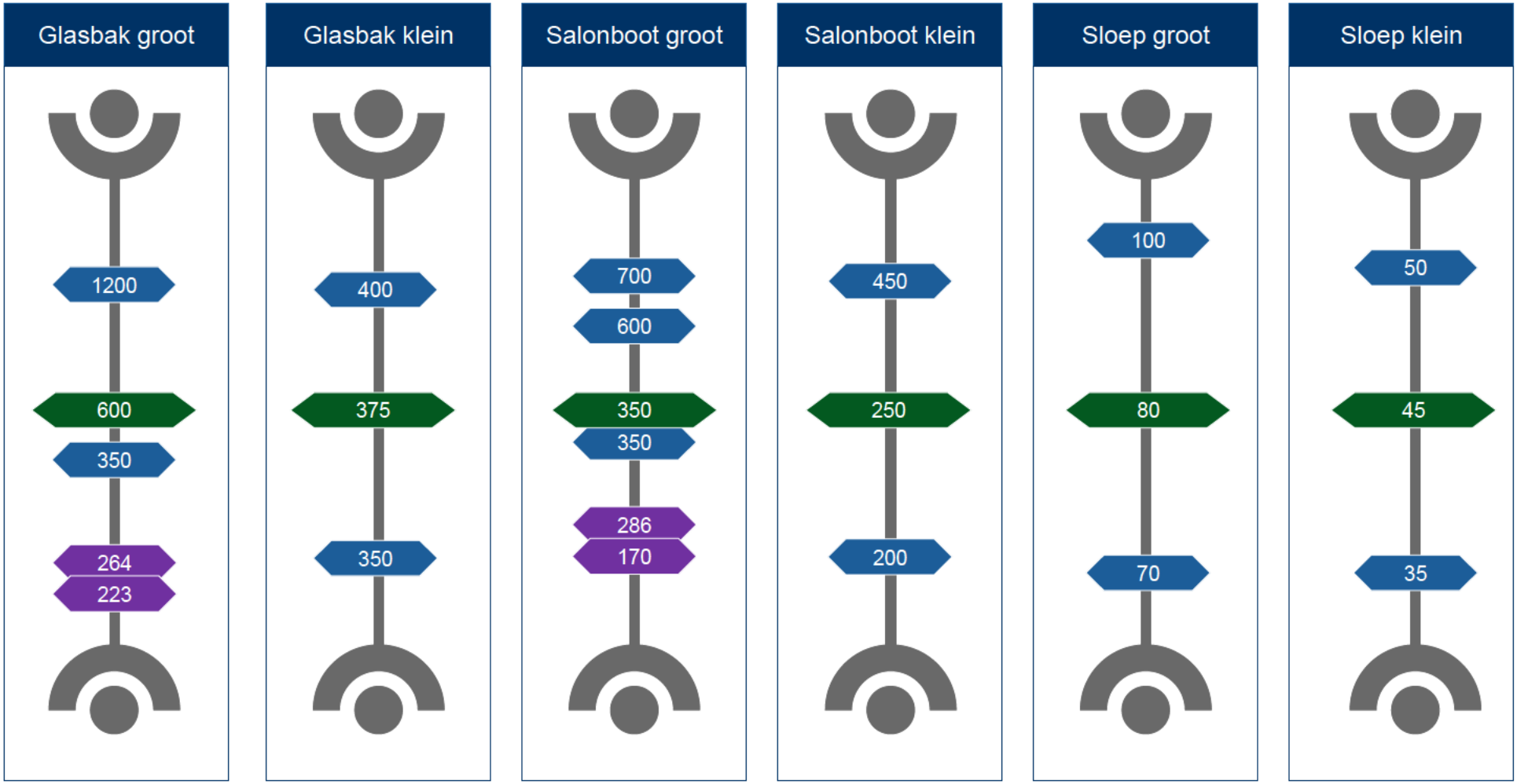
Samenvatting

Bevindingen per case

Belangrijkste aannames

De terugverdientijd wordt in belangrijke mate bepaald door de aanschafkosten van een boot, waarvoor verschillende bronnen zijn gebruikt

Schatting aanschafwaarde boot



14 Bron: Meerdere type bronnen, verduidelijkt in de legenda

eden mccallum

Van: [redacted] l@edenmccallum.com
Aan: [redacted]
Cc: [redacted]
Onderwerp: Document
Datum: maandag 20 mei 2019 13:06:18
Bijlagen: 20190520 Eerste bevindingen.pdf

Excuses voor de vertraging

Met vriendelijke groet,

[redacted]

Eden McCallum [redacted]
+31 6 [redacted] @edenmccallum.com

This message may contain information that is confidential, privileged or ot=erwise protected from disclosure. If you are not the intended recipient, p=ease notify our office immediately: you should not copy, forward, disclose or use the contents. Eden McCallum m=y monitor outgoing and incoming mail for business purposes. Eden McCallum =LP is a limited liability partnership registered in England and Wales (OC375785) with its registered office at Orion House, 5 Upper St Martin=80s Lane, London, WC2H 9EA and locally registered offices in Amsterdam =nd Zurich.



Terugverdientijd passagiersvaart Amsterdam

08-05-2019

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.

Agenda

Samenvatting

Belangrijkste aannames

Bevindingen per case

Volgende stappen

Appendix

Wij hebben gekeken naar 6 veelvoorkomende type boten met de hieronder beschreven eigenschappen

Beschrijving boten meegenomen in het onderzoek

Eigenschap	Case 1	Case 2	Case 3	Case 4	Case 5	Case 6
	Glasbak groot	Glasbak	Salonboot groot	Salonboot klein	Sloep groot	Sloep klein
Type boot	Glasbak	Glasbak	Salonboot	Salonboot	Sloep	Sloep
Vergunning segment	Bemand groot	Bemand gesloten	Bemand groot	Bemand gesloten	Bemand open	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
Aandrijving	Elektrisch	Elektrisch	Elektrisch	Elektrisch	Elektrisch	Elektrisch

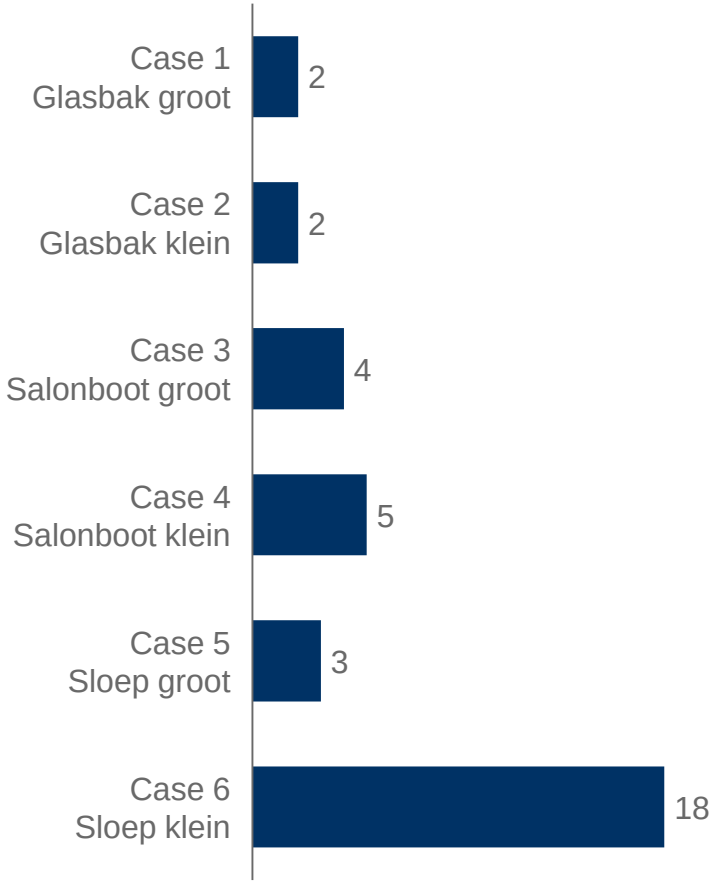
Bron: RPA lijst; Eden McCallum analyse

De terugverdientijd en de aantrekkelijkheid van een investering verschilt sterk per type boot

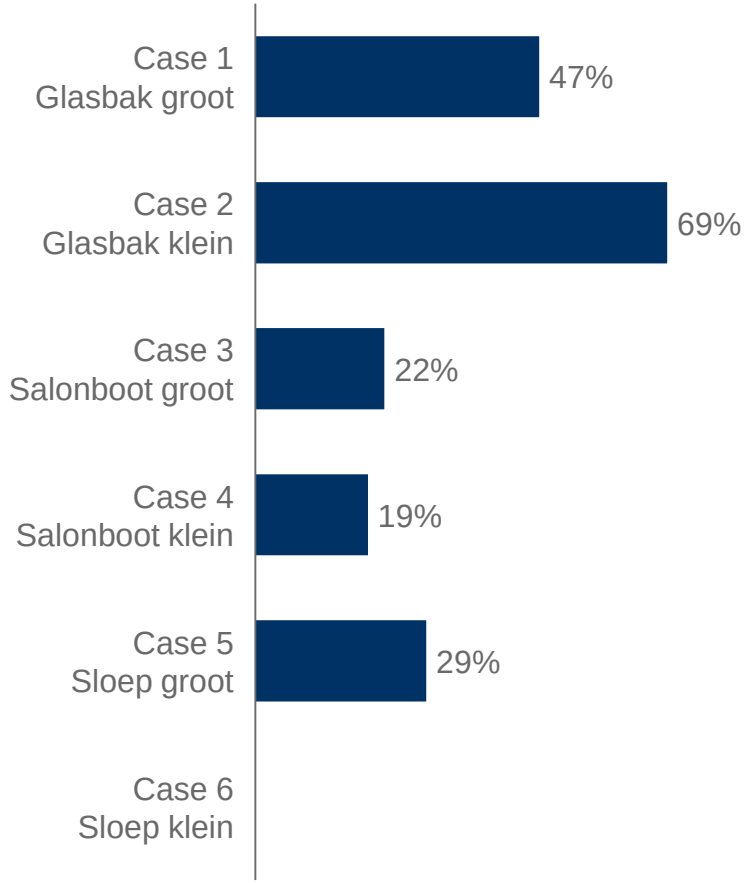
Samenvatting van de belangrijkste bevindingen
Terugverdientijd (in hele jaren) en rendement op geïnvesteerd vermogen

Indicatieve resultaten

Terugverdientijd in operationele jaren



Rendement op geïnvesteerd vermogen*



Bron: Eden McCallum model *bij 50% vreemd vermogen

eden mccallum

Agenda

Samenvatting

Belangrijkste aannames

Bevindingen per case

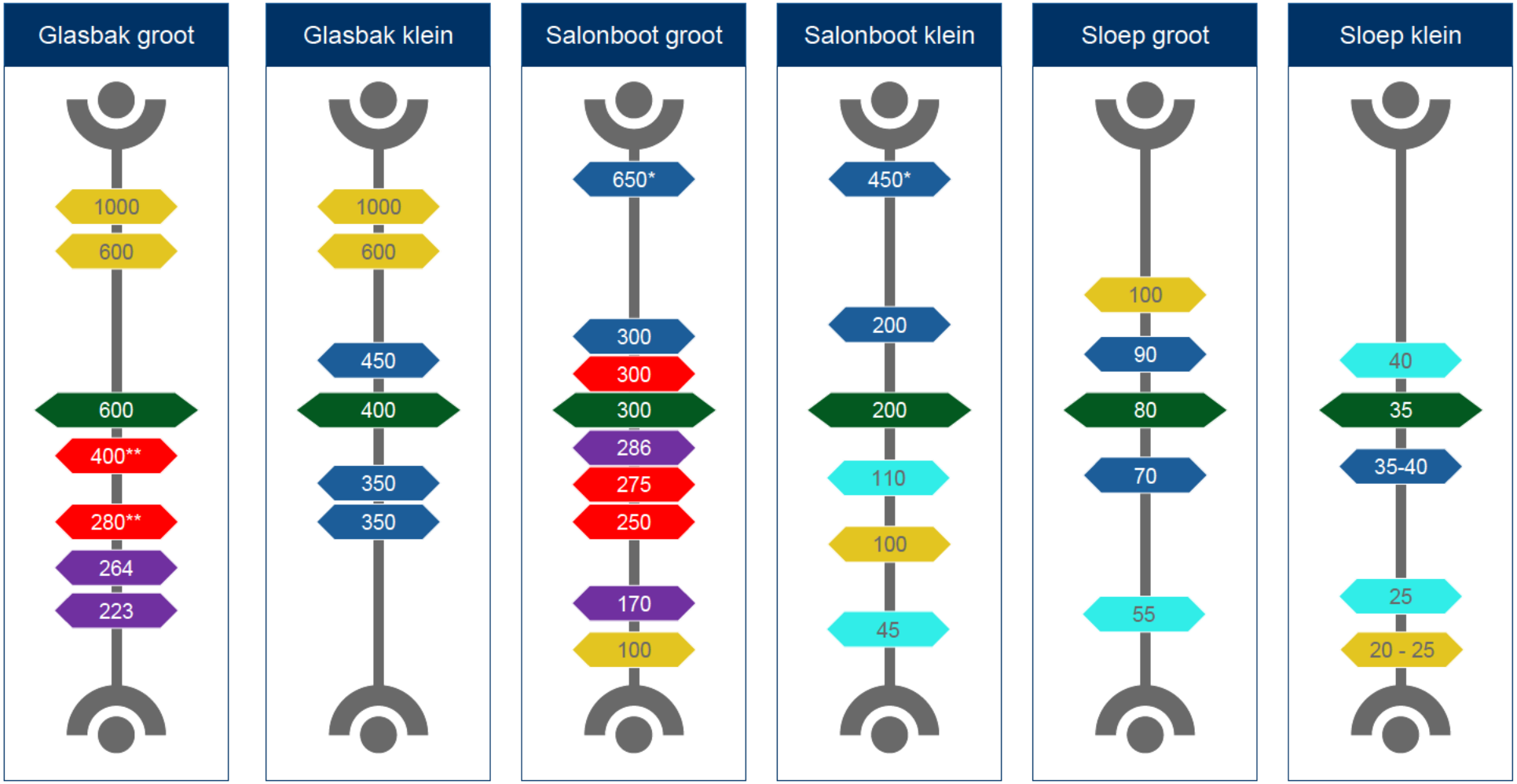
Volgende stappen

Appendix

eden mccallum

De terugverdientijd wordt in belangrijke mate bepaald door de aanschafkosten van een boot, waarvoor verschillende bronnen zijn gebruikt

Schatting aanschafwaarde boot

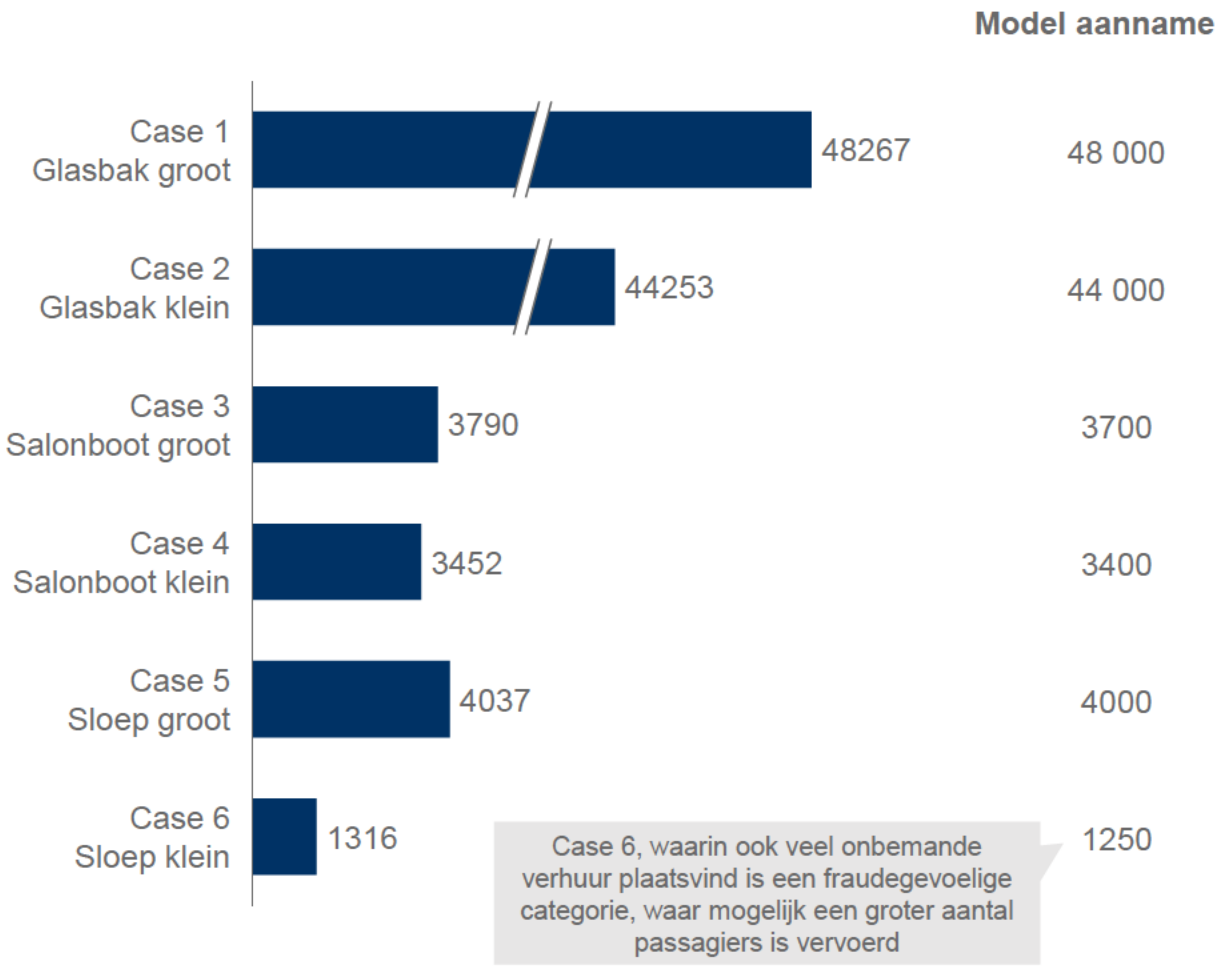


Legenda: Aanname model | Koopakte | Jaarverslag | Interviews | Ecorys | Online aanbod

Bron: Meerdere bronnen, verduidelijkt in de legenda; *Salonboot nieuw laten bouwen, met oud casco. ** Gebaseerd op overdracht meerdere schepen

Het aantal vervoerde passagiers is vast te stellen aan de hand van afgedragen belasting

(Onderbouwing) aangenomen volumes per type boot

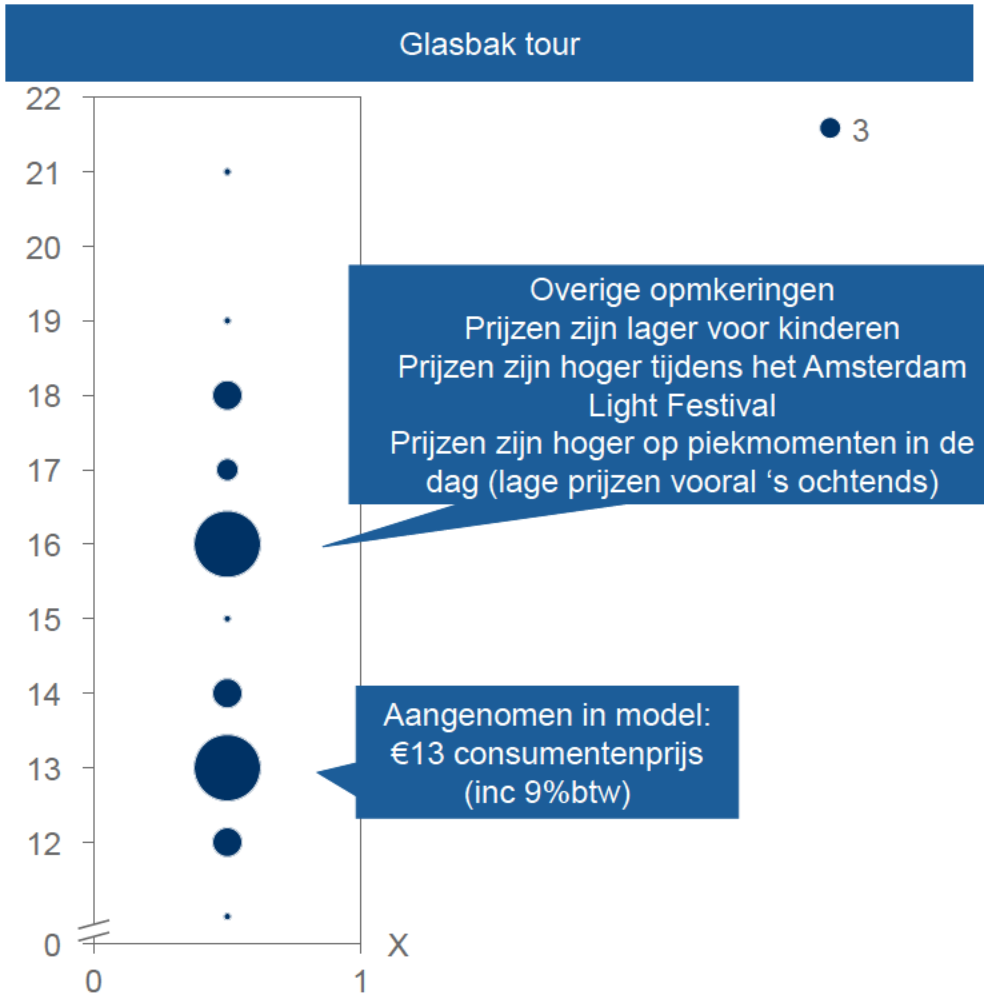


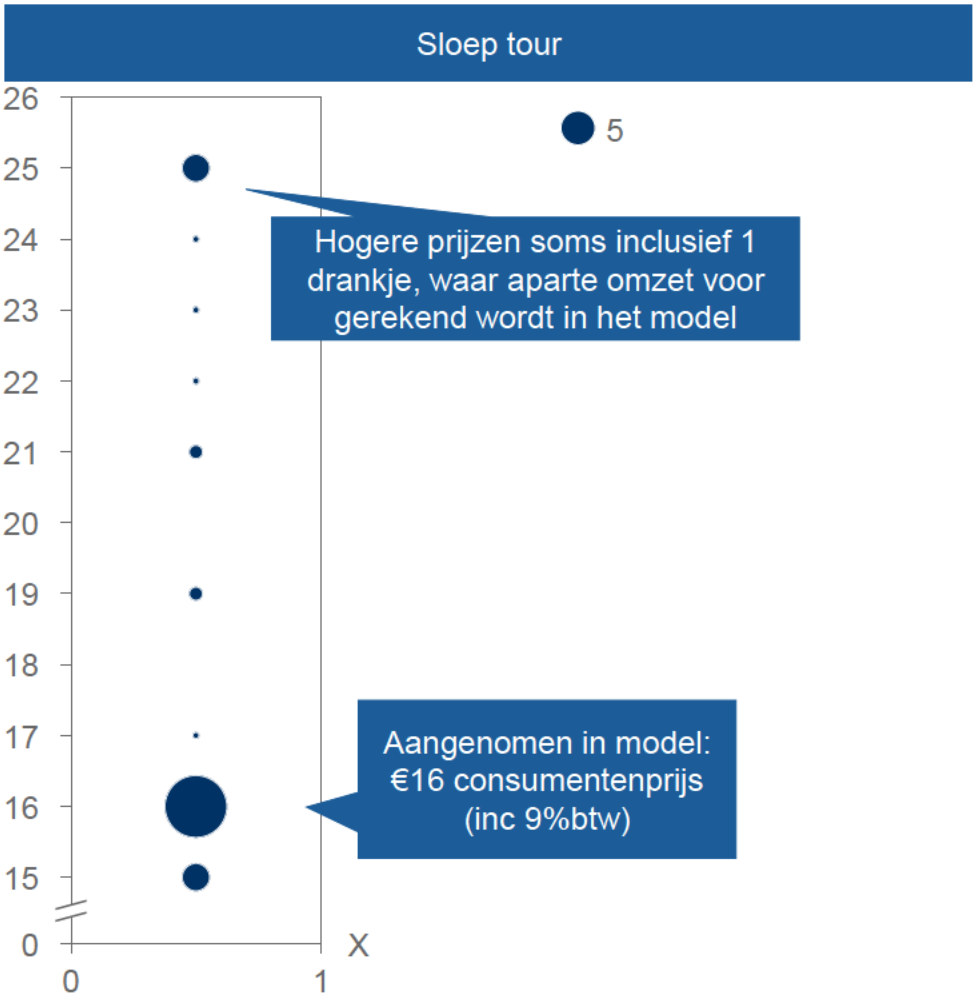
Toelichting

- Er zijn met zorg groepen van bedrijven samengesteld, waarvan de vloot vergelijkbare kenmerken heeft
- Voor die groepen is berekend wat de afgedragen vermakelijkheidsretributie is geweest in 2018; een belasting van €0.66 per vervoerde passagier
- Voor die groepen is tevens vastgesteld hoeveel boten er in de vaart waren, op basis van de datum waarop de eerste sticker is vergeven.
- Door deze twee bronnen te combineren is een schatting gemaakt van het gemiddeld aantal vervoerde passagiers per type boot
- Hierbij is aangenomen dat ieder belastingsubject de volledige belastingvrijstelling voor 250 passagiers per kwartaal heeft gebruikt

eden mccallum

De basisprijs van een ticket per type boot





eden mccallum

Voor salonboten en onbemande vaartuigen – omzet te berekenen aan de hand van huur per uur

Agenda

Samenvatting

Belangrijkste aannames

Bevindingen per case

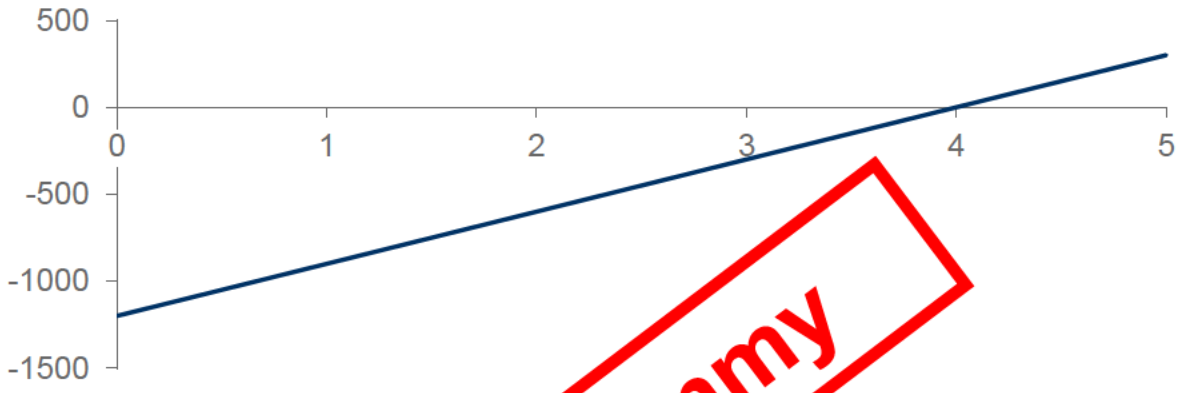
Volgende stappen

Appendix

De terugverdientijd van case 1 - glasbak groot - ligt tussen x en y jaar

Overzicht uitgangspunten en terugverdientijd glasbak (case 1 – bemand groot)





Dummy

Eigenschappen boot
• Vergunning: Bemand groot • Capaciteit: 80 – 90 personen • Afmeting (L x B): 20 x 4.25 m • Aandrijving: Elektrisch

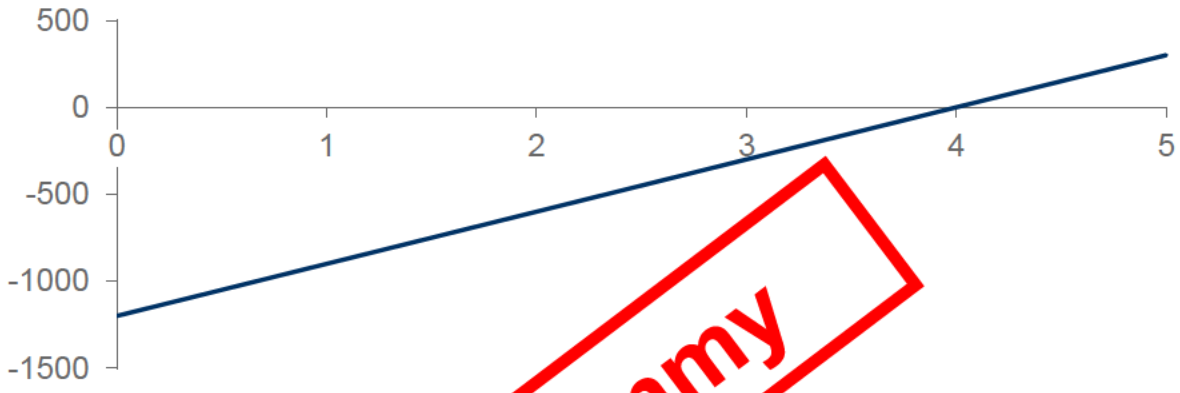
Uit ness case
• Aanschaf: • Omzet: • Operationele kosten: – Onderhoud: – Schoonmaak: – Verzekeringen: – Personeel: – VRM: – Ligplaatsgeld: – Energiekosten

eden mccallum

De terugverdientijd van case 2 - glasbak klein - ligt tussen x en y jaar

Overzicht uitgangspunten en terugverdientijd glasbak (case 2 – bemand gesloten)





Dummy

Eigenschappen boot
• Vergunning: Bemand gesloten • Capaciteit: 64 – 67 personen • Afmeting (L x B): 14 x 3.75 m • Aandrijving: Elektrisch

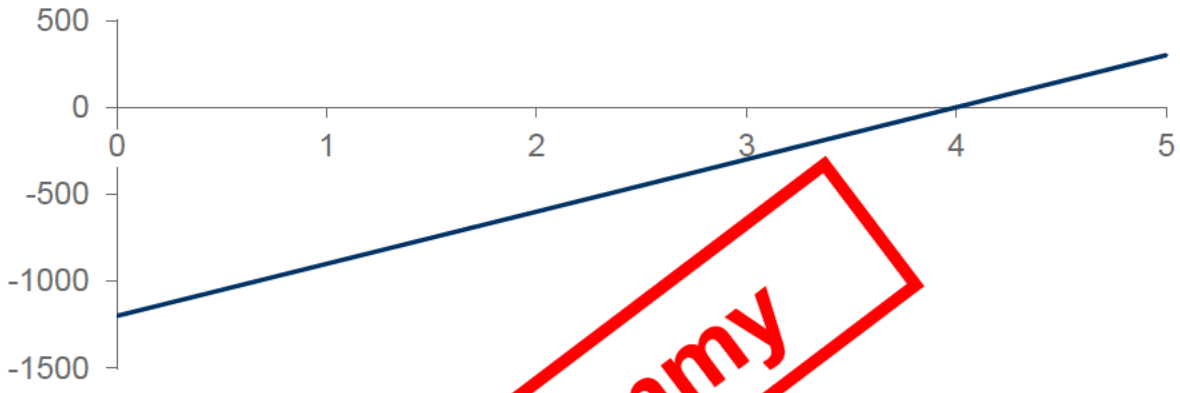
usiness case
• Aanschaf: • Omzet: • Operationele kos – Onderhoud: – Schoonmaak: – Verzekeringen: – Personeel: – VRM: – Ligplaatsgeld: – Energiekosten

 Bron: Pexels

De terugverdientijd van case 3 - salonboot groot - ligt tussen x en y jaar

Overzicht uitgangspunten en terugverdientijd salonboot (case 3 – bemand groot)





Dummy

Eigenschappen boot
• Vergunning: Bemand groot • Capaciteit: 30 personen • Afmeting (L x B): 14 x 3 m • Aandrijving: Elektrisch

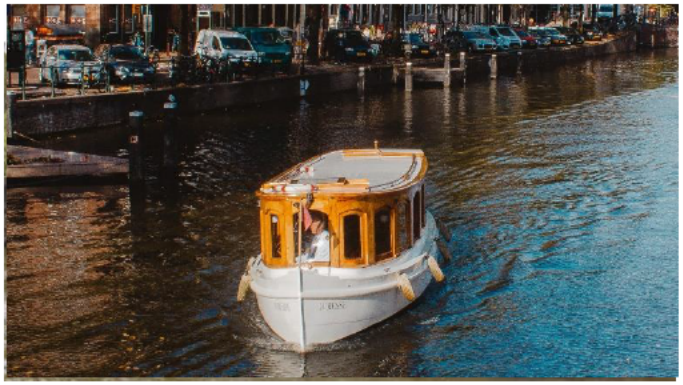
usiness case
• Aanschaf: • Omzet: • Operationele kost – Onderhoud: – Schoonmaak: – Verzekeringen: – Personeel: – VRM: – Ligplaatsgeld: – Energiekosten

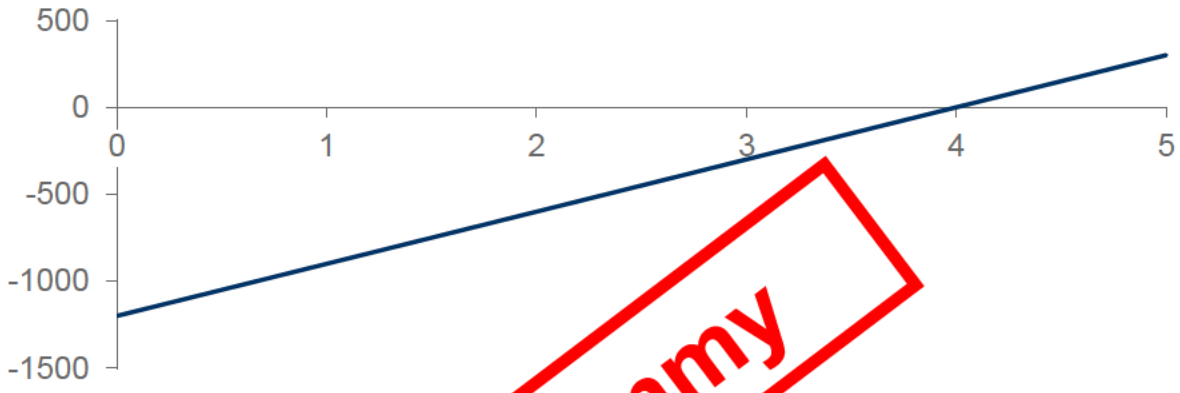
 Bron: Pexels

eden mccallum

De terugverdientijd van case 4 - salonboot klein - ligt tussen x en y jaar

Overzicht uitgangspunten en terugverdientijd salonboot (case 4 – bemand gesloten)





Dummy

Eigenschappen boot
• Vergunning: Bemand gesloten • Capaciteit: 12 personen • Afmeting (L x B): 10 x 2.6 m • Aandrijving: Elektrisch

usiness case
• Aanschaf: • Omzet: • Operationele kost – Onderhoud: – Schoonmaak: – Verzekeringen: – Personeel: – VRM: – Ligplaatsgeld: – Energiekosten

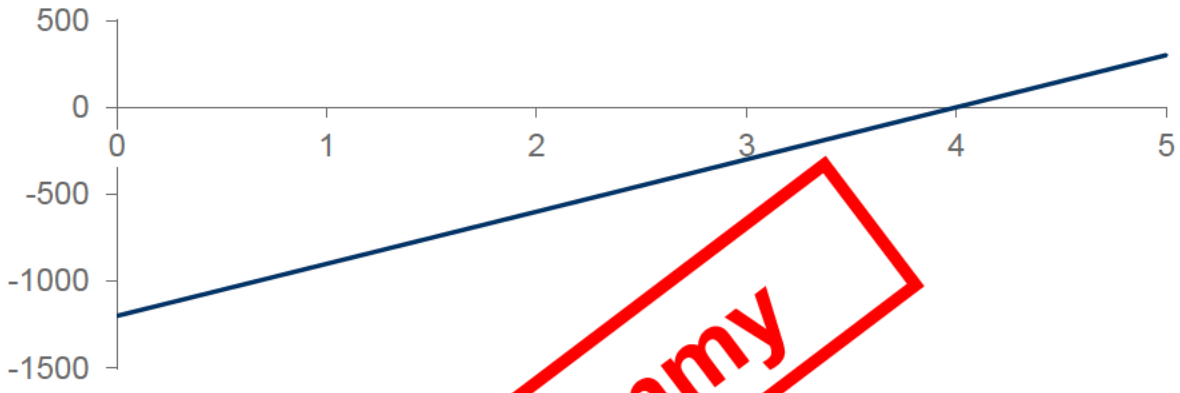
 Bron: Unsplash

eden mccallum

De terugverdientijd van case 5 - sloep groot - ligt tussen x en y jaar

Overzicht uitgangspunten en terugverdientijd sloep (case 5 – bemand open)





Dummy

Eigenschappen boot
• Vergunning: Bemand open • Capaciteit: 44 personen • Afmeting (L x B): 10 x 3.15 m • Aandrijving: Elektrisch

usiness case
• Aanschaf: • Omzet: • Operationele kost – Onderhoud: – Schoonmaak: – Verzekeringen: – Personeel: – VRM: – Ligplaatsgeld: – Energiekosten

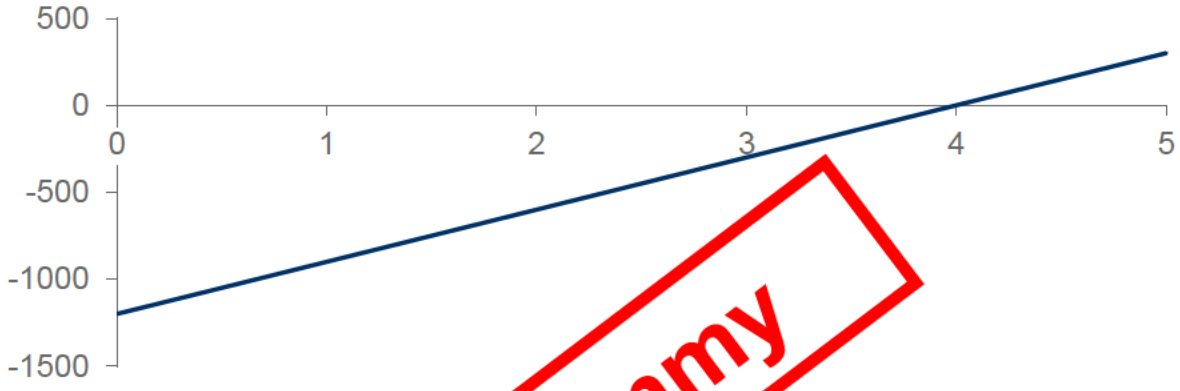
 Bron: Pixabay

eden mccallum

De terugverdientijd van case 6 - sloep klein - ligt tussen x en y jaar

Overzicht uitgangspunten en terugverdientijd sloep (case 6 – onbemand)





Dummy

Eigenschappen boot
• Vergunning: Onbemand • Capaciteit: 7 – 12 personen • Afmeting (L x B): 5.5 x 2 m • Aandrijving: Elektrisch

usiness case
• Aanschaf: • Omzet: • Operationele kost – Onderhoud: – Schoonmaak: – Verzekeringen: – Personeel: – VRM: – Ligplaatsgeld: – Energiekosten

 Bron: Pixabay

eden mccallum

Agenda

Samenvatting

Belangrijkste aannames

Bevindingen per case

Volgende stappen

Appendix

Volgende stappen

Volgende stappen

- Schatting omzet salon en sloepen obv vaaruren en prijs per uur
- Sanity check op kosten van Ecorys aan de hand van jaarverslagen van Reders
- ...

Agenda

Samenvatting

Belangrijkste aannames

Bevindingen per case

Volgende stappen

Appendix

Voor het opleveren van een longhand moet en kan aanvullend werk verzet worden

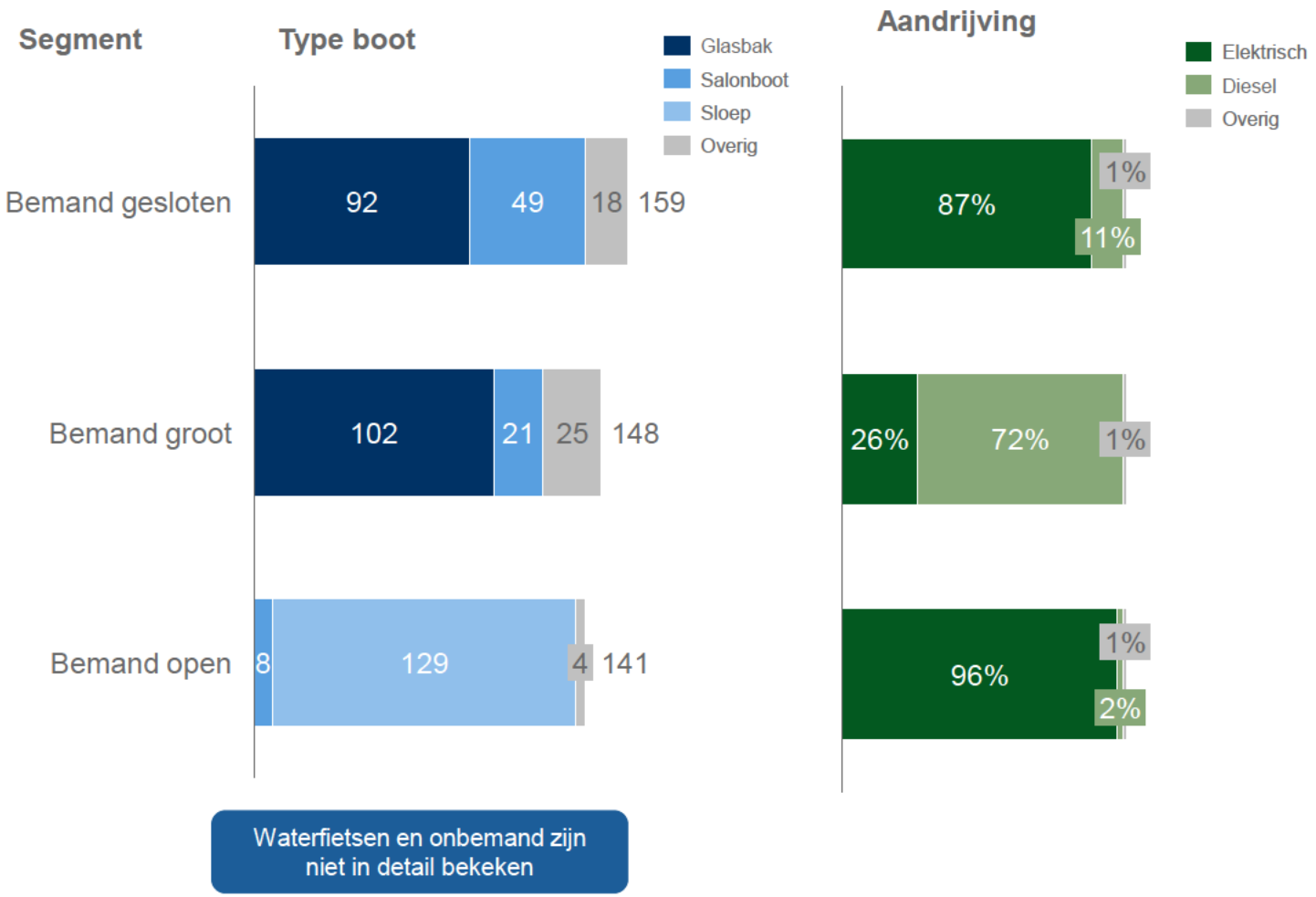
Voorstel meerwerk longhand

Minimaal vereiste activiteiten
– Volledig uitschrijven van het rapport – Sanity check op kosten van Ecorys aan de hand van jaarverslagen van Reders – Vergelijking maken met eerdere, met name eerdere recente onderzoeken om de verschillen in uitkomsten te duiden (Ecorys)

Mogelijk aanvullende activiteiten
– Verfijning van de tijdlijn in het model. ◦ Startpunt model is nu het moment dat er een boot in het water ligt (stickerdatum). ◦ Dat moment is ver na de verkrijgingsdatum van een vergunning. In de tussentijd wordt de boot vaak nog gebouwd. – Beleidsimplicaties met betrekking tot de tweedehandsmarkt. ◦ Tweedehands boten zijn goedkoper, en veel sneller te bemachtigen. Die zijn er nu niet, maar komen er mogelijk wel als vergunningen een bepaalde duur krijgen. – Implicaties van marktgroei (of krimp) voor de terugverdientijd – Validatie met betrokkenen uit de sector

Back-up meest voorkomende boot; Boottype en aandrijving

Eigenschappen van vergunde boten in Amsterdam



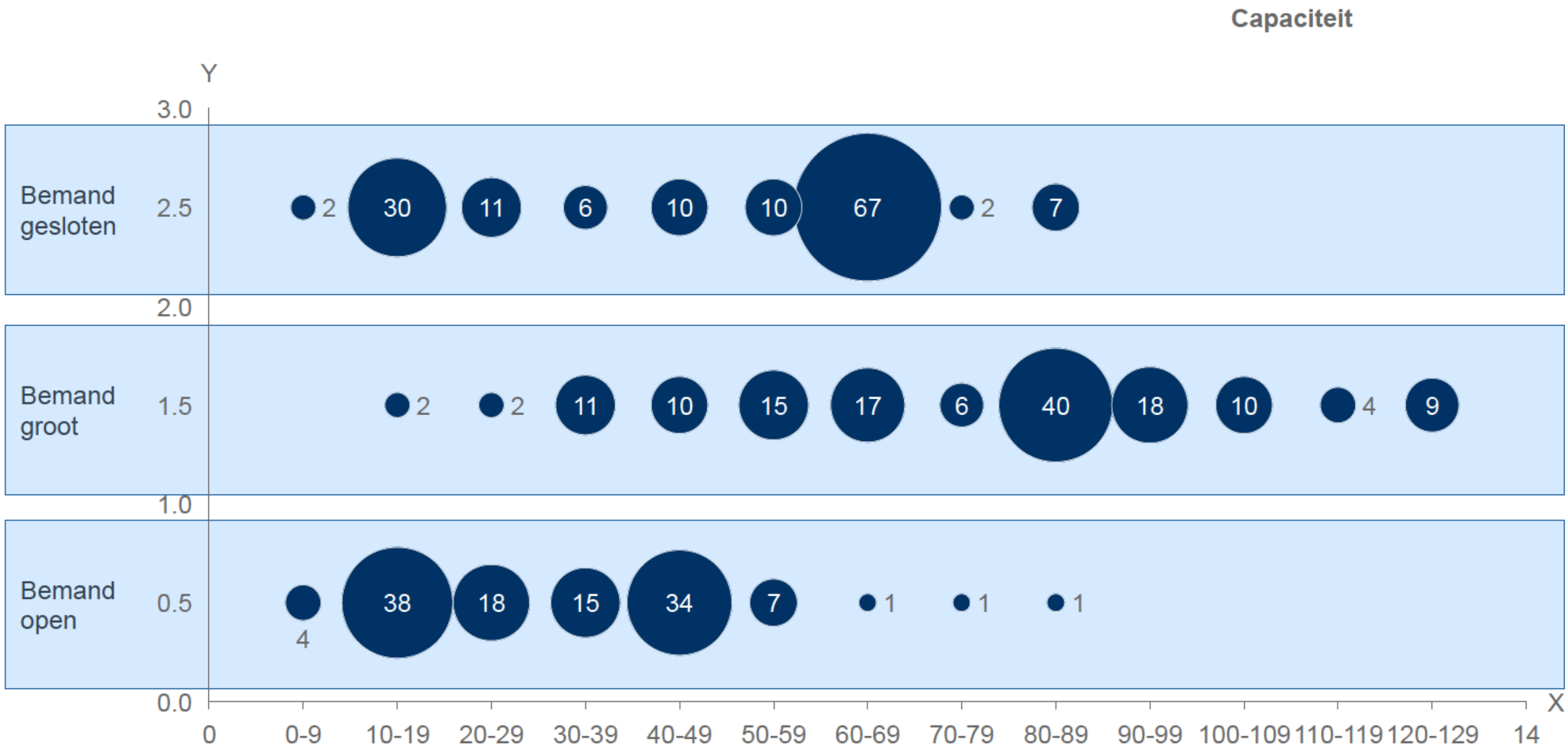
Waterfietsen en onbemand zijn niet in detail bekeken

 Bron: Vergunningen

eden mccallum

Back-up meest voorkomende boot; Capaciteit

Eigenschappen van vergunde boten in Amsterdam

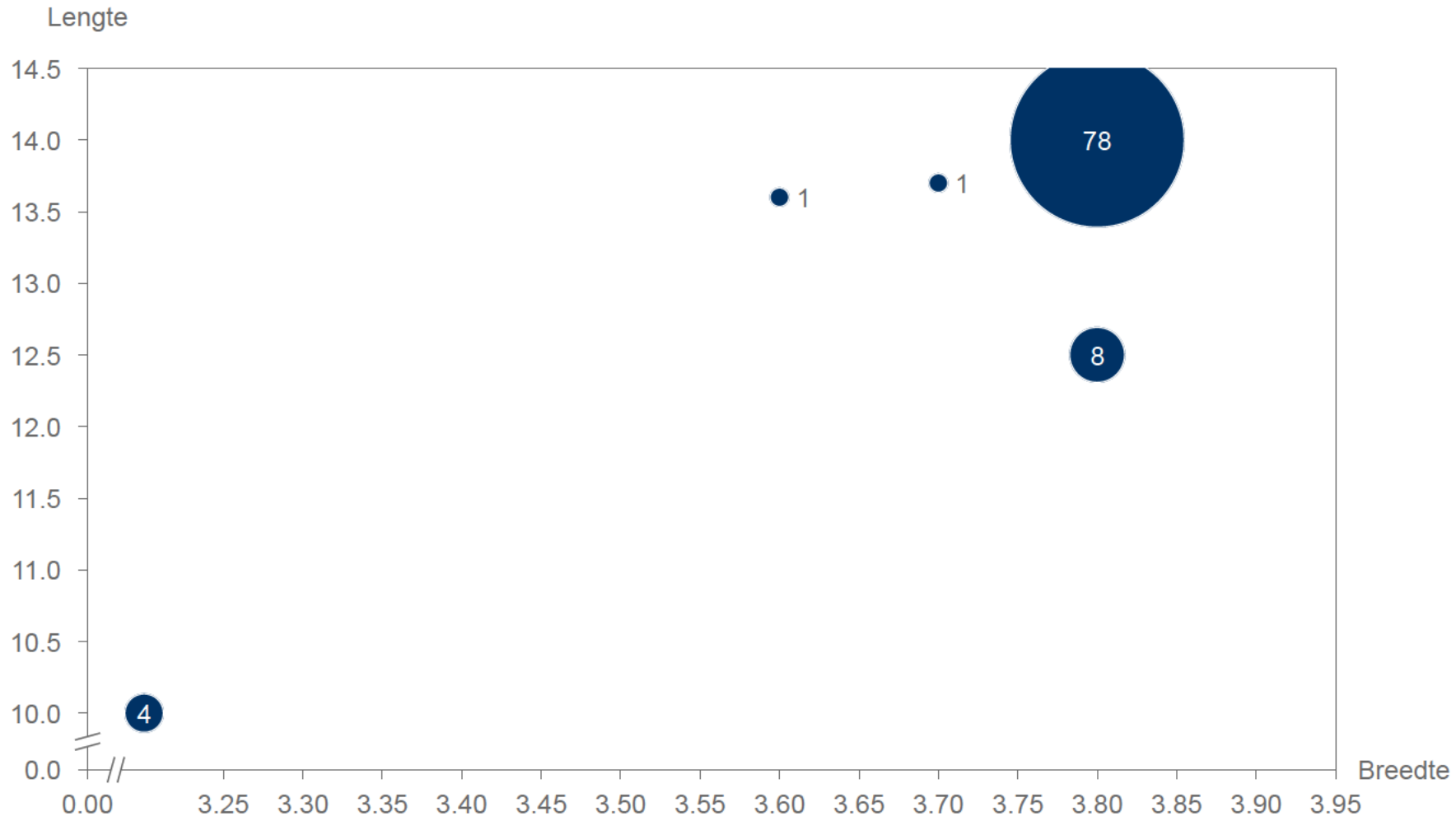


 Bron: Vergunningen

eden mccallum

Back-up meest voorkomende boot: Bemand gesloten, glasbak – afmetingen

Lengte, breedte en aandrijving van salonboten in segment bemand gesloten (n=49)

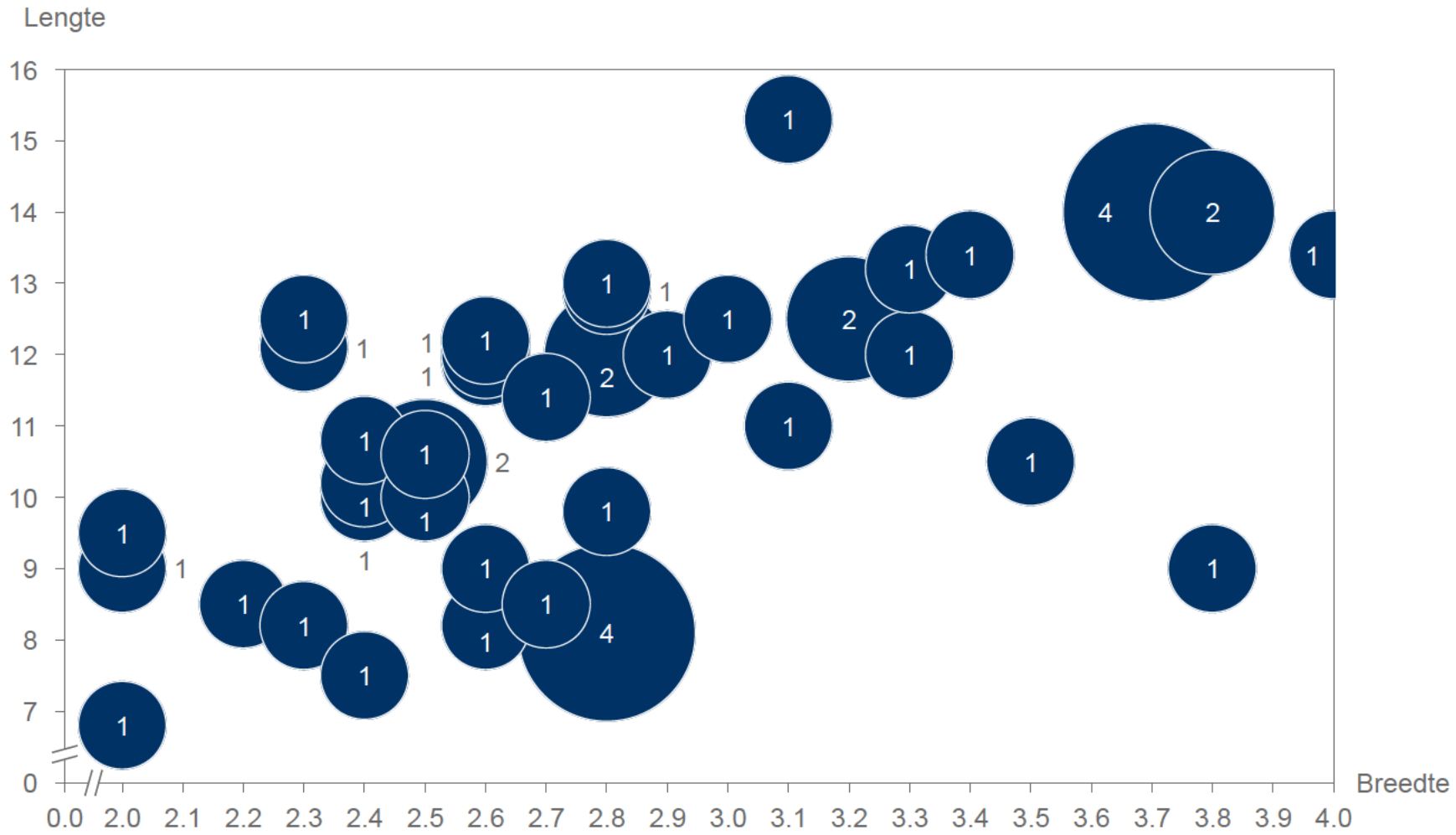


 Bron: Vergunningen

eden mccallum

Back-up meest voorkomende boot: Bemand gesloten, salonboot–afmetingen

Lengte, breedte en aandrijving van salonboten in segment bemand gesloten (n=49)

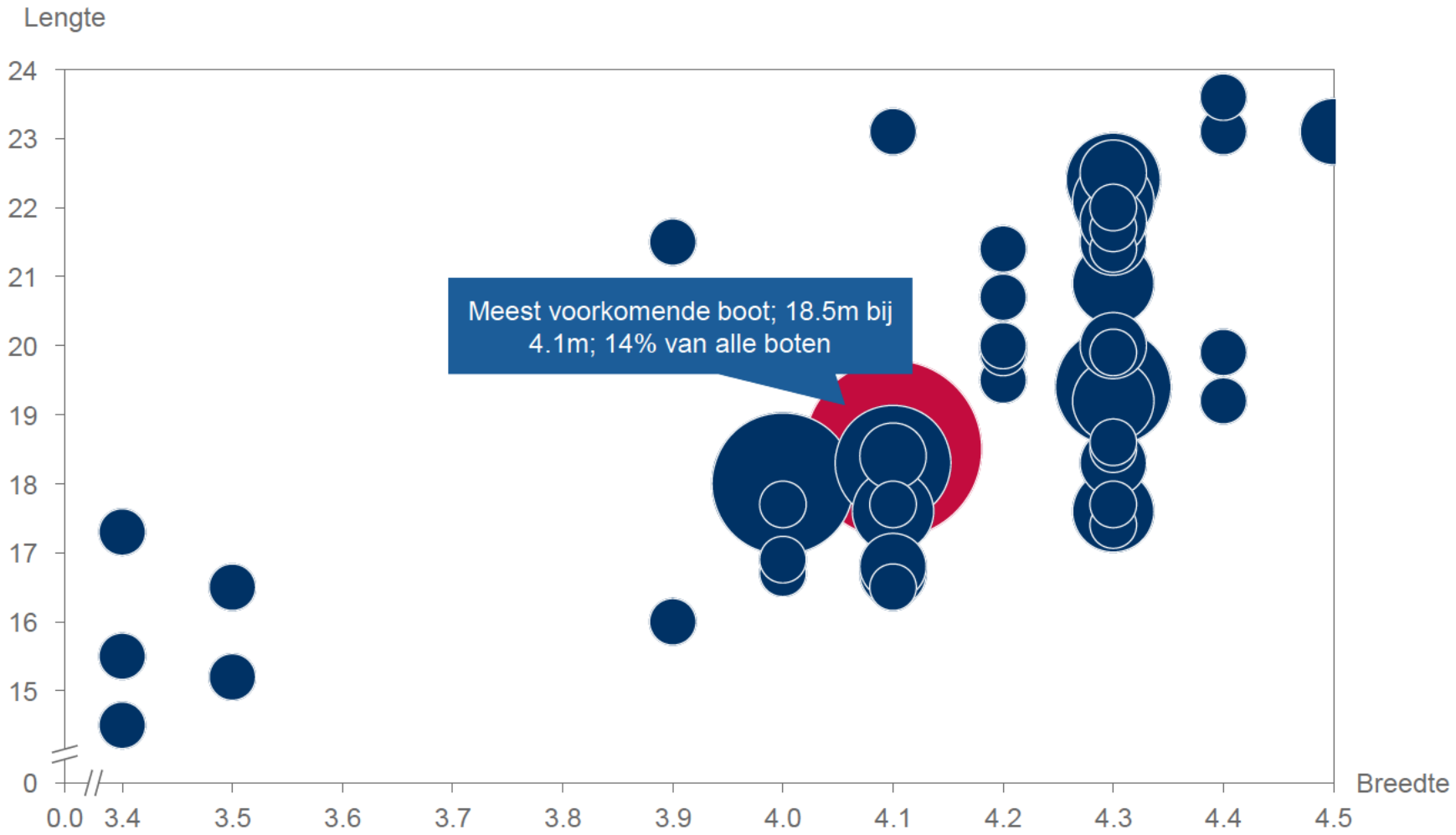


 Bron: Vergunningen

eden mccallum

Back-up meest voorkomende boot: Bemand groot, glasbak – afmetingen

Lengte, breedte en aandrijving van salonboten in segment bemand gesloten (n=49)

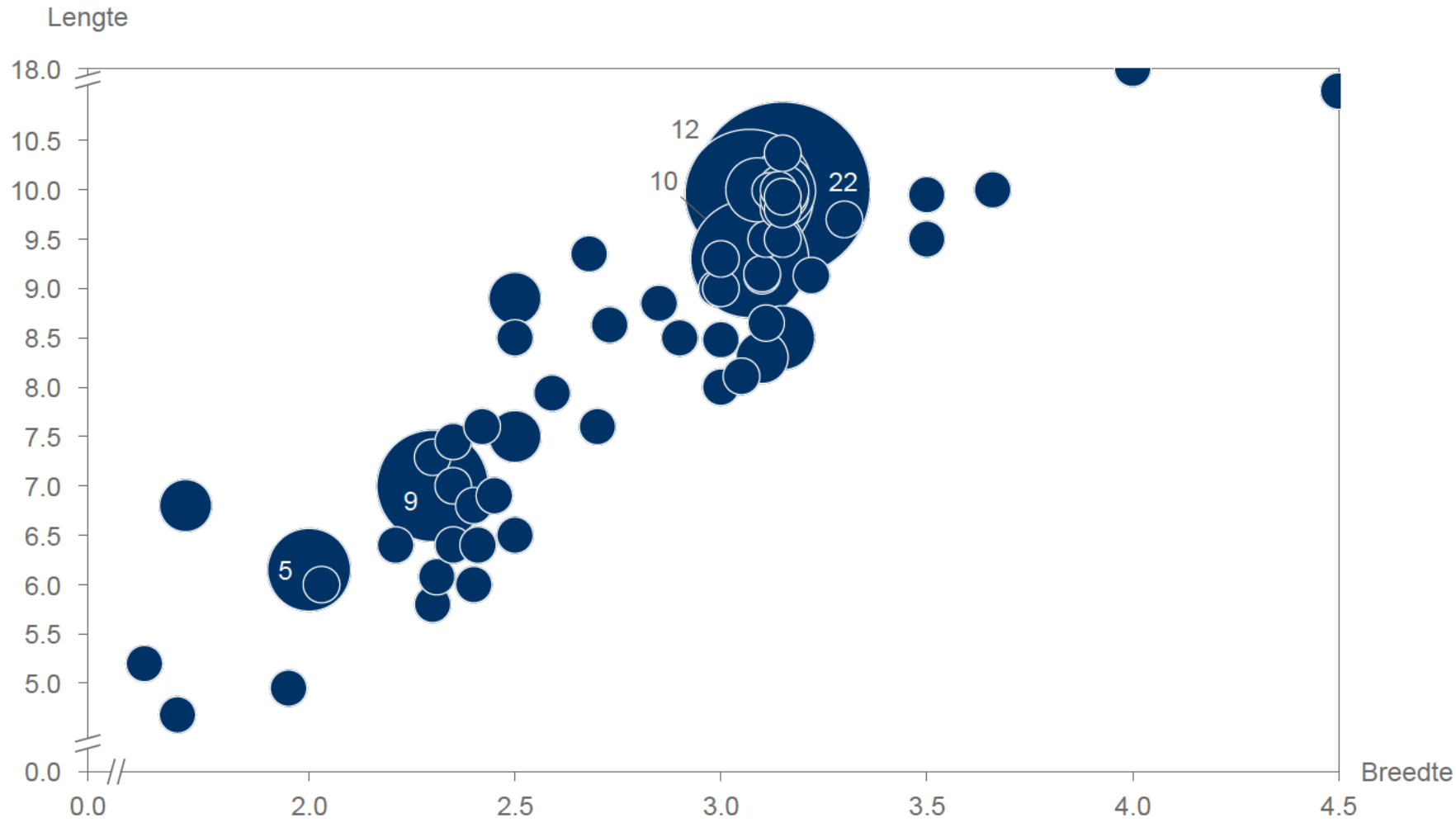


 Bron: Vergunningen

eden mccallum

Back-up meest voorkomende boot: Bemand open, sloep – afmetingen

Lengte, breedte en aandrijving van salonboten in segment bemand gesloten (n=49)



 Bron: Vergunningen

eden mccallum

De terugverdientijd per type boot wordt geschat tussen de x en y jaar

Terugverdientijd (TVT) per type boot
Jaren

Aan te vullen met ROCE indien mogelijk

Type boot	Eigenschappen	Aantal in 2018	Ondergrens TVT	Bovengrens TVT
Bemand groot				
Bemand gesloten				
Bemand open				
Onbemand				

Dum

 Bron: Vergunningen

De terugverdientijd van {type boot} ligt tussen x en y jaar – Bemand groot

Overzicht uitgangspunten en terugverdientijd {type boot}

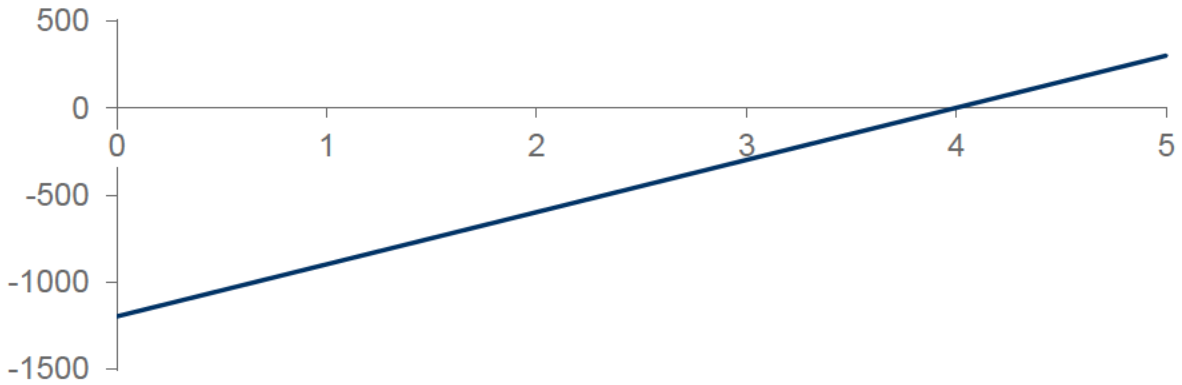


Post	1	2	3	4	5	6
Omzet						
Operationele kosten						
Winst	300					
Investering	120					
Saldo	900	600	300	0		

Dummy

Uitgangspunten business case

- Aanschaf:
- Omzet:
- Operationele kosten:
  - Onderhoud:
  - Schoonmaak:
  - Verzekeringen:
  - Personeel:
  - VRM:
  - Ligplaatsgeld:
  - Energiekosten



eden mccallum

De uitgangspunten voor bepaling van de terugverdientijd zijn onderbouwd door verschillende waarnemingen en observaties

Onderbouwing van de uitgangspunten

De aanschafprijs van een boot verschilt per type, en wordt geschat op {xx}

Onderbouwing aanschafwaarde boot

De restwaarde van een boot verschilt per type en wordt geschat tussen {xx en yy}

Onderbouwing restwaarde boot

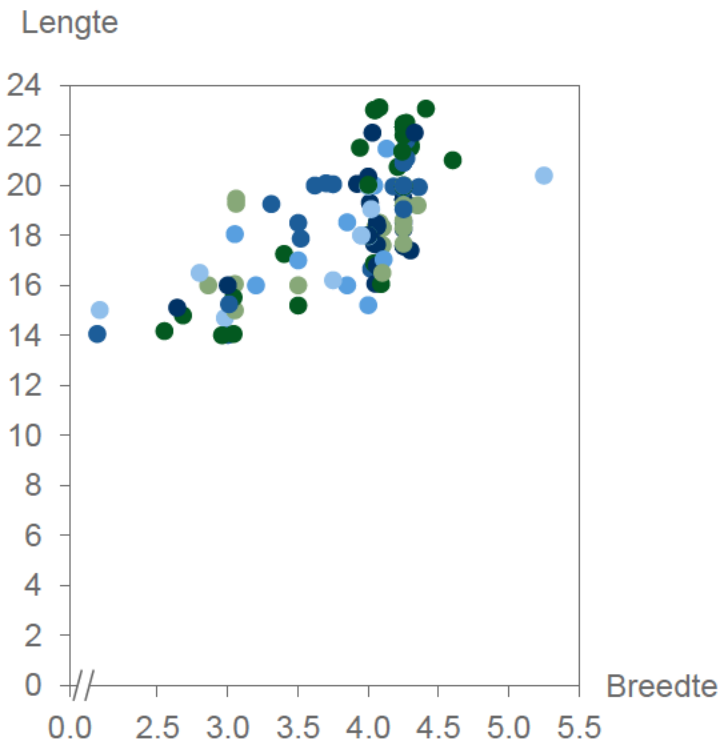
Er zijn voor dit onderzoek verschillende bronnen gebruikt

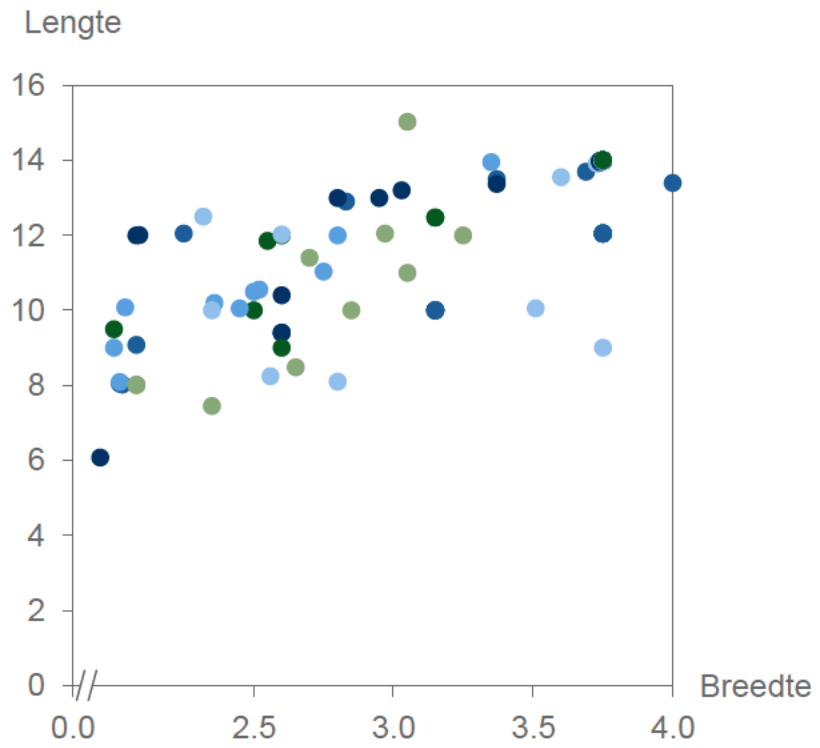
Overzicht van gebruikte bronnen

Analysewerk

Vergunde boten

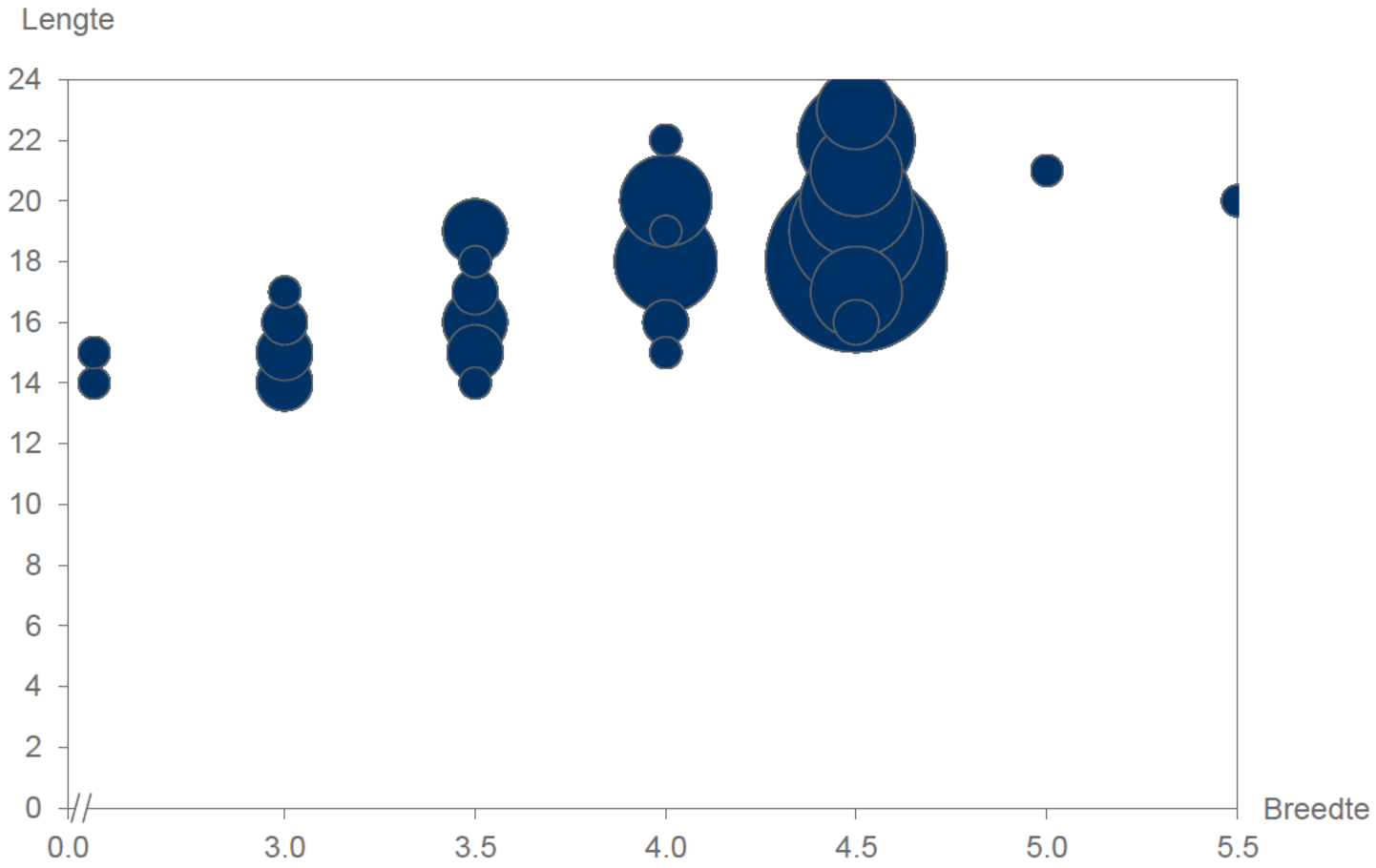
Afmetingen vergunde boten, per type



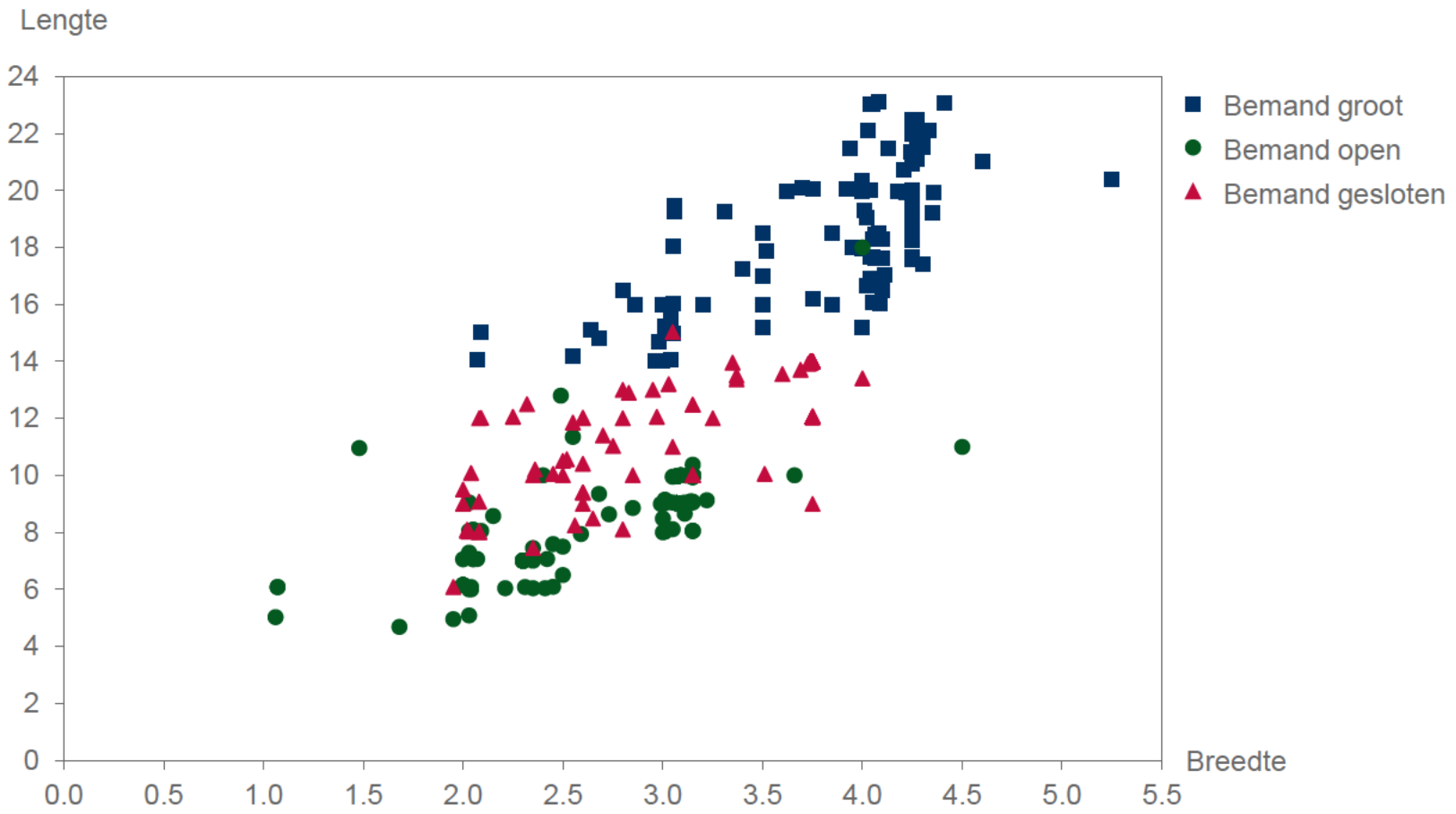


eden mccallum

Afmetingen vergunde boten, per type

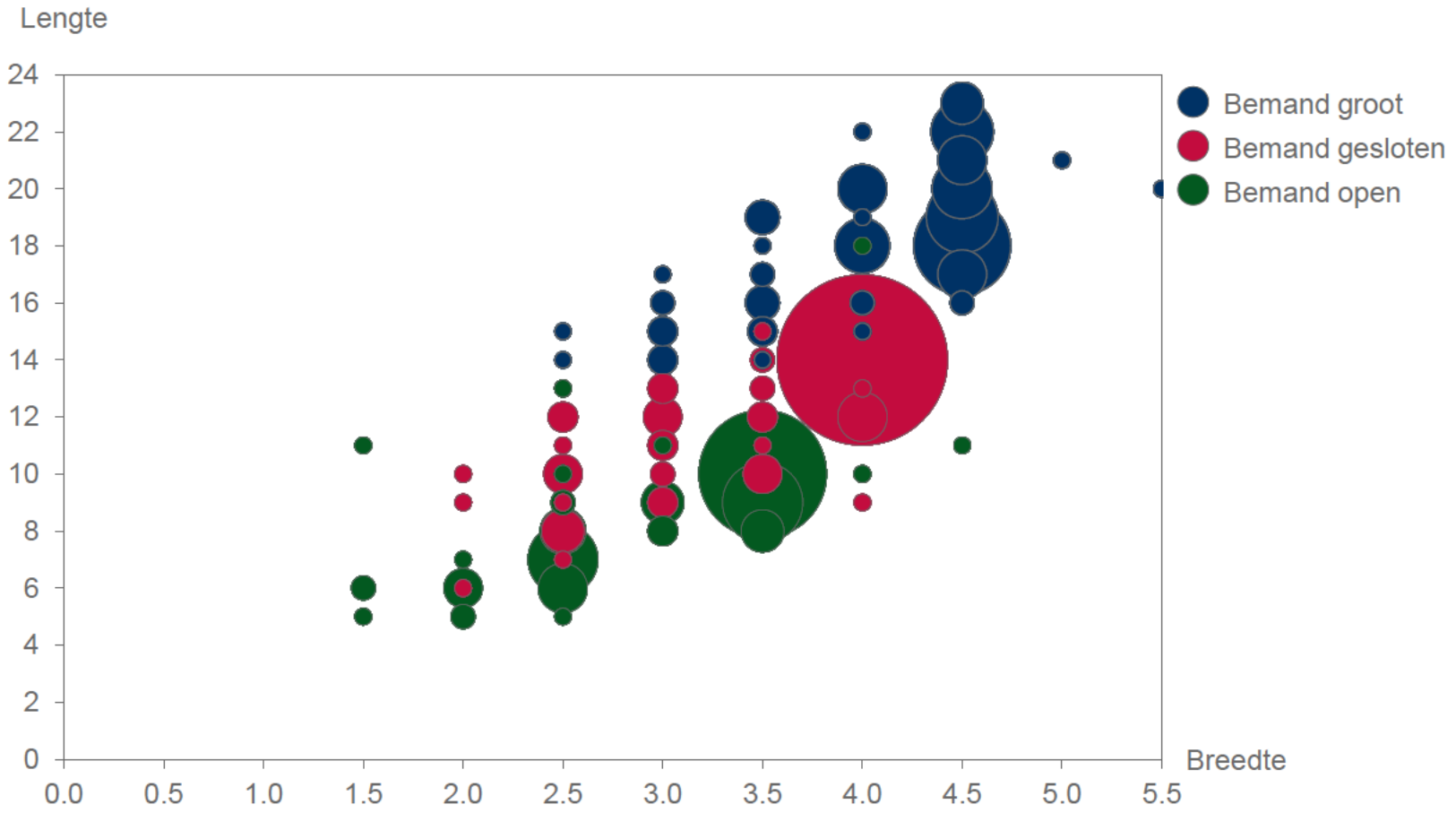


Afmetingen vergunde boten, per type



eden mccallum

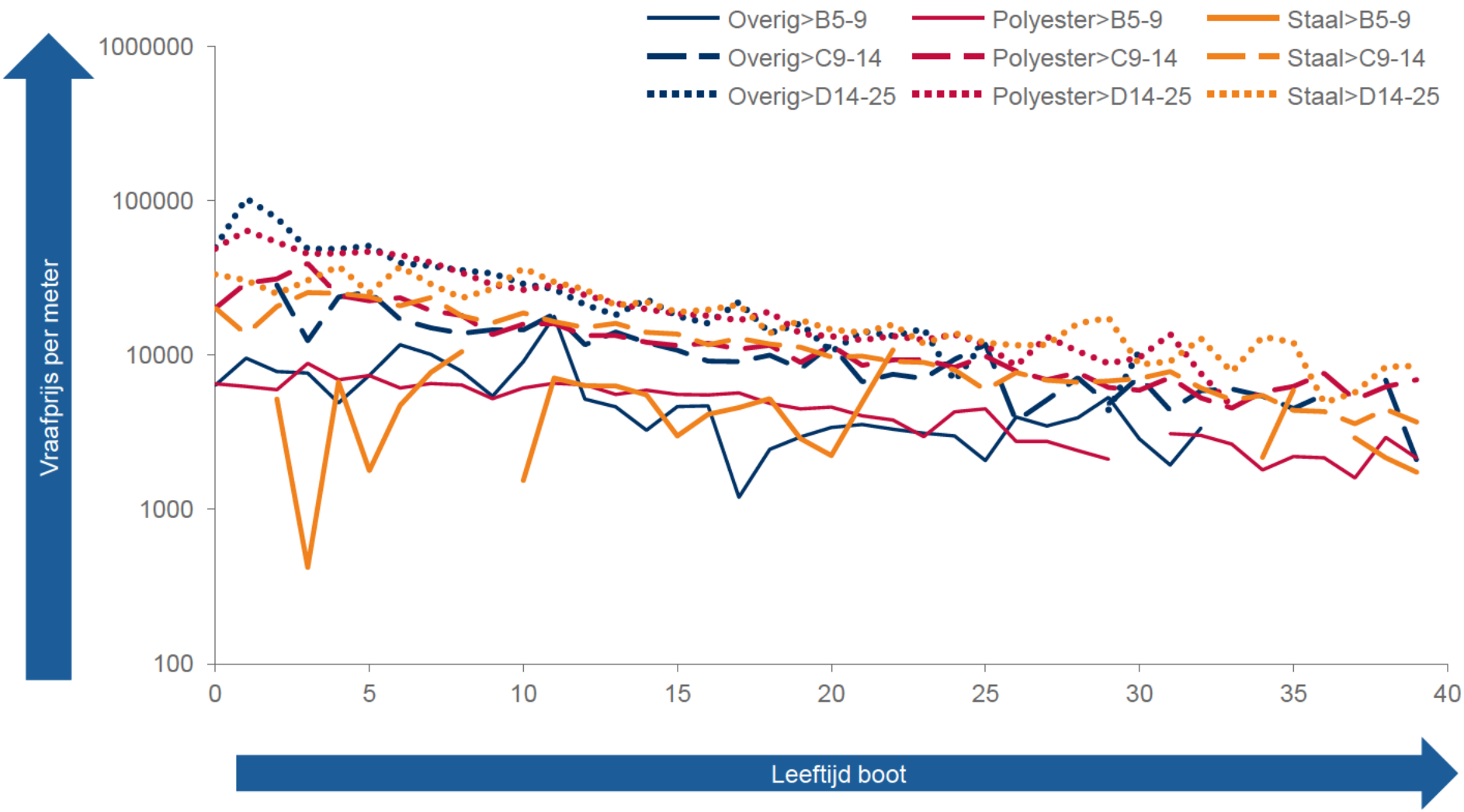
Afmetingen vergunde boten, per type



eden mccallum

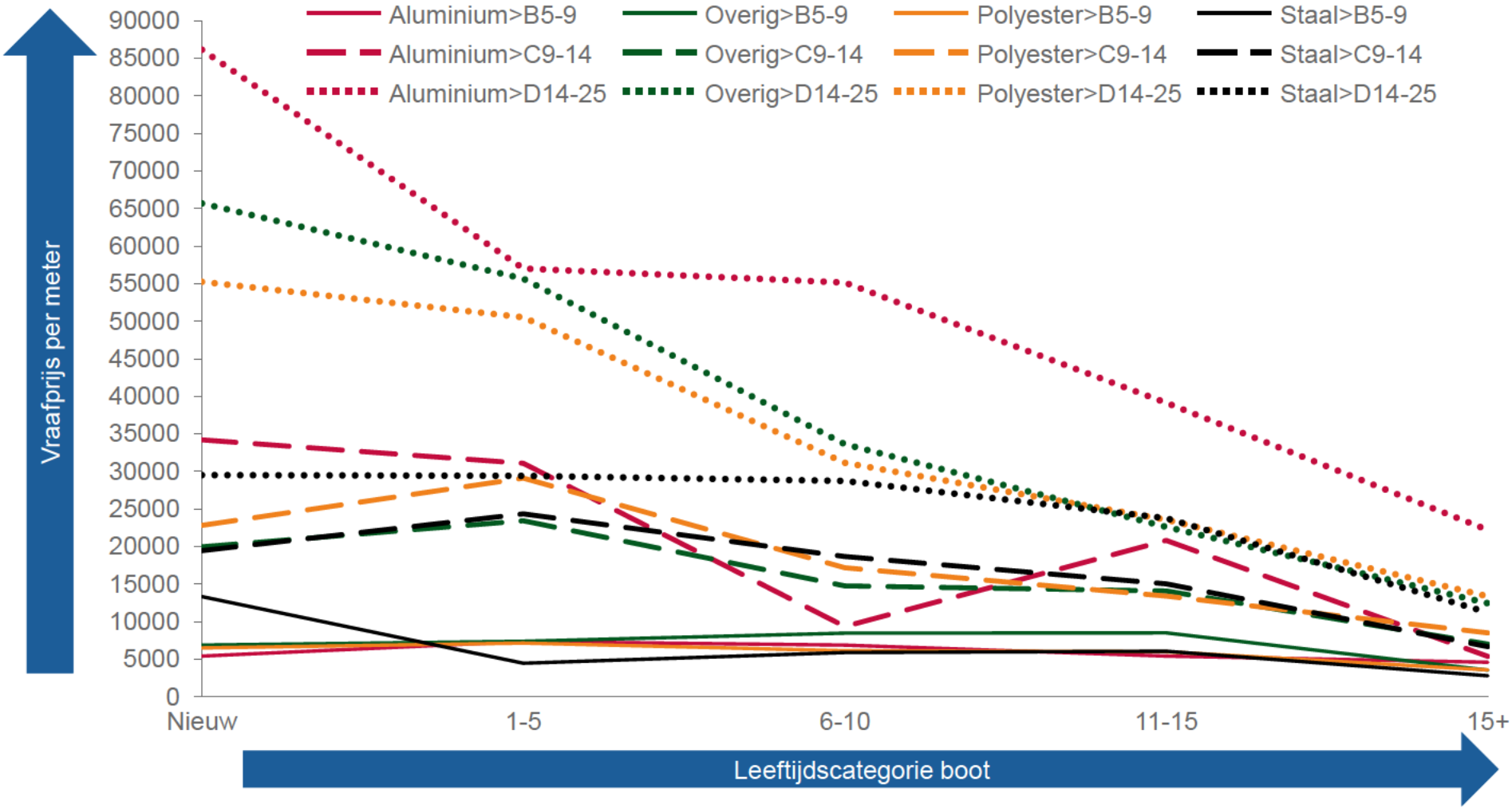
Botenmarkt

Bootprijzen verschillen afhakelijk van de lengte en de leeftijd, maar minder naar het type materiaal (1/2)



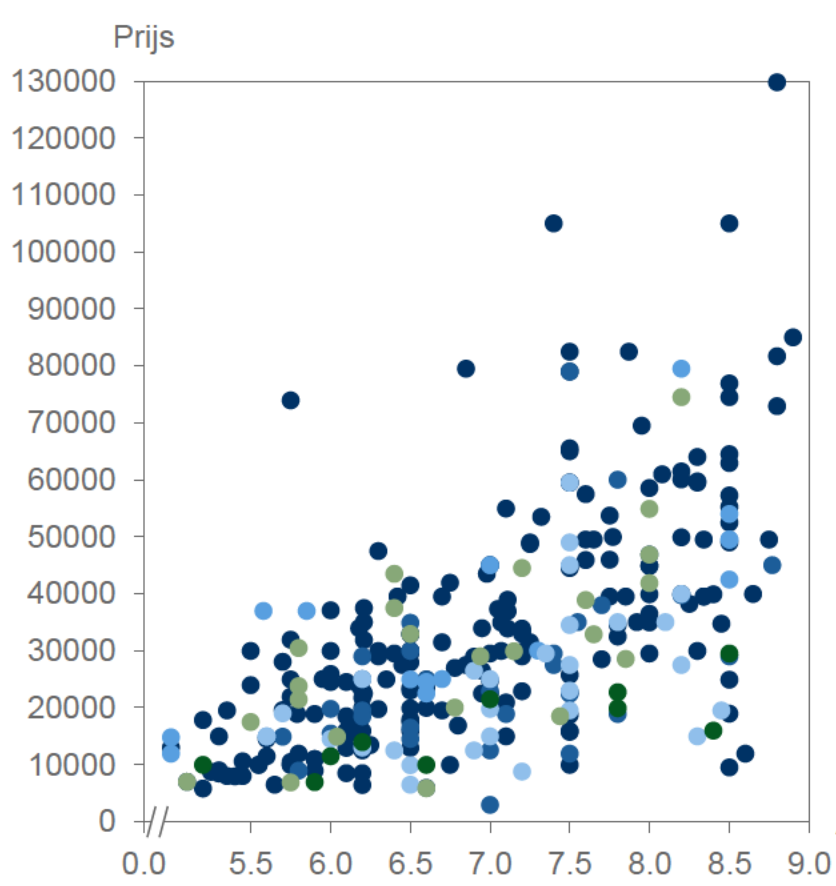
eden mccallum

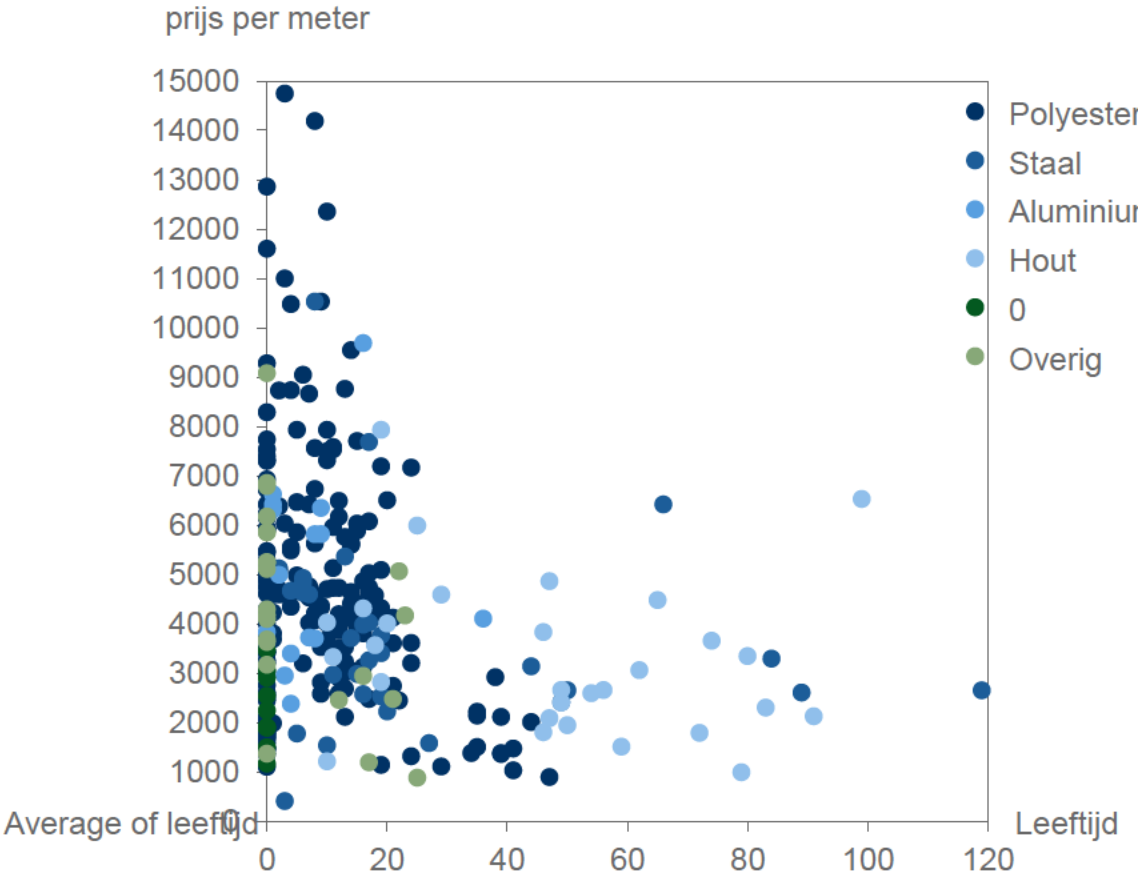
Bootprijzen verschillen afhakelijk van de lengte en de leeftijd, maar minder naar het type materiaal (2/2)



eden mccallum

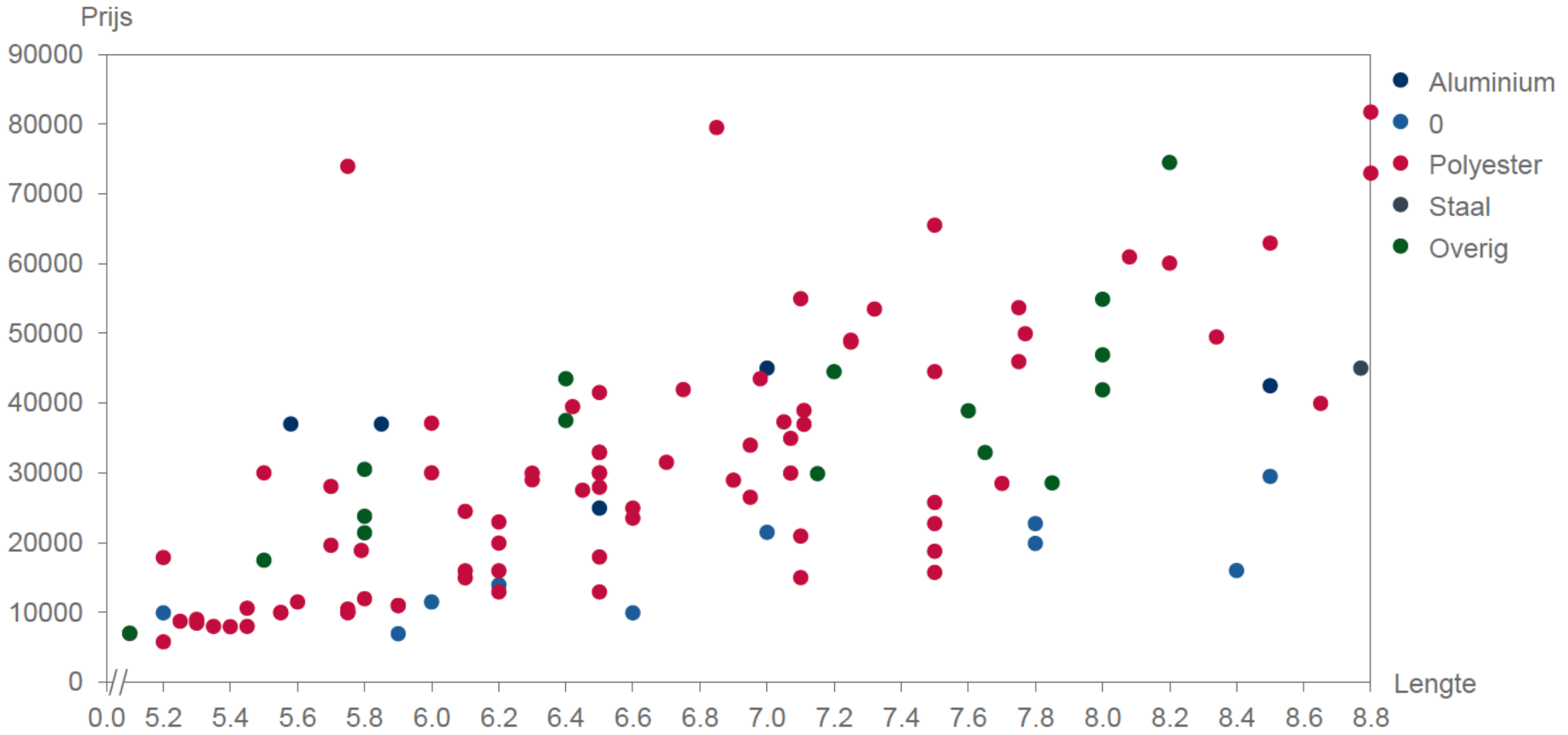
Sloepjes





eden mccallum

Sloepjes van maximaal 2 jaar oud, hebben een prijs, afhankelijk van de grootte van de boot van tussen de 10000 en 80000 euro



eden mccallum

Boottypen

Op basis van boo



Werkplan

11-04-2019

eden mccallum

Samenvatting bevininden ecorys en overzicht belangrijkste aannames

Type Boot, en type aanschaf	Minimaal (jaren)	Maximaal (jaren)
Bemand groot – nieuw	2	6
Bemand groot – ombouw	1	2
Bemand gesloten – nieuw	5	13
Bemand gesloten – ombouw	2	5
Bemand open – nieuw	2	7
Onbemand – nieuw	3	6

Belangrijkste aannames voor nader onderzoek

- **Vaarduur – en daarmee omzet**
  er is een kleine steekproef genomen van 0.5% - 1.5% van het aantal bootdagen om de vaarduur per boot te chatten. De waarnemingen vertonen een grote spreiding. Een grotere steekproef zou de onzekerheid aanzienlijk verkleinen
- **Tweedehands markt**
  Er is aangenomen dat er geen (liquide) markt voor tweedehands rondvaartboten bestaat. De aanname is gebaseerd op beperkte inzetbaarheid van de boten buiten Amsterdam (door de afmetingen) en door de koppeling tussen vergunning en boot (die komt te vervallen.
- **Overige aannames met beperkte onderbouwing**
  - Commisie voor ticketverkoop
  - Aanschafprijs boot
  - Onderhoud
  - Verzekeringen

Bronnen en aannames gebruikt door Ecorys

Werkplan per domein

Domein	Doel	Activiteiten
Omzet	Verfijnen van de netto prijs van boottickets	• Prijsdata verzamelen (desk research) • Interview met hotels om commissie vast te stellen • Checken algemene voorwaarden bemiddelaars (Tripadvisor) om commissie vast te stellen (zijn die tickets duurder?) • Interview met reders (indien mogelijk) om volume aandeel commissie vs. eigen verkoop • indien volume aandeel commissie verkoop grote impact heeft op uitkomsten model – Exit interviews boot toeristen: Waar heeft u uw kaartje gekocht?
Omzet	Aanscherpen verkochte tickets per boot	• Check of en hoe Ecorys rekening heeft gehouden met de 250 onbelaste tickets per kwartaal • Verkrijgen ruwe data scheepsbewegingen, een handige database query of vergroten van de steekproef om het aantal rondjes per boot vast te stellen
Afschrijvingen	Vaststellen economische afschrijvingen	• Interview boot taxateur • Interviews met reders (in Amsterdam of daarbuiten) • Jaarverslagen reders checken (desk research)
Operationele kosten	Aanscherpen operationele kosten	• Check op KwH prijs elektriciteit (en mogelijke stijging op korte termijn) • Interview verzekeringsagent (verzekeringskosten Ecorys: 1%) • Interview scheepsbouwer / reparateur (onderhoudskosten Ecorys: 5%-10%) • Interview (oud-) medewerkers bij rederijen (kapiteins, bediening) (salariskosten) • Jaarverslagen reders checken (desk research) om overhead te valideren

Agenda

- Business Case gevoeligheden en swing factors
  - Bemand groot
    - hoge vaste kosten – swingfactor boot
    - Hoge variabele opbrengst – swingfactor bezetting kapitein
  - Bemand gesloten
    - Significante afschrijvingen – swingfactor boot
    - Lage variabele opbrengst – swingfactor Horeca
  - Bemand open
    - Swingfactor – omzet mix (losse kaartjes versus groepen)
  - Onbemand
    - Swingfactor – uren gevaren

- Aanpak
  - “Terugverdientijd” vs. redelijke winst of Return on Capital Employed
- Dataverzameling
  - Interviews om te doen
    - Reder
    - Financier
    - Taxateur
    - Kapitein
    - Salonbooteigenaar
  - Desk research

Waar zitten de belangrijkste gevoeligheden – wat weet ik nu

- De business case van bemand groot (Amsterdamse rondvaartboot) wordt getypeerd door hoge vaste kosten, en een hoge brutomarge.
  - Mbt vaste kosten: er wordt verondersteltd dat de boot volledig wordt afgeschreven. Hierdoor zijn de afschrijvingskosten meer dan de helft van de vaste kosten. Potentiele impact van restwaarde is dus gigantisch. Niet meegenomen in de business case van Ecorys is rentelasten. Die ‘angle of attack” zou mede inzicht kunnen verschaffen in aanschafwaarde en verwachte levensduur van een boot – mits ze met vreemd vermogen worden gefinancierd.
  - Mbt de hoge brutomarge, die is mede afhankelijk van het aantal passagiers per kapitein per uur. De kosten van de kapitein zijn c. 60% van de variabele kosten van een boot.
- De business case van bemand gesloten wordt getypeerd door lagere vaste kosten, maar ook een lagere brutomarge.
  - Vaste kosten. Worden geschat op €7k - €12k + de afschrijving van de boot, die wederom ruim de helft van de kosten uitmaakt, als er geen restwaarde is.
  - Marge: Ecorys verondersteld een lage brutomarge op ticketprijzen, doordat horeca een substantieel deel van de kosten uitmaakt. Vraag is of dat echt zo is. Geschat €20 - €45 per passagier (ter vergelijking, de kosten per passagier op een cruiseship (inc. drank) ligt rond de €8 per dag. Focuspunt van deze analyse: variabele kosten per boottocht.
- De business case voor bemand open wordt in grote mate bepaald door de bezetting, en type bezetting van de boot. De vaste kosten zijn beperkt, en vrijwel alle kosten zijn variabel. Schatting van de omzet vergt een inschatting van “verhuur gehele boot” versus “verkochte tickets” – welke door middel van interviews zou moeten worden verfijnd. (factor 2 tussen onder en bovengrens in de som van Ecorys)
- De business case voor onbemand hangt met name op een inschatting van de organisatie kosten. Hoe zien organisaties die dit soort boten verhuren eruit – en wat betekent dat voor de gemiddelde kosten per boot per jaar die je moet terugverdienen. Vaaruren worden door ecorys aangenomen als gelijk aan bemand groot – misschien te checken aan de hand van recensies.

Overzicht van openstaande vragen

Vragen

- In het overzicht van de vergunning worden verschillende kleurcodering gebruikt, maar er is geen legenda. Hebben de kleurcoderingen een voor deze opdracht relevante betekenis?

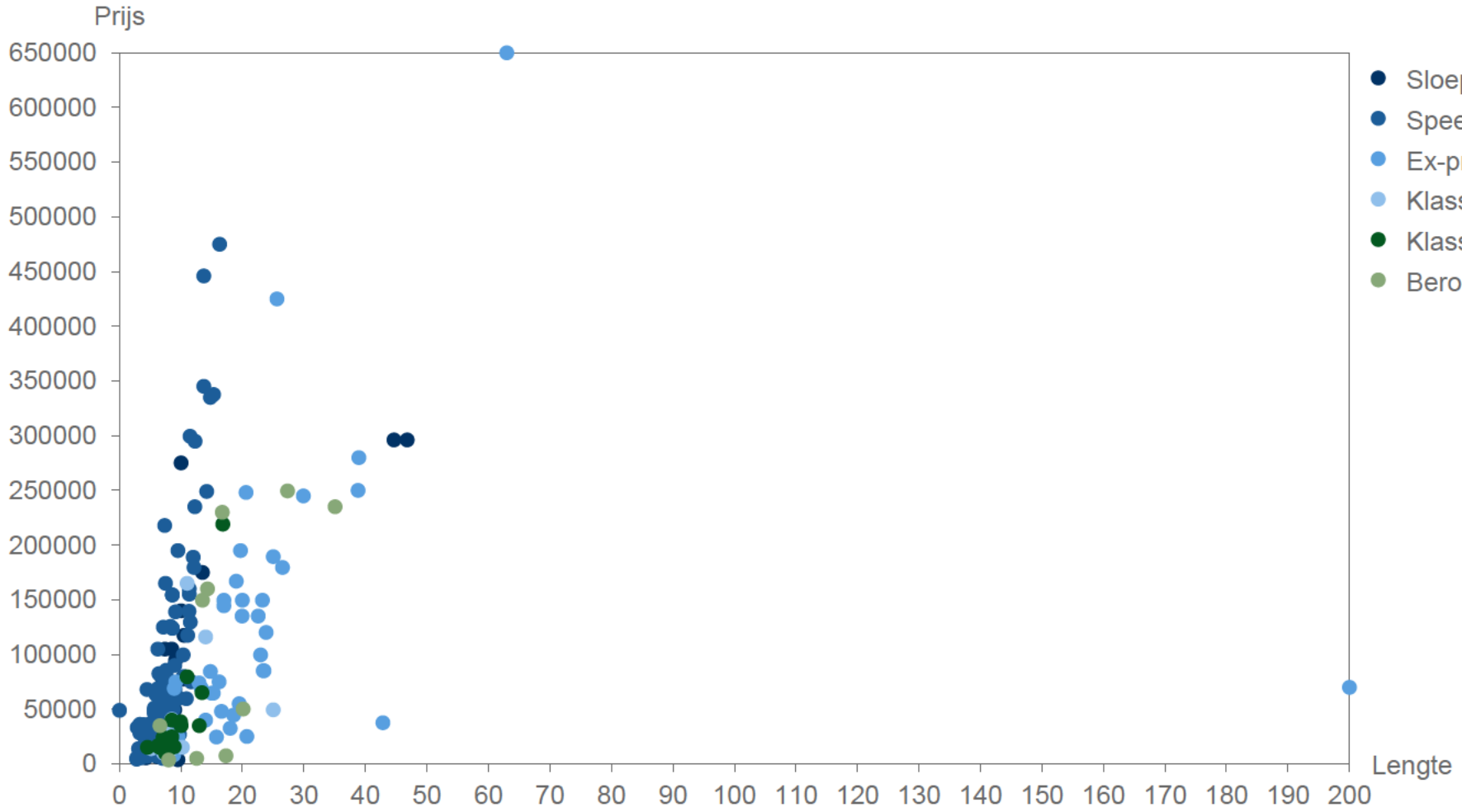
Data

- De **vermakelijkheidsretributie** wordt door Ecorys vermeld per type boot. Ongetwijfeld wordt deze aangegeven per reder. Is het mogelijk om dat detailniveau van de vermakelijkheidsretributie te verkrijgen; per reder per (type) boot? Of heeft de gemeente Amsterdam geen bevoegdheid om deze gegevens voor beleidsdoeleinden te gebruiken?

- Sinds medio 2017 verzamelt Waternet informatie over de **locatie van verschillende rondvaartboten**. Een gericht (toegegeven, vrij zware) SQL query zou de gegevens kunnen leveren waarmee het aantal rondjes per boot eenvoudigweg geteld zou kunnen worden. Verwerking van de data kan plaatsvinden buiten het systeem (in bijvoorbeeld Knime of R). Is het mogelijk om een uurtje te boeken met een ICT beheerder van dit systeem, om dit dataverzoek te bespreken?

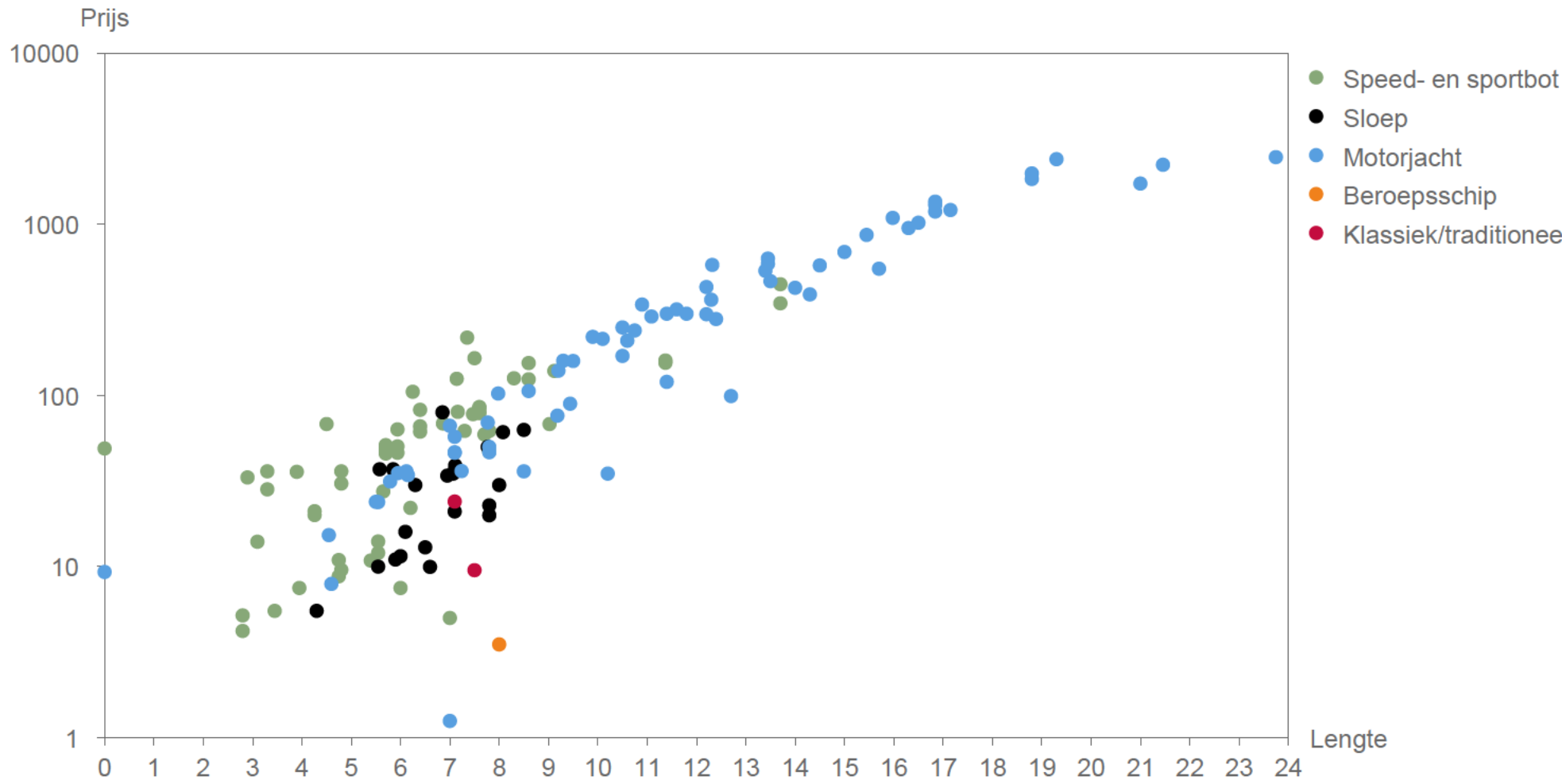
- Ecorys heeft naar ik begreep zijn **resultaten verdedigd** in een sessie met de betrokkenen uit de industrie. Zijn daar **notulen**, of aantekeningen van?

Boten – ex motorjachten ivm de hoeveelheid



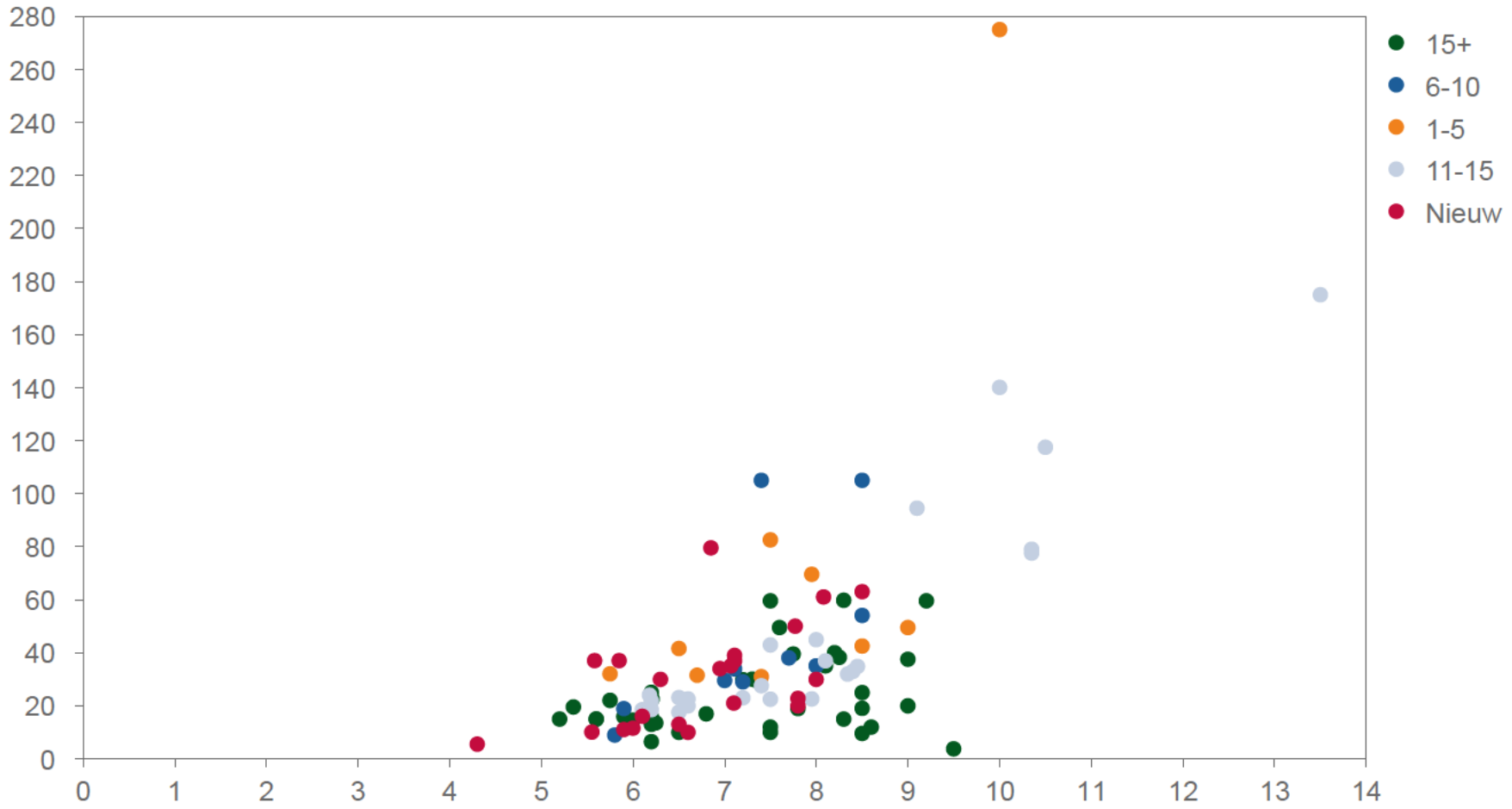
eden mccallum

Nieuwe boten die niet te lang zijn

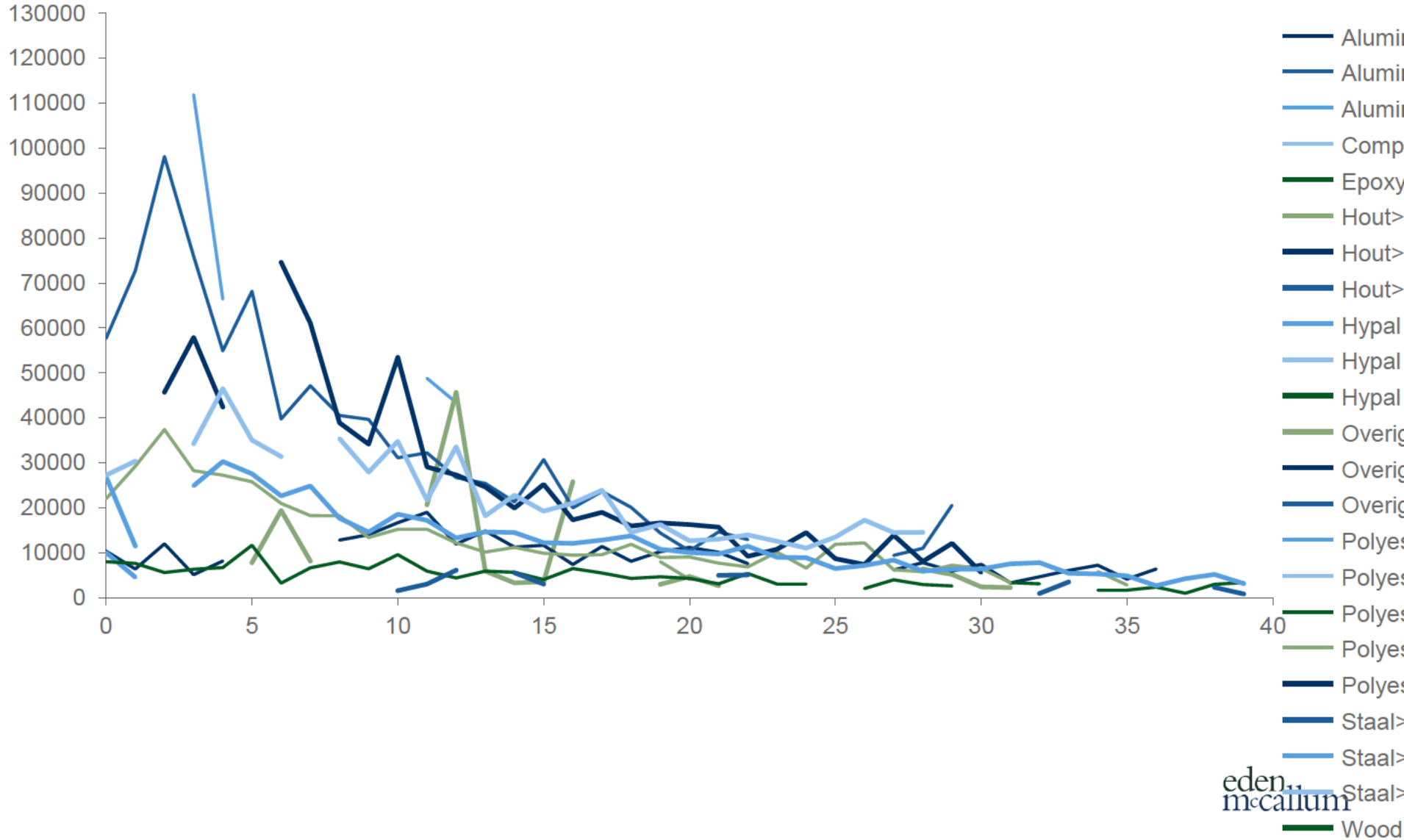


eden mccallum

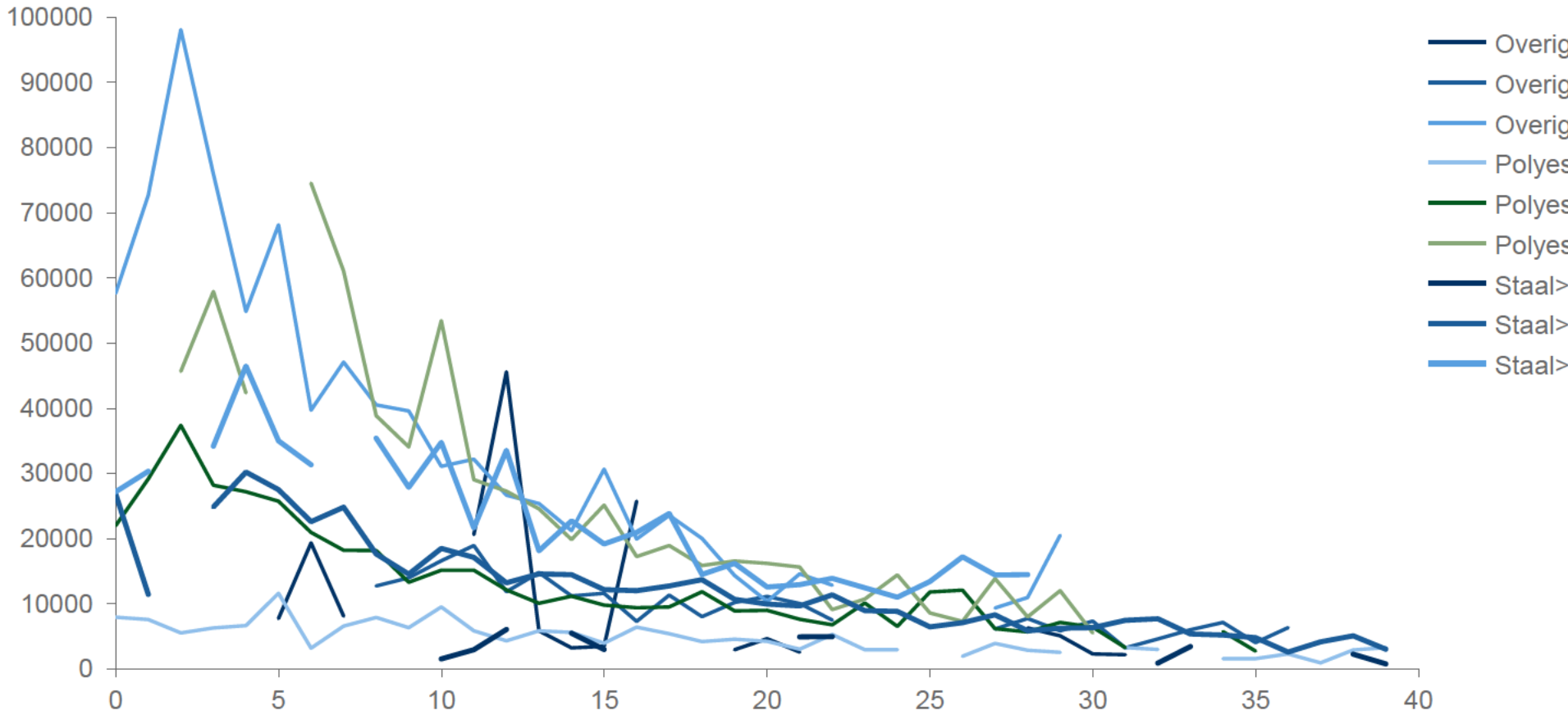
Sloepen – nieuw vs gebruiktcategorie



eden mccallum

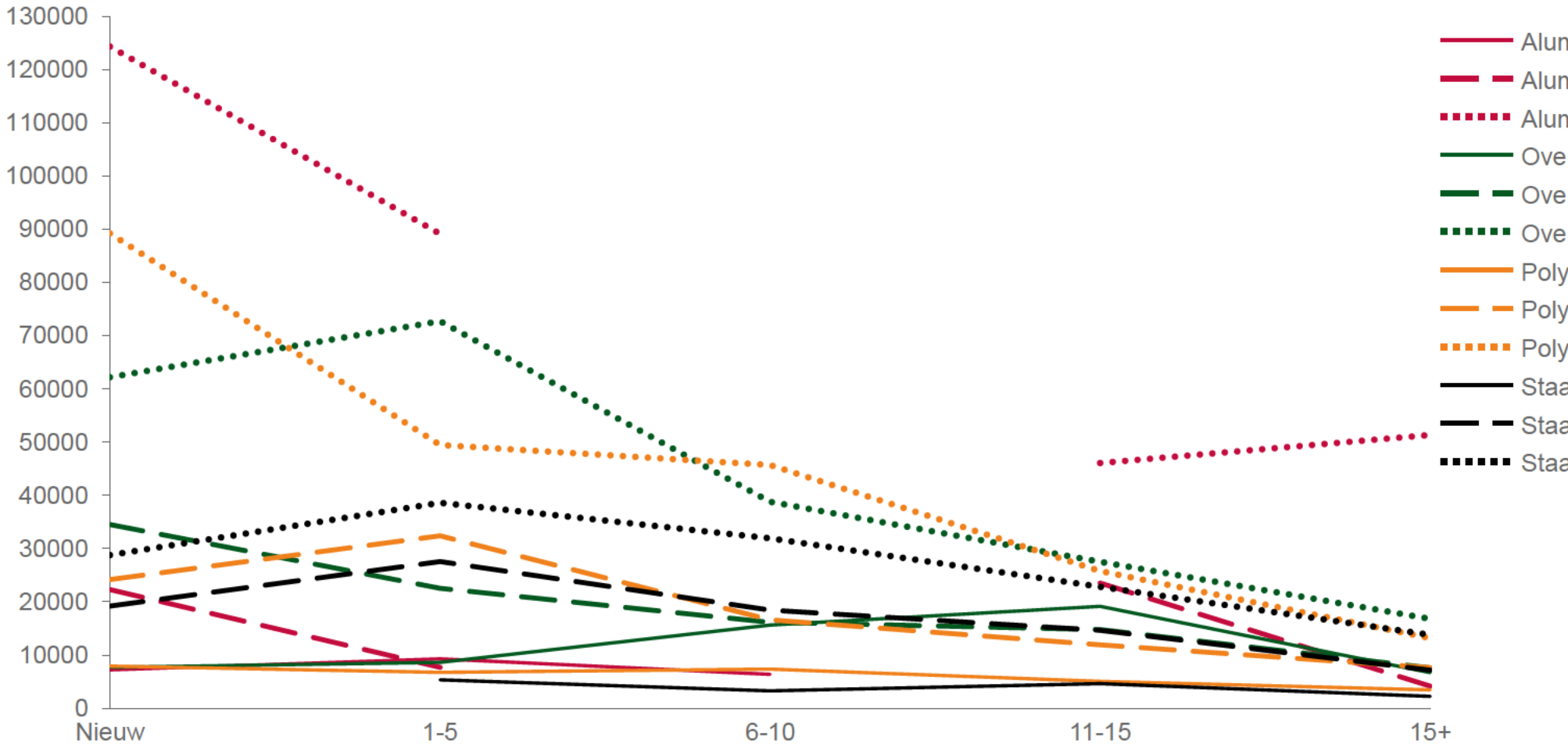


eden mccallum



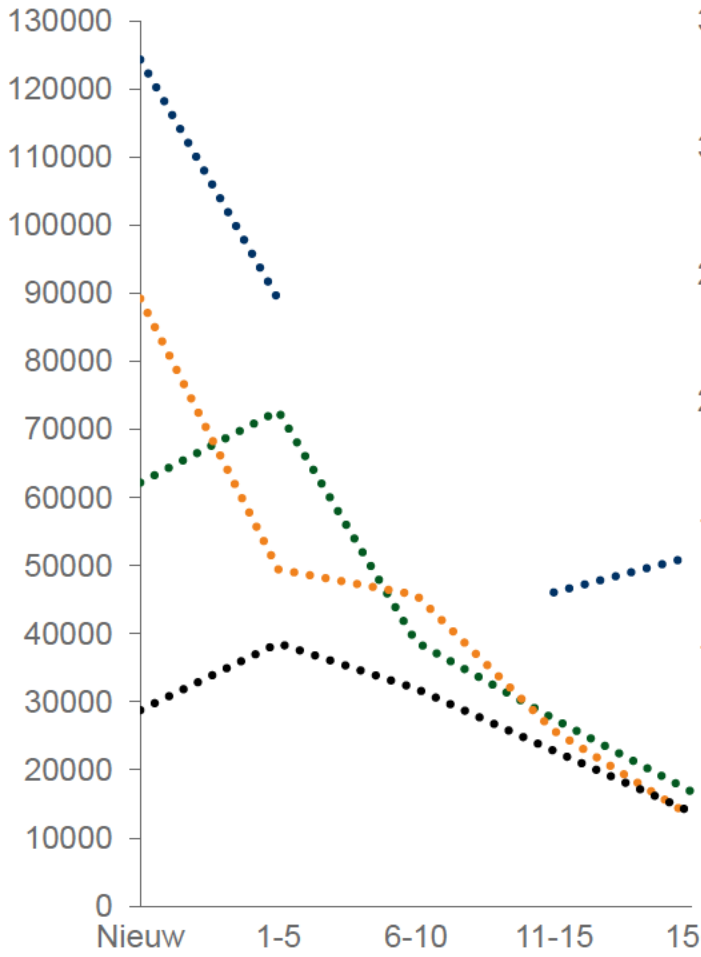
eden mccallum

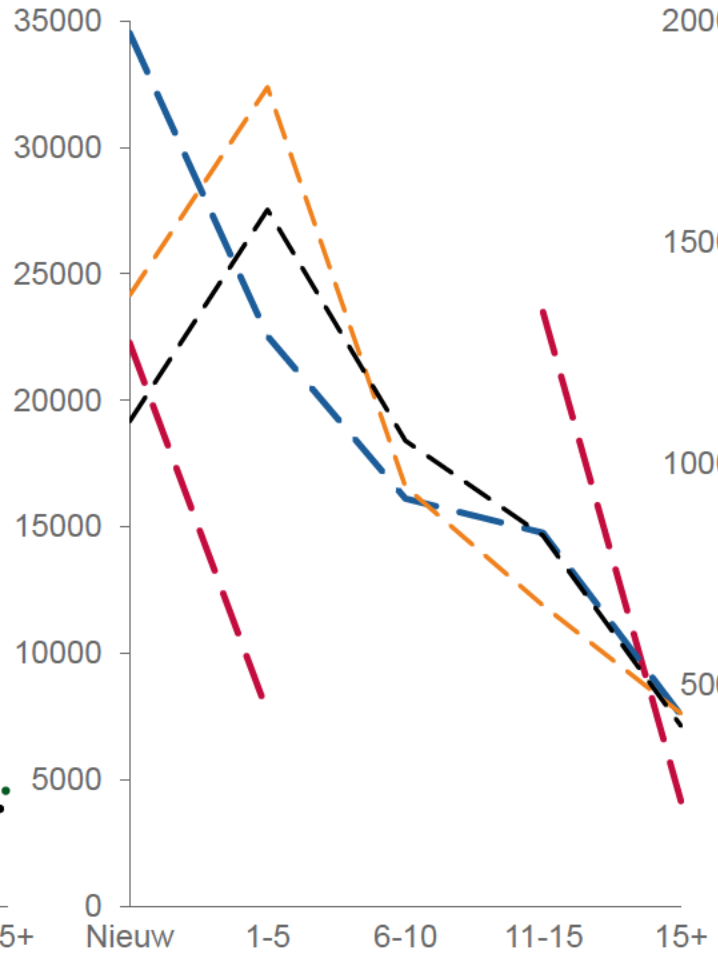
Bootprijzen per meter boot, per lengtecategorie, materiaal en leeftijdscategorie

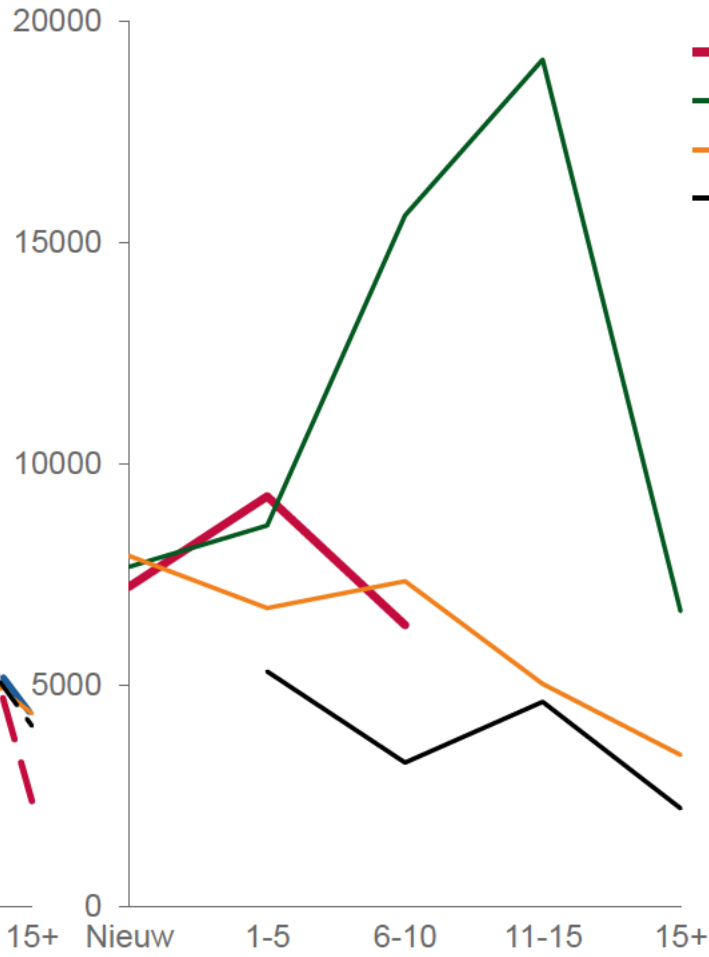


eden mccallum

Bootprijzen per meter boot, per lengtecategorie, materiaal en leeftijdscategorie







eden mccallum

Dit onderzoek richt zich op de meest voorkomende boot met een vergunning in 3 bemande segmenten; groot, gesloten en open

Terugverdientijd (TVT) per type boot
Jaren

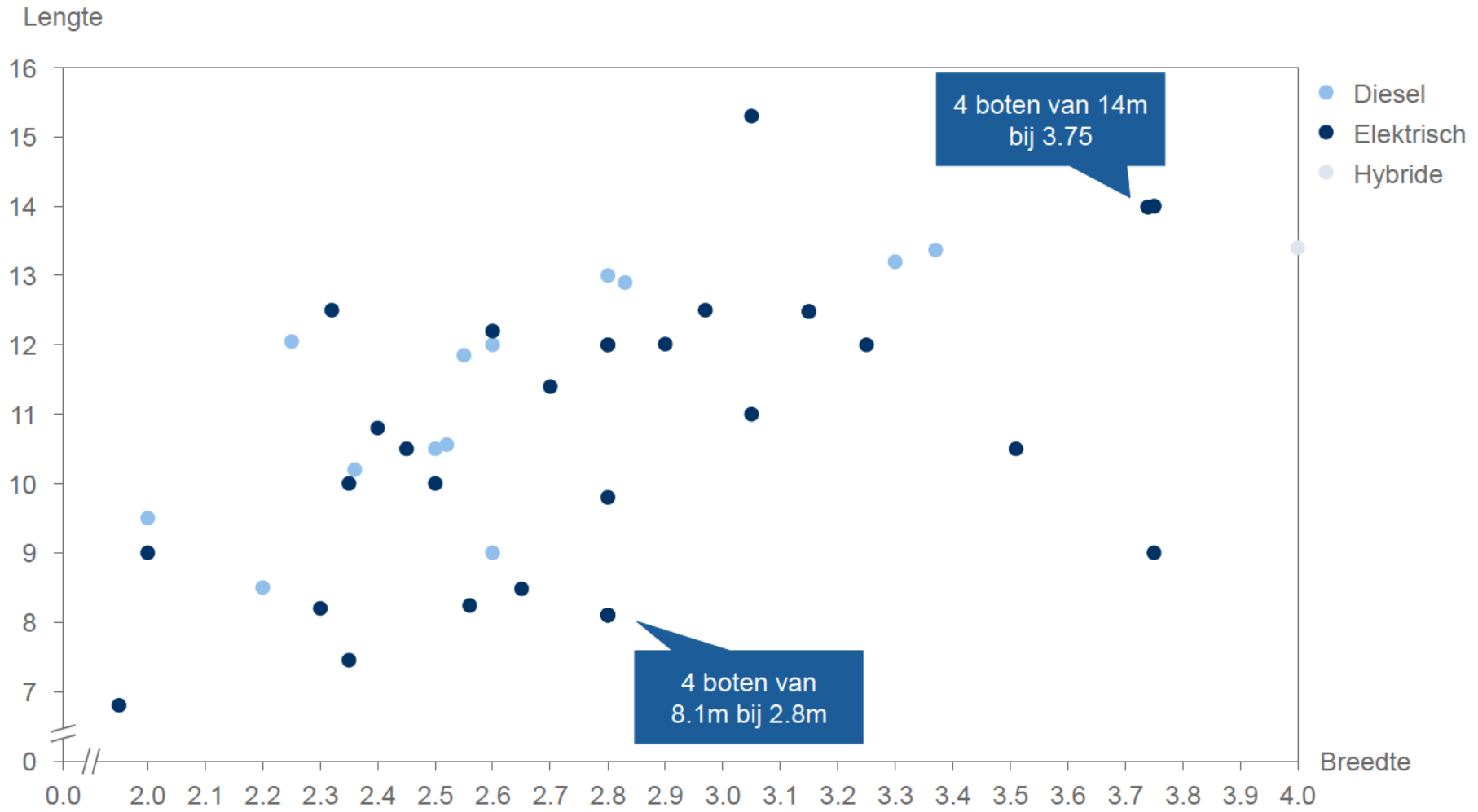
Aan te vullen met ROCE indien mogelijk

Segment	Eigenschappen	Vergunningen 2018
Bemand gesloten	Lengte: Tot 14.00 m Breedte: Tot 3.75m Overkapping: Vast	159
Bemand groot	Lengte: Meer dan 14.01 m Breedte: alle Overkapping: vast	148
Bemand open	Lengte: Tot 10.00 m Breedte: Tot 3.15m Overkapping: geen	141

Note: 19 vergunde boten in bemand groot zijn breder dan de 4.25 maximale breedte volgens Ecorys

De meest voorkomende boot in 'bemand gesloten' na de glasbak, isde salonboot, met zeer diverse eigenschappen

Lengte, breedte en aandrijving van salonboten in segment bemand gesloten (n=49)

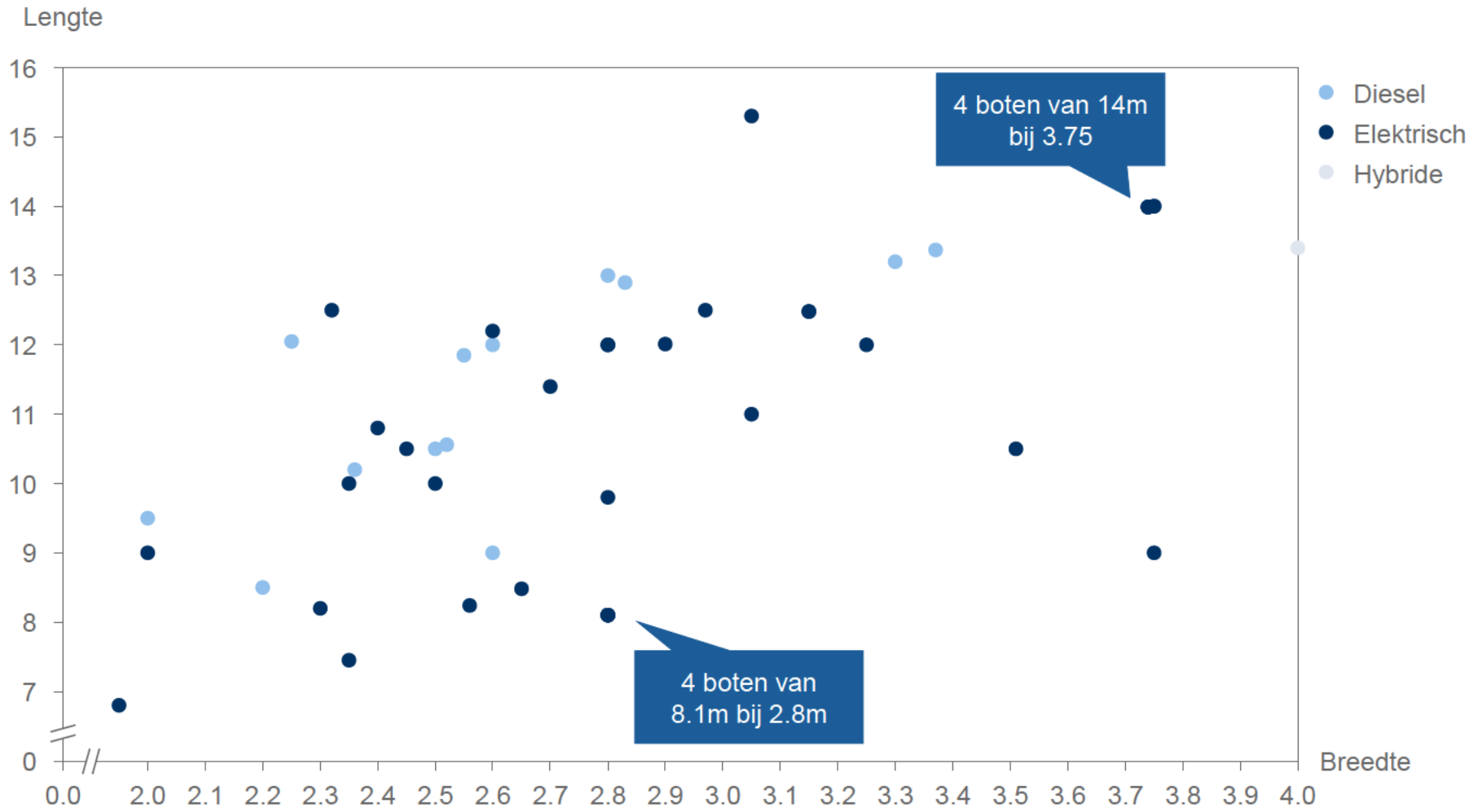


 Bron: Vergunningen

eden mccallum

De meest voorkomende boot in 'bemand gesloten' na de glasbak, isde salonboot, met zeer diverse eigenschappen

Lengte, breedte en aandrijving van salonboten in segment bemand gesloten (n=49)



 Bron: Vergunningen

eden mccallum

Dit onderzoek richt zich op de meest voorkomende boot met een vergunning in 3 bemande segmenten; groot, gesloten en open

Eigenschappen bootsegmenten en meest voorkomende boot per segment

Eigenschap		Bemand gesloten	Bemand groot	Bemand open
Segment	Eigenschappen segment	Lengte: Tot 14.00 m Breedte: Tot 3.75m Overkapping: Vast	Lengte: Meer dan 14.01 m Breedte: alle Overkapping: vast	Lengte: Tot 10.00 m Breedte: Tot 3.15m Overkapping: geen
	# vergunningen	159	148	141
Meest voorkomende boot	Type (boten)	Glasbak (92)	Glasbak (102)	Sloep (129)
	Lengte & breedte (boten)	13.99 - 14.00 m 3.75 m (78)	18.5m 4.1m (14)	10 m 3.07 – 3.15m (47)
	Aandrijving (boten)	Elektrisch (78)	Diesel (14)	Elektrisch (47)
	Capaciteit	64 pax (36)	96 pax (13)	40-49 (16)
	Note	Die 36 meest voorkomende boten zijn allemaal van dezelfde rederij	19 vergunde boten in bemand groot zijn breder dan de 4.25 maximale breedte volgens Ecorys	6 vergunde boten in bemand open zijn groter dan de maximale segment afmetingen

 Bron: Vergunningen

Van: [redacted]@edenmccallum.com
Aan: [redacted]
Onderwerp: Documentje ter ondersteuning van de call
Datum: dinsdag 23 april 2019 16:01:31
Bijlagen: 20190423 Update call.pdf

Bijgevoegd een documentje om de discussie te faciliteren

Met vriendelijke groet,

[redacted]

Eden McCallum [redacted] +31 6 [redacted]

[redacted]@edenmccallum.com

This message may contain information that is confidential, privileged or ot=erwise protected from disclosure. If you are not the intended recipient, p=ease notify our office immediately: you should not copy, forward, disclose or use the contents. Eden McCallum m=y monitor outgoing and incoming mail for business purposes. Eden McCallum =LP is a limited liability partnership registered in England and Wales (OC375785) with its registered office at Orion House, 5 Upper St Martin=80s Lane, London, WC2H 9EA and locally registered offices in Amsterdam =nd Zurich.



Update

23-04-2019

eden mccallum

Update: proces

Update proces

Bron	Status	Opmerkingen	Volgende stap
Vergunningen		• Gegevens over vergunningen lijken niet helemaal consistent	• A.s donderdag spreken met de beheerder van het bestand
Vermakelijkheidsretributie		• Vermakelijkheidsretributie per reder en type boot is nog niet ontvangen	
AIS data		• 5.1.2.e gesproken, significante doorlooptijd (weken) verwacht	• Uitgebreid dataverzoek doen om gegevens op te vragen – doorlooptijd geschat op 1 -2 weken
Interviews		• Eerste interviews gedaan • Implicates voor doorlooptijd project	• Scheepswerven benaderen • Taxateur afspraak plannen
Tweedehandsmarkt		• Voor sloepen goede gegevens	

eden mccallum

Voorstel om 6 cases uit te werken, om valide resultaten te hebben voor de meest voorkomende type boten

Voorstel: uit te werken cases

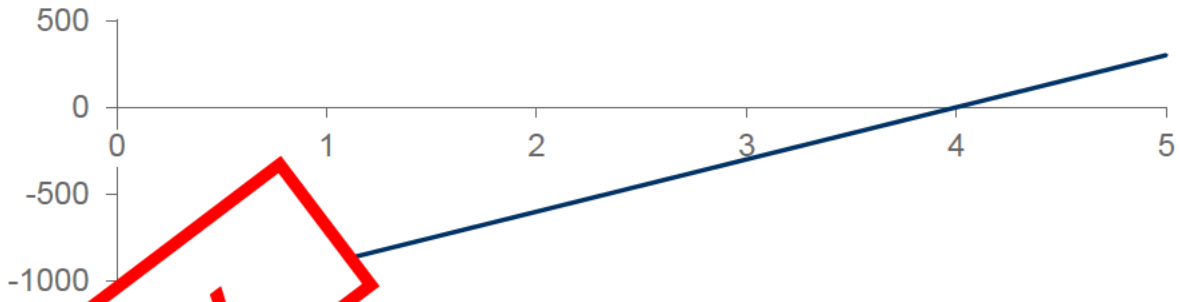
Eigenschap	Glasbak		Salonboot		Sloep	
	Case 1	Case 2	Case 3	Case 4	Case 5	Case 6
Vergunning	Bemand groot	Bemand gesloten	Bemand groot	Bemand gesloten	Bemand open	Onbemand
Pax	80 - 90	64 - 67	30	12	44	7 - 12
Afmetingen (LxB)	20 x 4.25	14 x 3.75	14 x 3	10 x 2.6	10 x 3.15	5.5 x 2
Aandrijving	Diesel	Elektrisch	Elektrisch	Elektrisch	Elektrisch	Elektrisch

Bron: Vergunningen

De terugverdientijd van {type boot} ligt tussen x en y jaar – Case 1; bemand groot glasbak

Overzicht uitgangspunten en terugverdientijd {type boot}





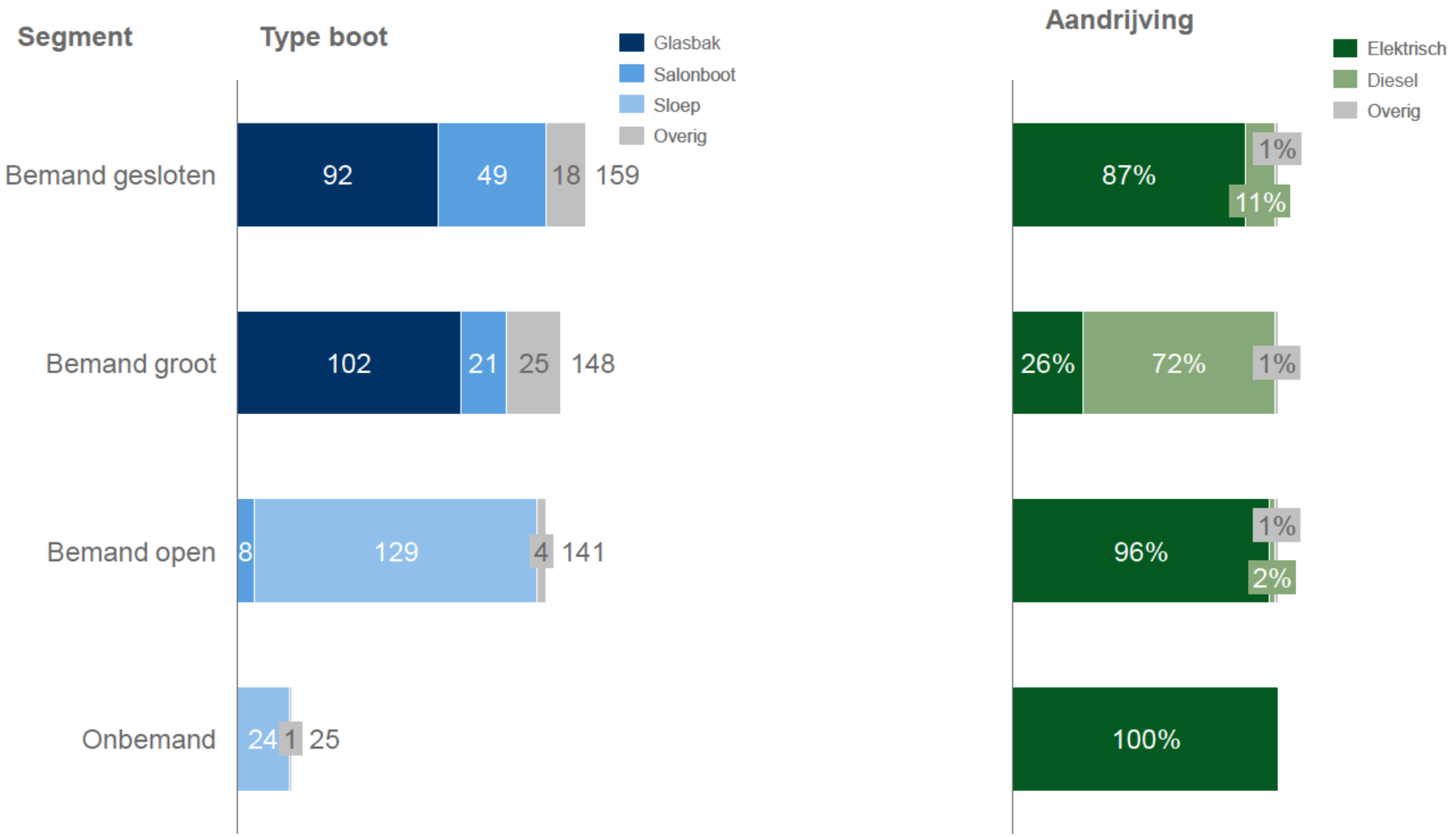
Dummy

Eigenschappen boot	Uitgangspunten business case
• Capaciteit • Afmeting: • ...	• Aanschaf: • Omzet: • Operationele kosten: – Onderhoud: – Schoonmaak: – Verzekeringen: – Personeel: – VRM: – Ligplaatsgeld: – Energiekosten

eden mccallum

Back-up meest voorkomende boot; Boottype en aandrijving

Eigenschappen van vergunde boten in Amsterdam

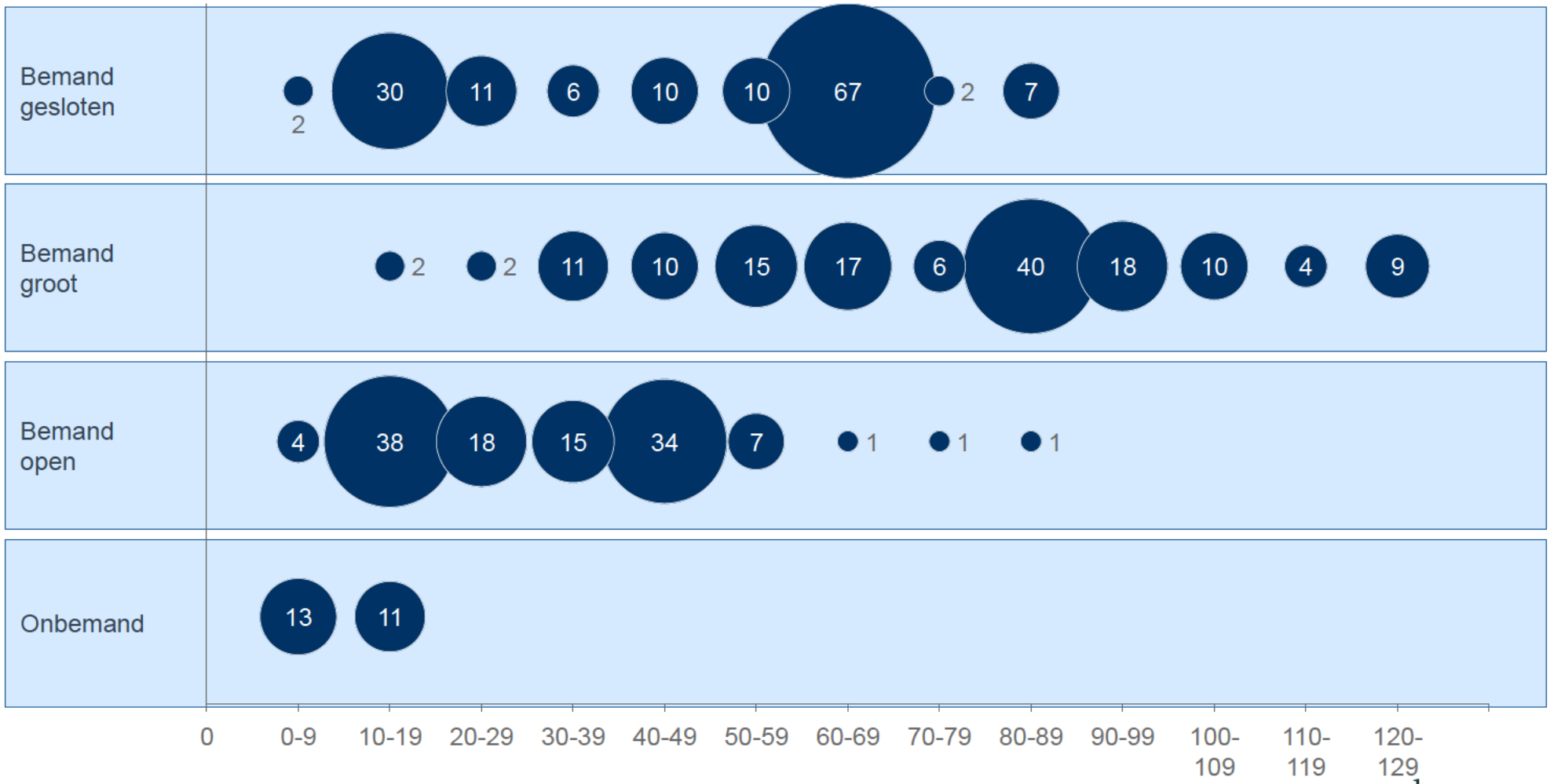


Bron: Vergunningen

eden mccallum

Back-up meest voorkomende boot; Capaciteit

Eigenschappen van vergunde boten in Amsterdam

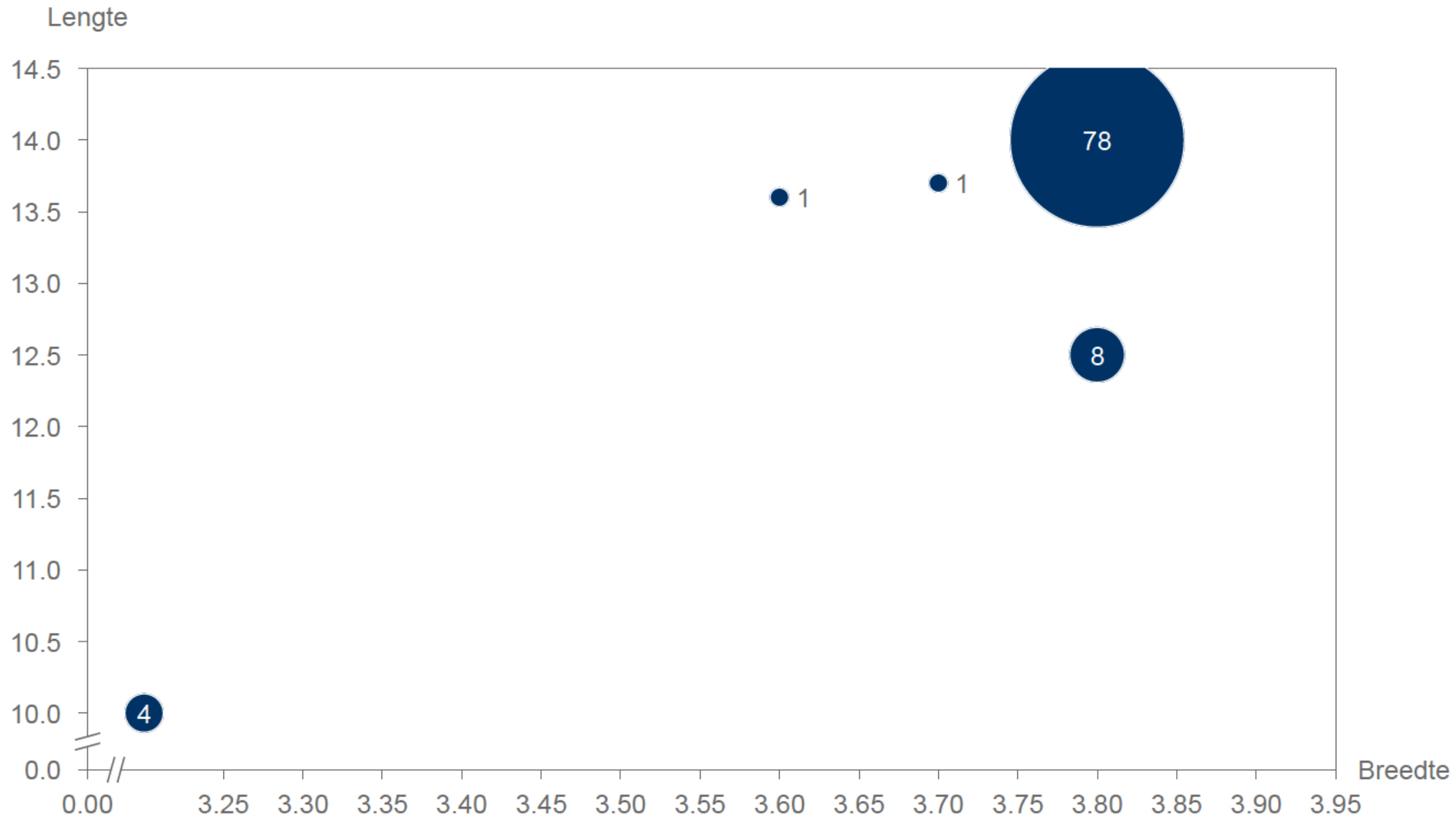


 Bron: Vergunningen

eden mccallum

Back-up meest voorkomende boot: Bemand gesloten, glasbak – afmetingen

Lengte, breedte en aandrijving van salonboten in segment bemand gesloten (n=49)

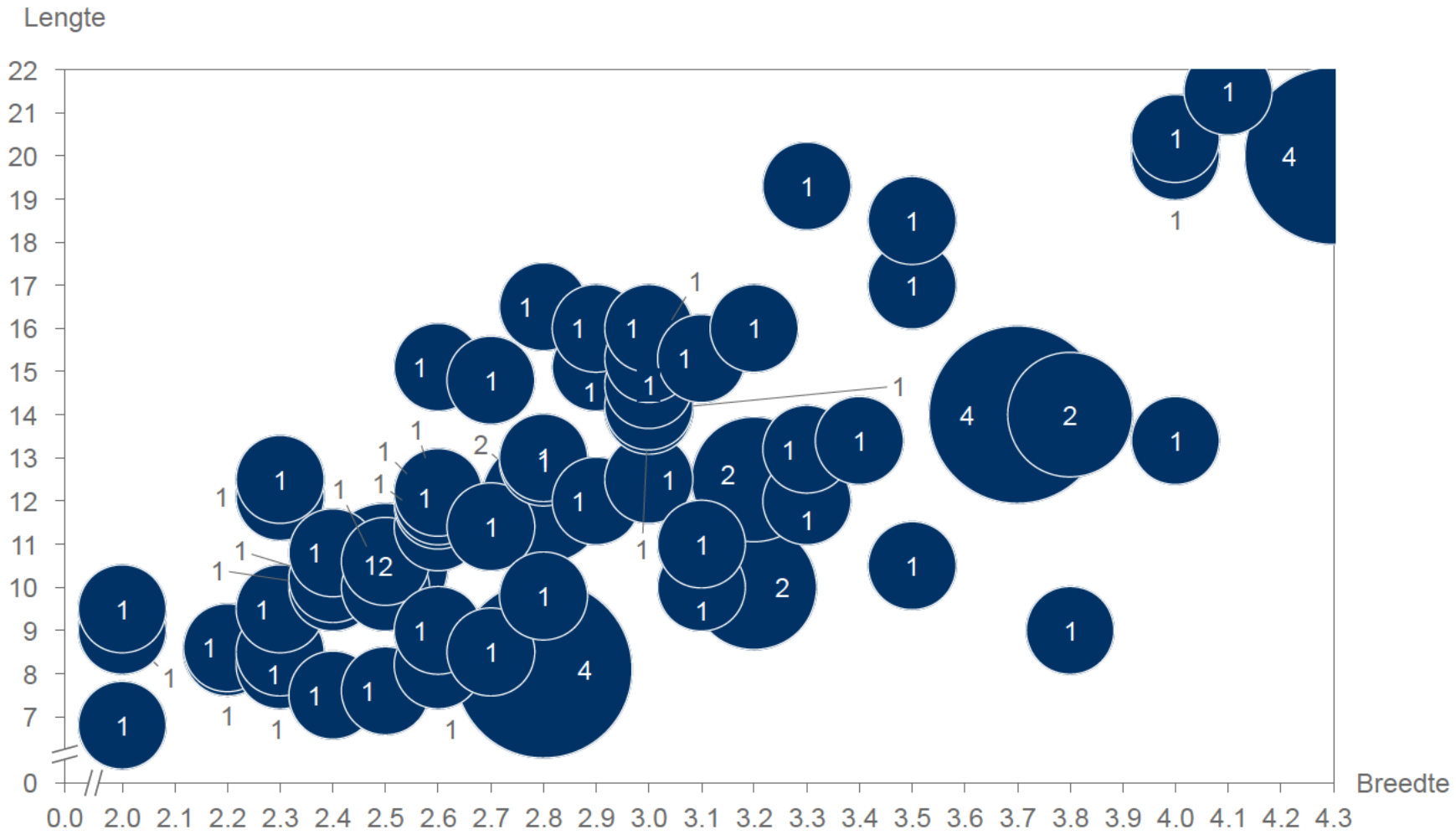


 Bron: Vergunningen

eden mccallum

Back-up meest voorkomende boot: salonboten

Lengte, breedte en aandrijving van salonboten in segment bemand gesloten (n=49)

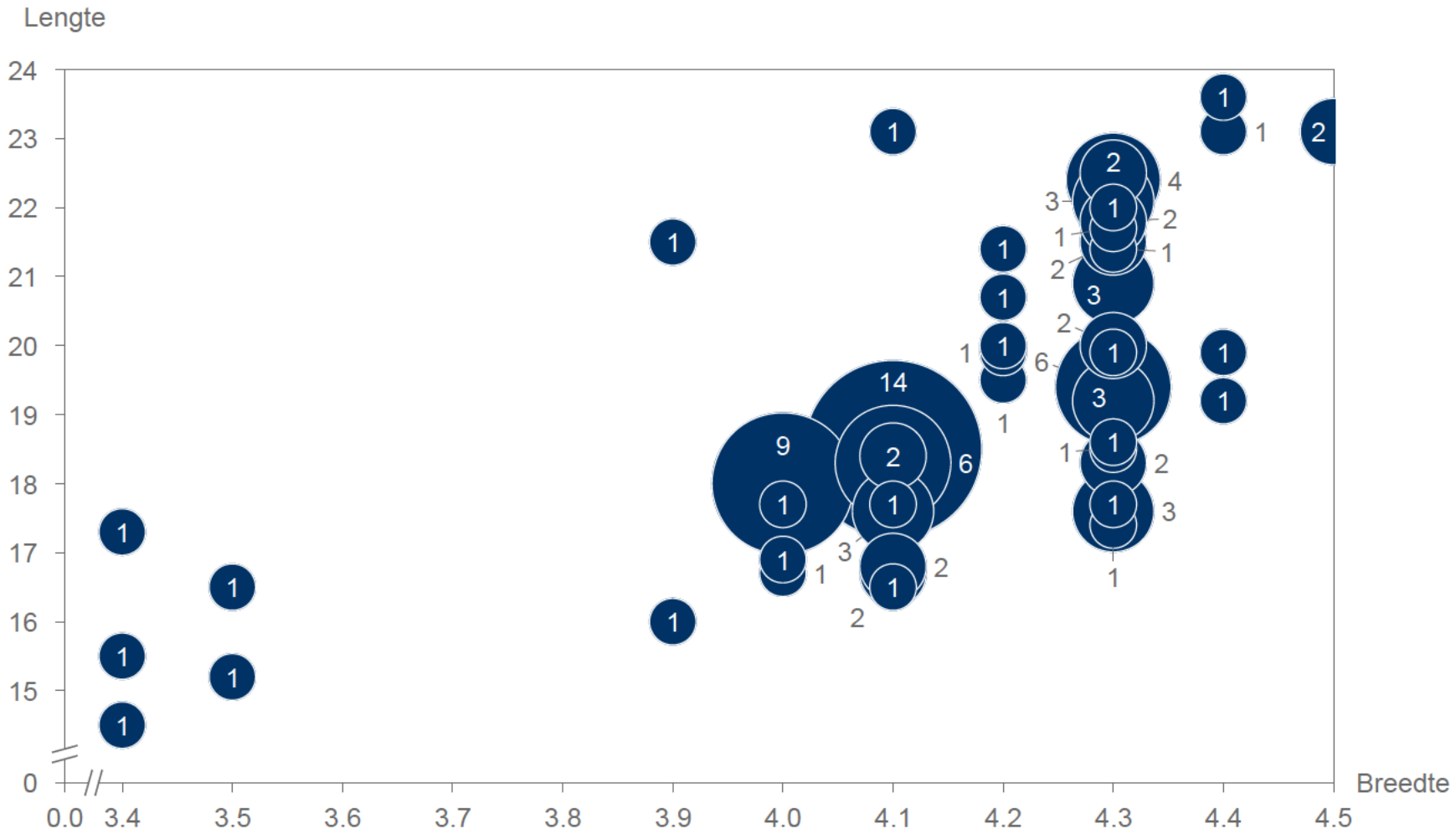


 Bron: Vergunningen

eden mccallum

Back-up meest voorkomende boot: Bemand groot, glasbak – afmetingen

Lengte, breedte en aandrijving van salonboten in segment bemand gesloten (n=49)

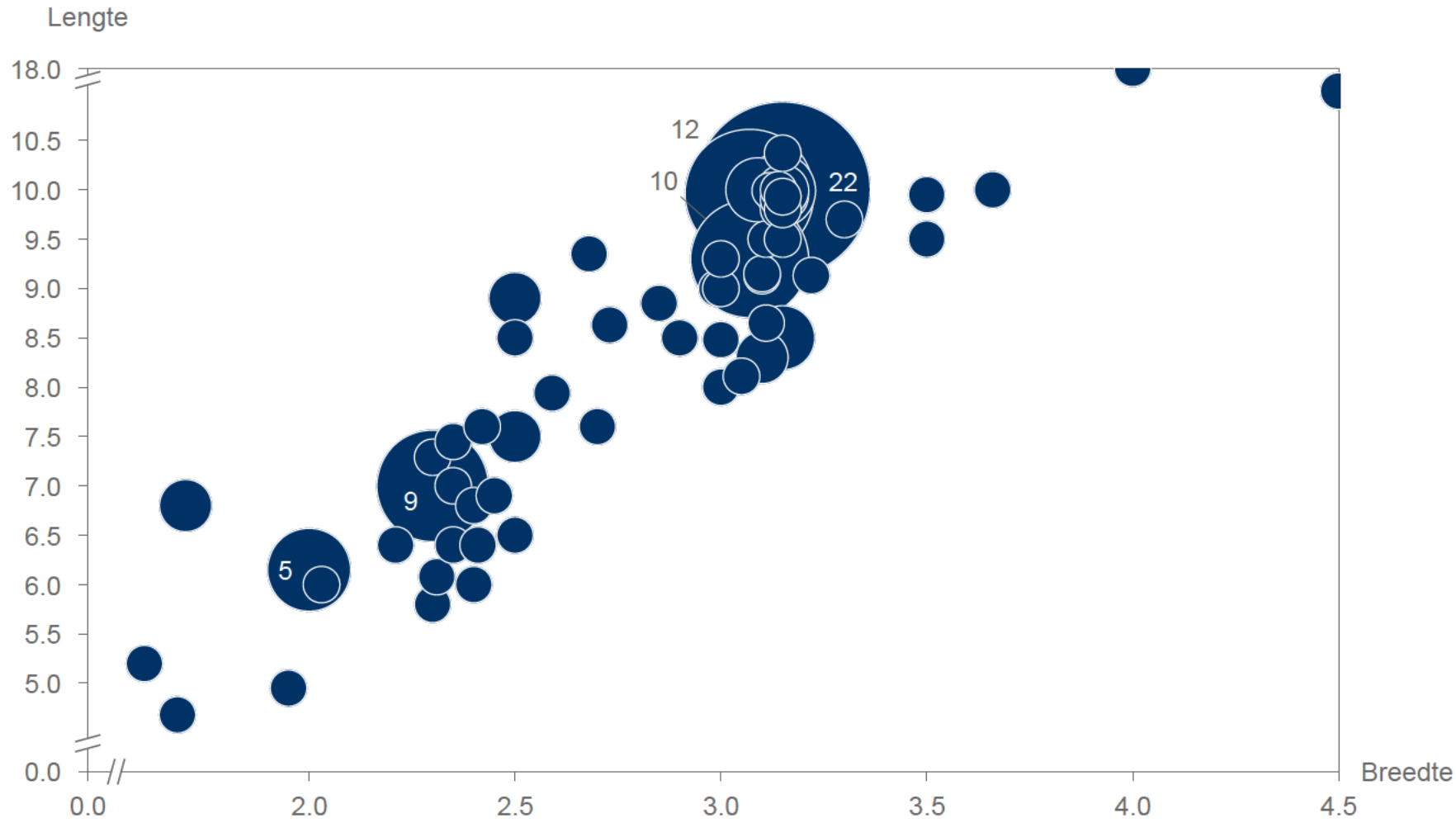


 Bron: Vergunningen

eden mccallum

Back-up meest voorkomende boot: Bemand open, sloep – afmetingen

Lengte, breedte en aandrijving van salonboten in segment bemand gesloten (n=49)



 Bron: Vergunningen

eden mccallum

Van: 5.1.2.e
Aan: 5.1.2.e
Onderwerp: Fwd: Afronding rapportage terugverdientijd rondvaart Amsterdam
Datum: maandag 22 april 2019 23:57:58
Bijlagen: Eindrapportage Rondvaart Amsterdam.pdf
ATT00001.htm

Ter informatie, hierbij het eindrapport van Ecorys, deze. erosie is nog niet vrijgegeven. Er volgen denk ik nog kleine aanpassingen.

Groeten,
5.1.2.e

Begin doorgestuurd bericht:

Van: 5.1.2.e <5.1.2.e@ecorys.com>
Datum: 10 april 2019 om 14:22:21 CEST
Aan: "5.1.2.e <5.1.2.e@amsterdam.nl>
Kopie: "5.1.2.e" <5.1.2.e@amsterdam.nl>, 5.1.2.e <5.1.2.e@ecorys.com>
Onderwerp: Antw.:FSI Afronding rapportage terugverdientijd rondvaart AmsterdamPDI

Beste 5.1.2.e

Zoals maandag beloofd, bijgaand ons eindrapport voor de terugverdientijd rondvaart Amsterdam.

Veel succes gewenst met het vervolg.

Met vriendelijke groeten, mede namens 5.1.2.e
5.1.2.e

From: 5.1.2.e <5.1.2.e@amsterdam.nl>
Sent: maandag 8 april 2019 14:43
To: 5.1.2.e 5.1.2.e@ecorys.com>
Cc: 5.1.2.e <5.1.2.e@amsterdam.nl>; 5.1.2.e 5.1.2.e@ecorys.com>
Subject: Re: Afronding rapportage terugverdientijd rondvaart Amsterdam

Dag 5.1.2.e

Ja met onderstaande aanpak zijn wij het eens.
Graag nog wel kort telefonisch contact over de afronding (ik ben bereikbaar op 06-5.1.2.e)

Ik heb een taxateur gesproken die inzage wil geven in de waarde van 2e hands (rondvaart)boten; kan me voorstellen dat we dit buiten jullie rapport houden zoals in onderstaande aanpak. Wil het voor de zekerheid nog wel even kort

met je bespreken.

Groeten,
5.1.2.e

Op 5 apr. 2019, om 12:06 heeft 5.1.2.e
<5.1.2.e@ecorys.com> het volgende geschreven:

Beste 5.1.2.e en 5.1.2.e

Afgelopen vrijdag heb ik kort met 5.1.2.e gesproken over de afronding van het rapport. Tijdens het gesprek bleven twee punten open staan, te weten:

- Wat te doen met de business case 'bemand gesloten'
- Hoe om te gaan met de restwaarde die wij niet kunnen bepalen.

Ons voorstel voor bovenstaande punten is het volgende:

- Voor de business case 'bemand gesloten' stellen wij voor deze wel in de rapportage op te nemen maar aan het begin van het rapport en in het hoofdstuk zelf duidelijk aan te geven dat vanwege ontbrekende kennis/gegevens de business case niet sluitend is en daarom niet meegenomen zou moeten worden in het bepalen van de duur van een vergunning voor deze categorie.
- Voor de restwaarde stellen wij voor duidelijk op te nemen dat deze niet meegenomen is, omdat deze binnen het kader van deze studie niet kon worden bepaald. Wel zullen we aangeven dat de restwaarde van invloed kan zijn en dat er bij het opstellen van het beleid rekening mee gehouden kan worden.

Wij hebben de andere wijzigingen, zoals eerder besproken, doorgevoerd en wij hebben de tekst nogmaals gecheckt. Hiermee ligt er een rapport waar we als Ecorys achter kunnen staan.

Wij horen graag van jullie of jullie het met bovenstaande aanpak eens zijn. Zo ja, dan ronden wij de rapportage begin volgende week af en ontvangen jullie van ons het eindrapport.

Met vriendelijke groeten, mede namens 5.1.2.e
5.1.2.e

Please consider the environment before printing this e-mail

This message and any associated attachments cannot be deemed as legally binding. For more information, please click here.

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.

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 jaarl jks 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.

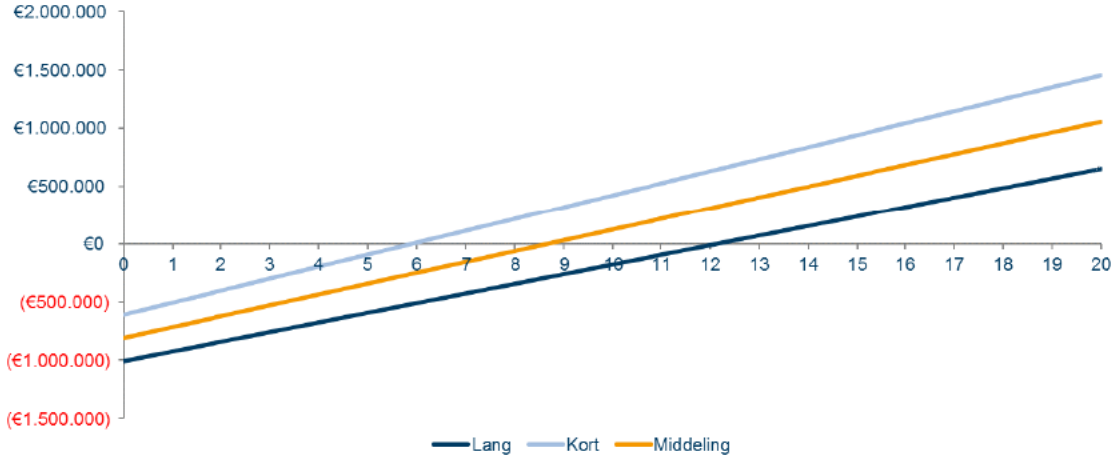
Tabel 3.5 Uitgangspunten business case bemand groot

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.

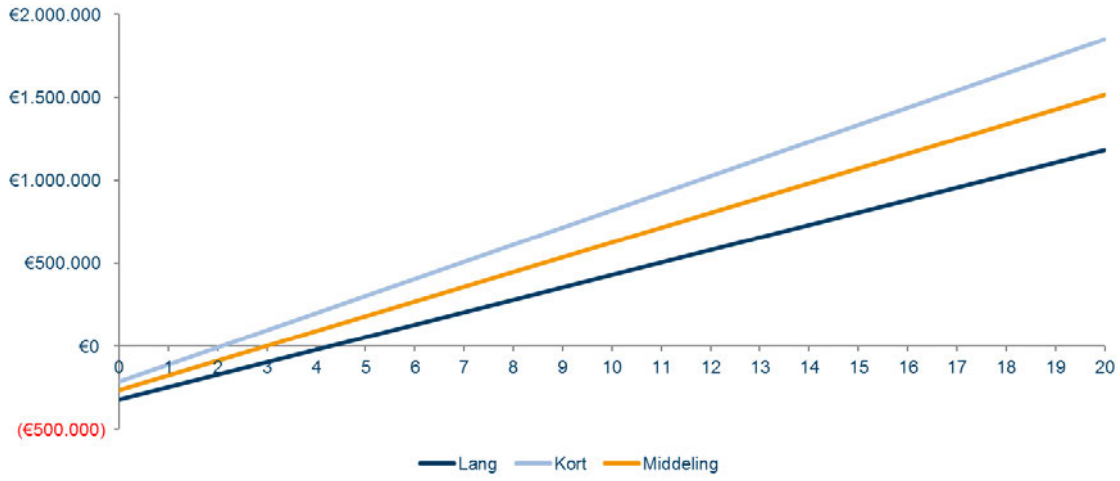
De kosten voor de ombouw van een rondvaartboot van het Amsterdamse type worden door verschillende experts geschat op tussen de € 300.000,- en € 400.000,-, als onderdeel waarvan een elektrische motor ongeveer € 115.000,- kost en een accupakket € 35.000,-.

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.

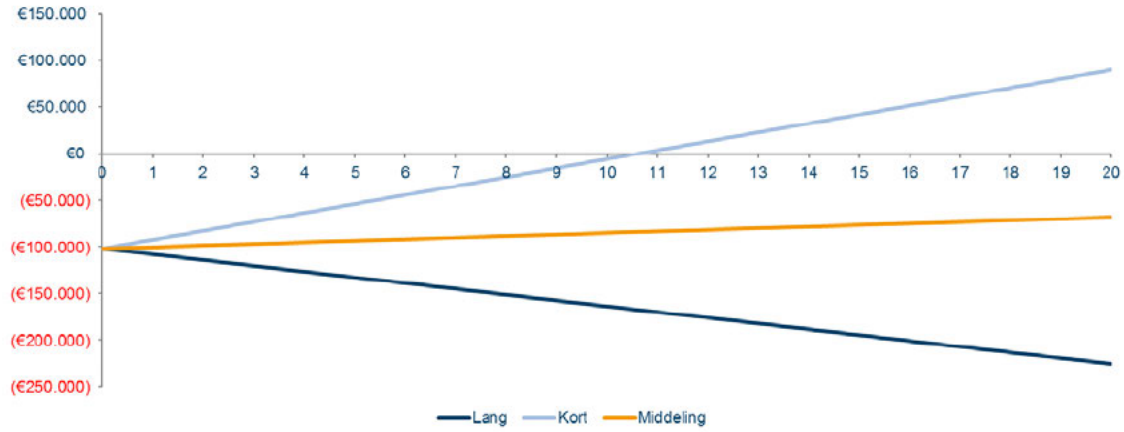
Tabel 4.7 Uitgangspunten business case bemand groot

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 (€)

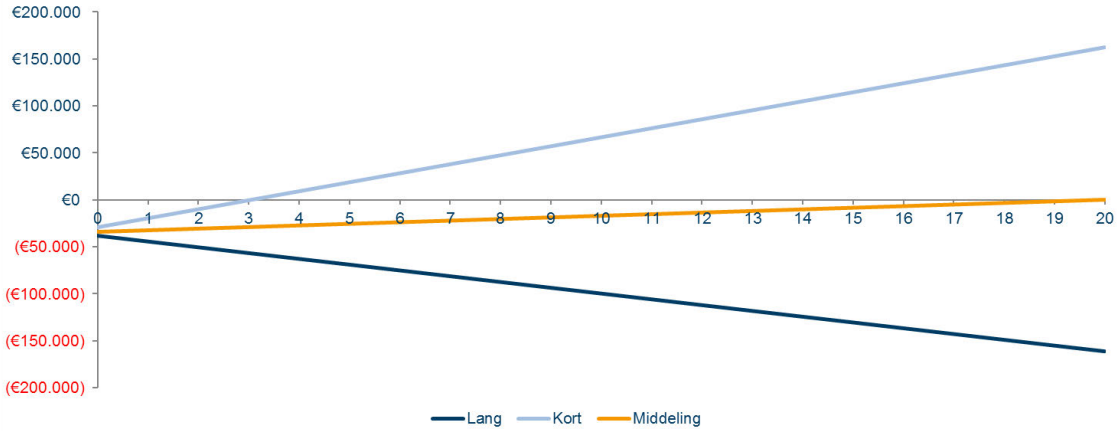
	Nieuw	Ombouw	Percentage
Bemand groot	600.000 – 1.000.000	300.000 – 400.000	~ 40%
Bemand gesloten	100.000	40.000	

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

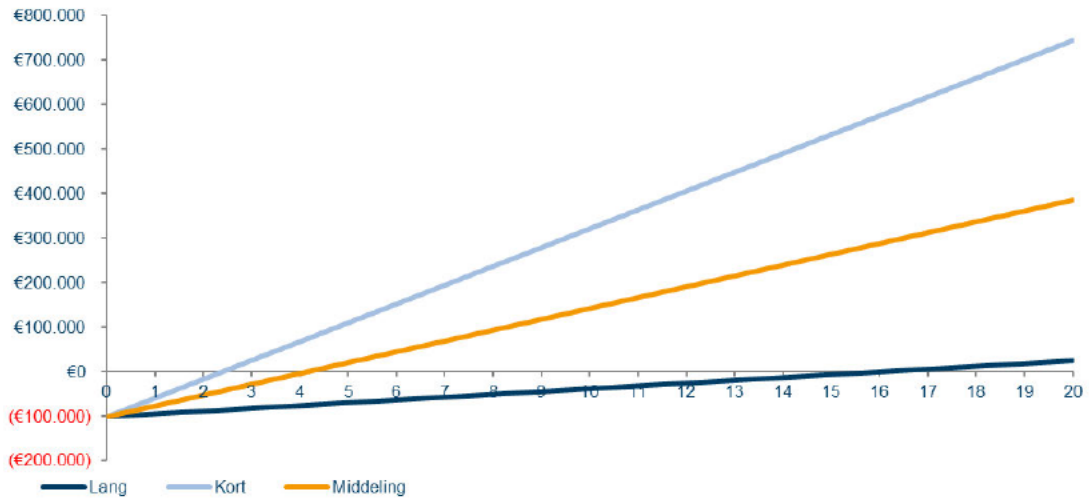
Post	Gehanteerde waarde in euro's (range)
Kosten eenmalig	
Investeringskosten	100.000
Kosten gemeentel jke heffingen	1.200
Kosten structureel	
Onderhoudskosten	5.000 - 10.000
Verzekeringen	1.000
Personeel	16.500
Afdracht VRM	1.500
Ligplaatsgelden	1.060 – 1.610
Energiekosten	325
Opbrengsten	
Opbrengsten 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.

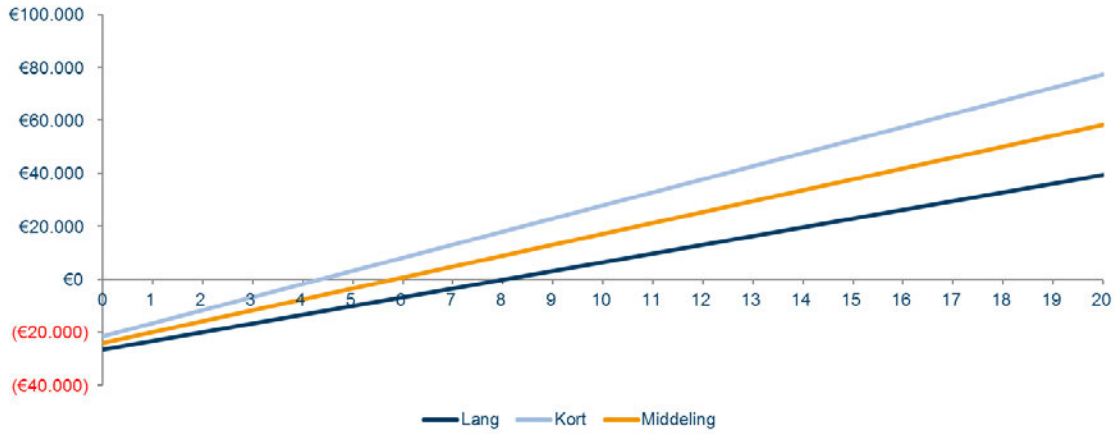
Tabel 6.7 Uitgangspunten business case bemand groot

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.

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 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 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

Van: 5.1.2.e
Aan: 5.1.2.e
Onderwerp: Fwd: tekst aankondiging aanvullend onderzoek Eden McCallum
Datum: donderdag 18 april 2019 7:28:37

Dag 5.1.2.e

Zie hieronder, ik laat je weten als het zover is.

Gr. 5.1.2.e

Verstuurd vanaf mijn iPhone

Begin doorgestuurd bericht:

> **Van:** "5.1.2.e" <5.1.2.e@amsterdam.nl>
> **Datum:** 18 april 2019 om 07:21:28 CEST
> **Aan:** "5.1.2.e" <5.1.2.e@amsterdam.nl>
> **Onderwerp: Antw.:FSI tekst aankondiging aanvullend onderzoek Eden McCallumPDI**
>
> Ik hoop dat onze mail vanochtend uitgaat
>
> Verstuurd vanaf mijn iPhone
>
> Op 18 apr. 2019 om 07:06 heeft 5.1.2.e <5.1.2.e@amsterdam.nl> het volgende geschreven:
>
> > Goedemorgen 5.1.2.e
> >
> > Kan ik al een moment doorgeven vanaf wanneer Eden McCallum interviews in den lande kan gaan houden - wanneer is gecommuniceerd naar de reders?
> >
> > Met vriendelijke groet,
> > 5.1.2.e
> >
> > Op 17 apr. 2019 om 11:26 heeft 5.1.2.e <5.1.2.e@amsterdam.nl> het volgende geschreven:
> >
> > > Hierbij tekst voor de aankondiging:
> > >
> > > Het Ecorys rapport geeft een basis voor terugverdientijden en tegelijkertijd ook ruimte voor aanvullend onderzoek. De gekozen aanpak van werken met ranges in kosten en inkomsten geeft niet altijd een juist beeld - het gemiddelde van deze ranges kan een niet reële business case opleveren.

Aanvullend onderzoek naar specifieke bedrijfsmodellen binnen een segment zal een beter beeld opleveren, met name in een divers segment als bemand gesloten. Ook nader onderzoek naar de kapitaalslasten is wenselijk (effect van tweedehands markt en een marktconform rendement op investering), als ook het betrekken van inzichten van operaties buiten Amsterdam. Voor deze aspecten is opdracht gegeven voor een aanvullend onderzoek door Eden McCallum.

Groeten,

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e
Aan: 5.1.2.e
Cc: 5.1.2.e ; 5.1.2.e @edenmccallum.com
Onderwerp: Fwd: Terugverdientijd rondvaart Amsterdam v7_opm 5.1.2. .docx
Datum: donderdag 13 juni 2019 18:41:20
Bijlagen: Terugverdientijd rondvaart Amsterdam v7_opm 5.1.2. .docx
ATT00001.htm

Dag 5.1.2.e

Toch nog enkele aanvullende tekst suggesties van 5.1.2.e (5.1.2.e). Fijn als deze suggesties nog meegenomen kunnen worden.

Maandag bespreken we het rapport ook nog met de wethouder. Hier verwacht ik overigens geen aanvullende opmerkingen aangezien 5.1.2.e zijn opmerkingen nu al gestuurd heeft - maar zekerheid heb ik pas maandag :-). Daarna gaat het richting de reders; woensdag a.s. is er dan weer een technische sessie met hen.

Dank en groeten,

5.1.2.e

Begin doorgestuurd bericht:

Van: " 5.1.2.e " < 5.1.2.e @amsterdam.nl>
Datum: 13 juni 2019 om 18:05:47 CEST
Aan: " 5.1.2.e " < 5.1.2.e @amsterdam.nl>, " 5.1.2.e " < 5.1.2.e @amsterdam.nl>
Onderwerp: Terugverdientijd rondvaart Amsterdam v7_opm 5.1.2.e .docx

Bijgaand mijn opmerkingen en suggesties.
Ik stel voor dat we het rapport aanbieden aan WH met de stukken voor het BO ter voorbespreking op maandag en dan adviseren om het rapport maandagmiddag samen met de agenda te verzenden aan BO.
Eens?

Terugverdientijd rondvaart Amsterdam

1. Context en doelstelling onderzoek

1.1 Context

De Gemeente Amsterdam voert ~~is voornemens om~~ een nieuw vergunningenstelsel in ~~te voeren~~ voor de passagiersvaart (rondvaartboten). Het aantal vergunningen in het nieuwe stelsel is gemaximeerd en de vergunningen zijn voor bepaalde duur.~~, waarbij de vergunningsduur wordt beperkt. Hierdoor zal meer roulatie ontstaan van vergunningen, en krijgen nieuwe spelers een kans om toe te treden~~. Om de vergunningsduur vast te stellen moet onder meer ~~,a.~~ onderzoek verricht worden naar de 'terugverdientijd' van de benodigde investeringen voor een reder voor verschillende typen boten (variërend van traditionele Amsterdamse rondvaartboten tot salonboten en open sloepen). Eerdere onderzoek (o.a door Ecorys) heeft bruikbare informatie opgeleverd 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 looptijd van de vergunningen.~~echter onvoldoende duidelijkheid opgeleverd.~~

1.2 Doelstelling

Tegen deze achtergrond is Eden McCallum gevraagd om in relatief kort tijdsbestek vervolgonderzoek uit te voeren.~~ Dit vervolgonderzoek is een 'best effort', uitgevoerd in een relatief kort tijdsbestek.~~ Dit aanvullende onderzoek richt zich op die factoren die (1) het antwoord sterk bepalen, en die (2) onvoldoende diepgaand onderzocht zijn in het eerdere 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 wordt de onderbouwing van deze uitgangspunten toegelicht. In hoofdstuk 5 ~~wordt~~ tenslotte wordt besproken hoe de resultaten kunnen worden geïnterpreteerd, en waar vervolgonderzoek mogelijk is.

Met opmerkingen 5.1 : 5.2.1 [redacted]

Met opmerkingen 5.1 : 5.2.1 [redacted]

Met opmerkingen 5.1 : 5.2.1 [redacted]

Met opmerkingen 5.1 : 5.2.1 [redacted]

Met opmerkingen 5.1.2 5.2.1 [redacted]

Met opmerkingen 5.1 : 5.2.1 [redacted]

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 (zoals bijvoorbeeld afmetingen en capaciteit) zijn van de boot omdat deze ~~afmetingen en capaciteit~~ invloed hebben op aanschafwaarden, maar ook op inkomsten en kosten voor een reder. Om te voorkomen dat we in de berekeningen ~~voor elk uitgangspunt~~ 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.

Met opmaak: Afstand Voor: 12 pt

Met opmerkingen 5.1 : 5.2.1 [redacted]

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 ijst; Eden McCallum analyse

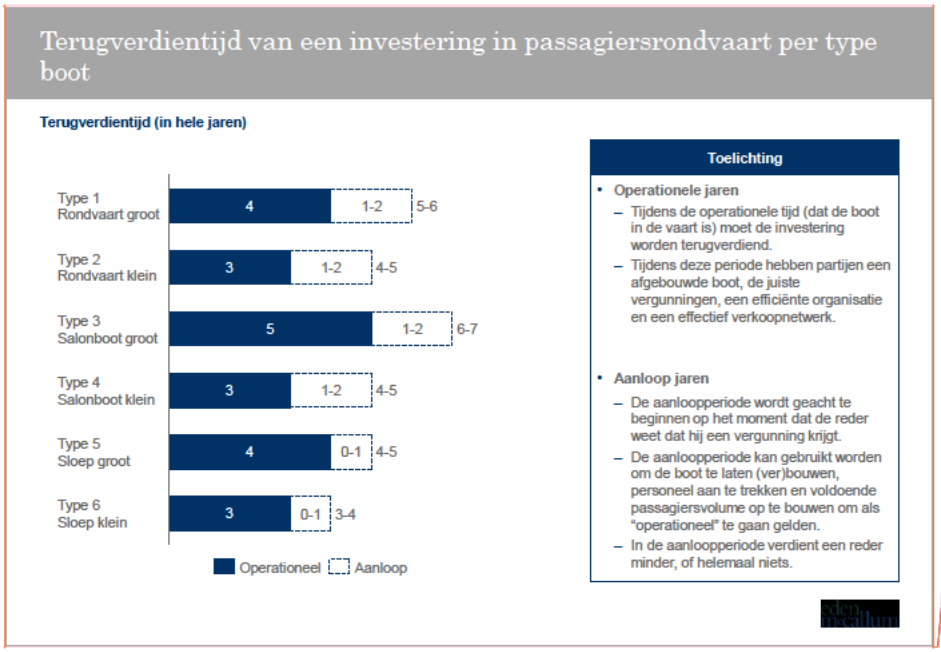
Slide 1

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.

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 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

2.3 Rendement op investering

Ter validatie is in het onderzoek ook berekend wat het rendement op ge~~ï~~investeerd vermogen is bij de verschillende typen boten, gebruikmakend van dezelfde uitgangspunten als hierboven. Een ondernemer zal immers niet alleen zijn investering willen terugverdienen, maar 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[1] 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 het eerst positief in het jaar dat de investering is terugverdiend. In de jaren kort

[1] 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.

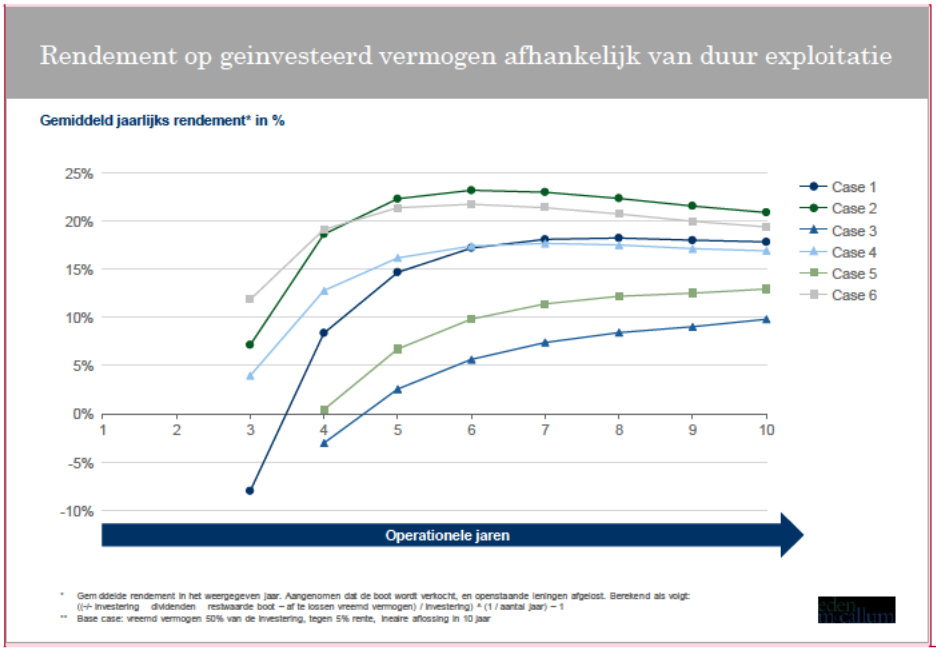
Met opmerkingen 5.1.1 : 5.2.1 [redacted]

Met opmerkingen 5.1.2 5.2.1 [redacted]

Met opmerkingen 5.1.2 : 5.2.1 [redacted]

Met opmerkingen 5.1.2 5.2.1 [redacted]

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).



Met opmerkingen 5.1.2 : 5.2.1 [redacted]

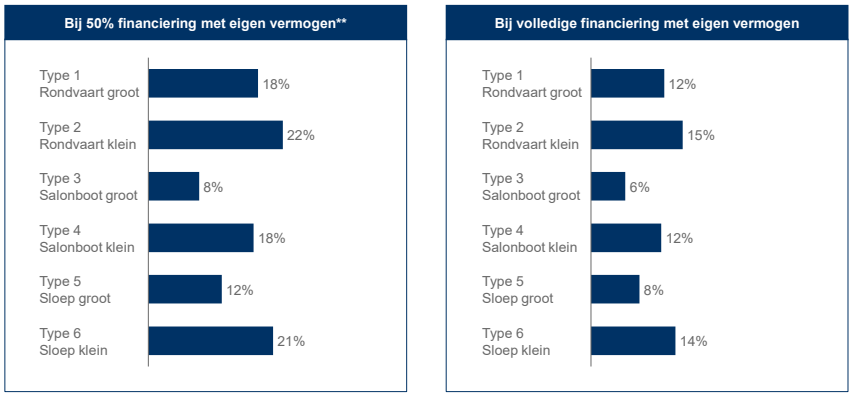
Met opmerkingen 5.1.2 : 5.2.1 [redacted]

Slide 3

Wanneer de ondernemer de investering volledig met eigen vermogen financiert, dan 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).

Rendement op geinvesteerd 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 as 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, ineaire afossing in 10 jaar

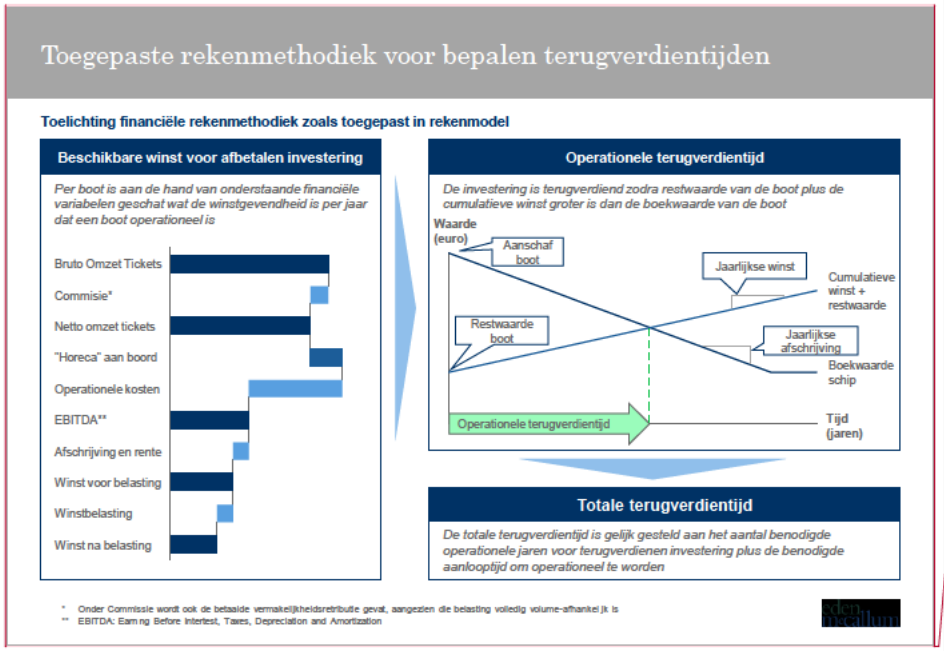
Slide 4

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[2], rente[3] en belasting[4] 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.

Met opmerkingen 5.1.2.e [redacted] 5.2.1 [redacted]



Met opmerkingen 5.1.2.e 5.2.1

Slide 5

3.3. 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

---

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

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

[4] 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 en 4 wordt gerekend met een vennnootschapsbelastingtarief 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.

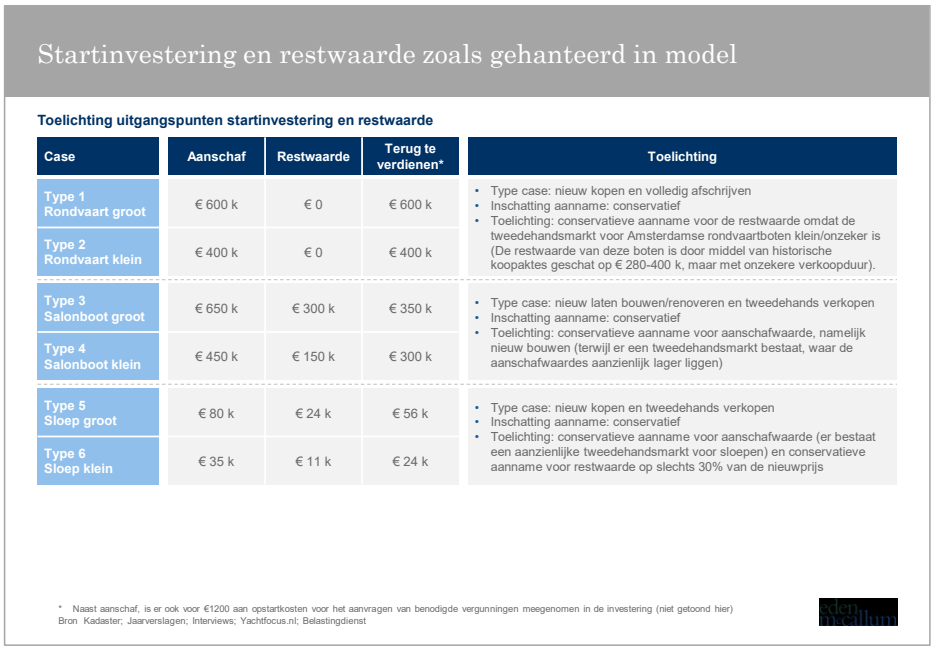
3.4 Uitgangspunt voor omgaan met onzekerheden in de berekening.

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 inputs voor berekeningen

4.1 Aanschafwaarden en restwaarden

Een van de meeste krische 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

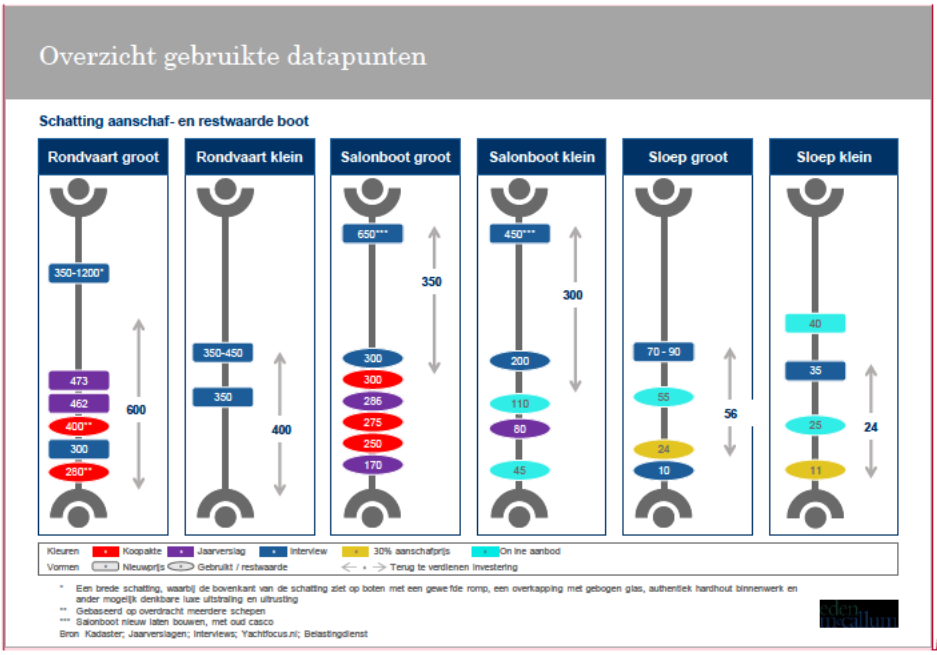
Toelichting uitgangspunten startinvestering en restwaarde

Case	Aanschaf	Restwaarde	Terug te verdienen*	Toelichting
Type 1 Rondvaart groot	€ 600 k	€ 0	€ 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	€ 400 k	
Type 3 Salonboot groot	€ 650 k	€ 300 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	€ 300 k	
Type 5 Sloep groot	€ 80 k	€ 24 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	€ 24 k	

* Naast aanschaf, is er ook voor €1200 aan opstartkosten voor het aanvragen van benodigde vergunningen meegenomen in de investering (niet getoond hier)
Bron Kadaster; Jaarverslagen; Interviews; Yachtfocus.nl; Belastingdienst

Slide 6

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 is gepubliceerd op het internet op marktplaatsen voor boten. De verzamelingen van datapunten wordt getoond op slide 7.



Slide 7

Met opmerkingen 5.1.2.e [redacted] 5.2.1 [redacted]

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.

Met opmerkingen 5.1.2 : 5.2.1 [redacted]

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 recente 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 op dit moment waarbij nauwelijks roulatie van vergunningen plaatsvindt)~~, en d~~ 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.

5.1. [redacted] 5.2.1 [redacted]

Met opmerkingen 5.1.2. : 5.2.1 [redacted]

Omzet uit ticketverkoop en verhuur per type boot

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

Case	Passagiers per boot per jaar x 1 000	Gemiddelde prijs per passagier (ex BTW)	Bruto jaar omzet per boot uit tickets**	Commissie aan derden en belasting	Netto jaar omzet per boot uit tickets**	Toelichting onderliggende aannames
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	€ 167 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 be ast ng per passagier geen vr jste ling*
• *30% commiss e bij verkoop via derden*

* 10% van het volume zijn grote groepen, die een ager arief betalen dan regul ere passagiers.
** Voor veel cases s de omzet uit ticketverkoop de voornaamste bron van inkomsten. Voor Type 3, en 5 wordt ook gekeken naar Horeca omzet
Bron: Meerdere bronnen

[redacted]

Slide 8

Hieronder ~~worden~~ 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 rondvaarboten van het Amsterdamse type varen vaak zowel grote (type 1) als kleinere (type 2) rondvaarboten hebben, zijn deze samen in één groep geplaatst. Voor de overige 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

Met opmerkingen 5.1.2. : 5.2.1 [redacted]

Met opmerkingen 5.1.2. : 5.2.1 [redacted]

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 gote rondvaartboten zaten 9 belastingplichtige bedrijven. Elk bedrijf mag 250 passagiers per kwartaal (dus 1000 per jaar) vervoeren zonder belasting af te dragen. Deze 9000 vrijgestelde passagiers 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 grote sloepen (type 5 boten) zaten bijvoorbeeld 13,7 actieve boten. Hierbij worden boten die gedurende het jaar actief zijn geworden naar rato van het aantal dagen meegeteld (daarom is het geen heel getal). 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 betekent dit dat het aantal vervoerde passagiers per jaar ongeveer 4 000 bedraagt. De getallen die deze berekening onderbouwen, worden getoond in slide 9.

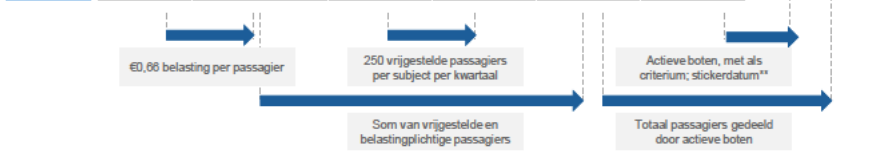
Met opmerkingen 5.1.2.e [redacted] 5.2.1 [redacted].

Met opmerkingen 5.1.2.e [redacted] 5.2.1 [redacted]

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	4 494	94,0	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	16,9
Totaal	3 805	5 765	117	117	5 882	523	



* Bepaald pp 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

Slide 9

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 39000 passagiers per boot per jaar.

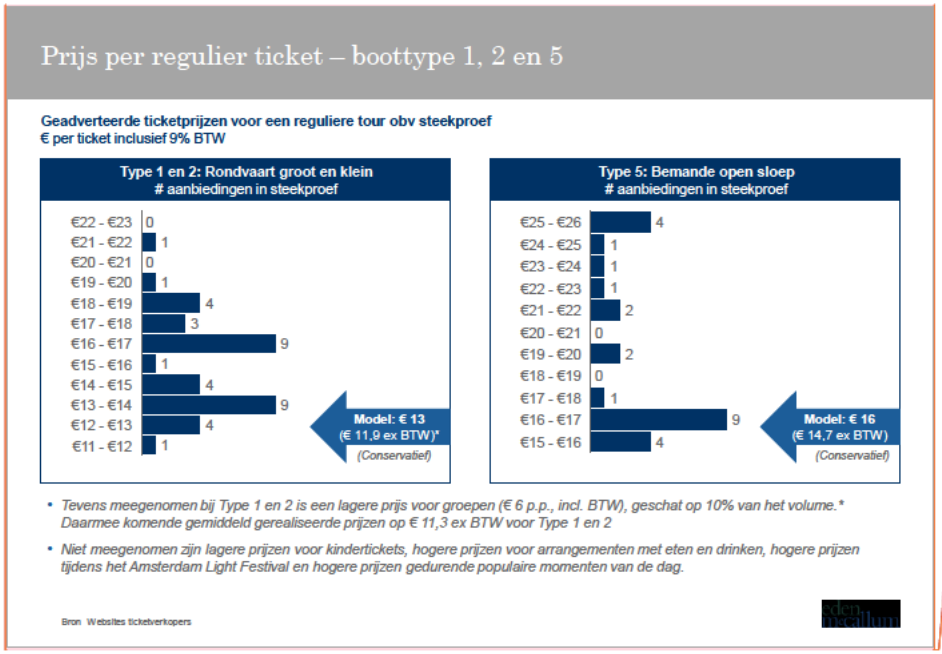
4.2.2 Prijs per passagier

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. 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.

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).

~~Gemiddeld genomen hanteren v~~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.

Met opmerkingen 5.1.2 : 5.2.1



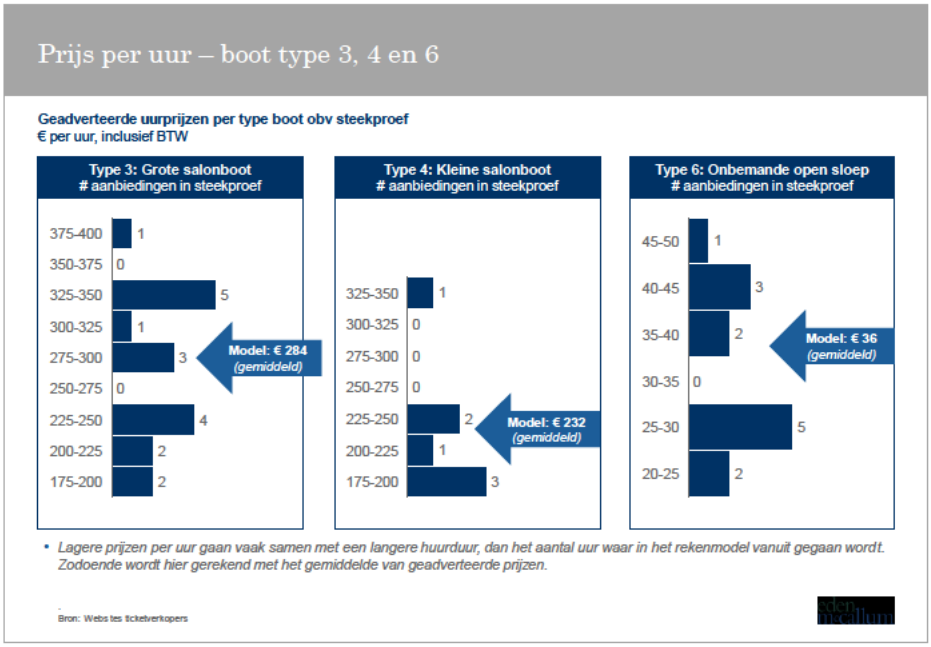
Slide 10

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.

Met opmerkingen 5.1.2. : 5.2.1 [redacted]

Met opmerkingen 5.1.2. : 5.2.1 [redacted]

Met opmerkingen 5.1.2. 5.2.1 [redacted]



Slide 11

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 (alledrie inclusief BTW)

Om te komen tot een schatting van de gemiddelde opbrengst per passagier voor salonboten en open sloepen hebben we vervolgens twee aananmes moeten maken, namelijk voor de gemiddelde duur van een tocht, en voor het gemiddeld aantal passagiers op een boot. De gehanteerde aannames 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

Case	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 Open sloep	€ 36	€ 30	3	5	€ 17,9

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

[redacted]

Slide 12

De *duur van de huur* is voor salonboten berekend aan de hand van scheepsbewegingen, zoals waargenomen met AIS 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 nog grotere waarde (4.8 uur) gemeten, en is in het model slechts rekening gehouden met een gemiddelde huurduur van 2 uur. Dit is mede ingegeven door het feit dat er voor kleine salonboten ook losse tickets te koop zijn, die recht geven op een tochtje van 1, anderhalf of 2 uur. [redacted]: ik blijf dit niet zo sterk vinden). *Alternatief: 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

Met opmerkingen 5.1.2.e [redacted] 5.2.1 [redacted]

Met opmerkingen 5.1.2.e [redacted] 5.2.1 [redacted]

Met opmerkingen 5.1.2.e: [redacted] 5.2.1 [redacted]

Met opmerkingen 5.1.2. [redacted] 5.2.1 [redacted]

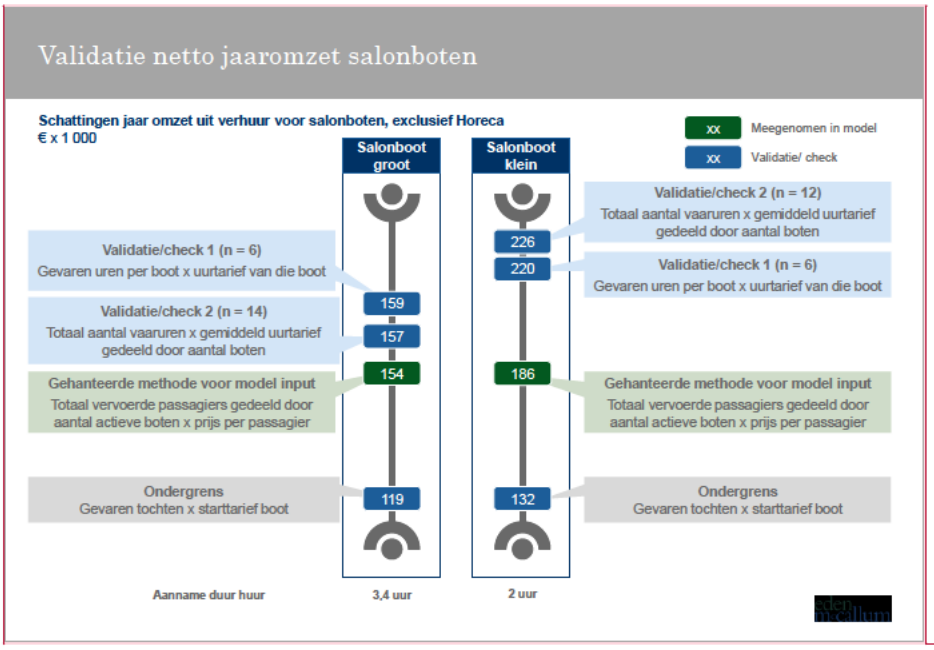
Met opmerkingen 5.1.2.e: [redacted] 5.2.1 [redacted]

Met opmerkingen 5.1.2.: [redacted] 5.2.1 [redacted]

een reguliere capaciteit van 12 passagiers bieden bijvoorbeeld diner cruises aan voor maximaal 8 personen.

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

Met opmerkingen 5.1.2 e: 5.2.1

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 buto 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 een boot. Het gehanteerde starttarief van een boot hebben we voor elk type bepaald aan de hand van een steekproef 5.1. zelfde steekpreof als die gebruikt voor # tochten?). 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 validate, 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 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

Slide 14

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 en open sloepen 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 prijzen 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, open sloep	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

Slide 15

4.5 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 full-time medewerker per 7 verhuurbare boten.

Met opmerkingen 5.1.2, 5.2.1 [redacted]

Overzicht operationele kosten

Toelichting meegenomen operationele kosten
€ x 1 000 per jaar

Case	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 omvat 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.

Slide 16

5. Nawoord

In dit nawoord willen wij de volgende boodschappen benadrukken:

- Dit vervolgonderzoek is tot stand gekomen ~~een 'best effort'~~ binnen beperkte tijd, waarbij vooral aandacht is besteed aan die factoren die de terugverdientijd het meeste beïnvloeden
- Het onderzoek is een **'outside in'** perspectief. Met andere woorden, in tegenstelling tot het Ecorys onderzoek, is voor dit onderzoek geen overleg met~~niet in nauwe samenwerking met~~ de reders ~~uit~~gevoerd. Dit onderzoek is~~, maar~~ gebaseerd op raadpleging van onafhankelijke bronnen en experts.
- In d~~D~~it onderzoek is telkens gekozen voor~~gebaseerd op~~ 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.
- Het onderzoek gaat uit van de **bestaande marktdynamiek en regelgeving**, en gaat niet in op de mogelijke effecten van eventuele toekomstige ontwikkelingen

~~*Best effort*~~

Conservatieve rekenmethodiek

De uitgangspunten in het model zijn ~~op die moment~~ ofwel vrij precies gemeten (en daarmee betrouwbaar) ofwel conservatief ingeschat, waarmee we bedoelen dat de resulterende terugverdientijd met deze uitgangspunten eerder te hoog dan te laag uitvalt. Hiermee hebben we getracht te voorkomen dat we terugverdientijden berekenen die voor veel reders te kort zijn om hun investering terug te verdienen.

Bestaande marktdynamiek en regelgeving

- Er is in het onderzoek uitgegaan van een weining 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 meer roulatie in vergunningen zal over de jaren een meer liquide markt onstaan voor deze boten, waarmee een restwaarde van 0 minder reëel wordt. Dit effect is in dit onderzoek niet meegenomen.
- Dit rapport is gebaseerd op volumegegevens uit 2018, en prijsgegevens uit 2019. Het is ~~geen~~ niet zeker dat deze gegevens ook voor de toekomst gelden. Zo berekenen we bijvoorbeeld in het onderzoek op basis van huidige uitgangspunten een gemiddeld aantal passagiers per boot, 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, maar dit is misschien niet het geval. Marktgroei (of daling) en de impact daarvan op de gehanteerde uitgangspunten is geen onderwerp geweest van dit onderzoek.
- Wijzigingen in wet- en regelgeving kunnen ~~grote~~ van invloed ~~hebben~~ zijn op de investeringen 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 invloed op de uitkomsten van dit onderzoek~~. In dit onderzoek is met de gelijkwijzigingen geen rekening gehouden met wijzigingen in wet- en regelgeving. ~~De breedte van het onderzoek~~ geen rekening gehouden.

Met opmerkingen 5.1.2. 5.2.1 [redacted]

Met opmerkingen 5.1.2. 5.2.1 [redacted]

Met opmerkingen 5.1.2. : 5.2.1 [redacted]

Met opmerkingen 5.1.2. 5.2.1 [redacted]

Met opmerkingen 5.1.2. 5.2.1 [redacted]

Van: [redacted]
Aan: [redacted] ; [redacted]
Onderwerp: Inbelgegevens call 11 uur
Datum: dinsdag 28 mei 2019 10:26:30

Goedemorgen allen,

Voor de call om 11 uur kunnen jullie de volgende inbelgegevens gebruiken:

Inbelnummer 020 71 33 444
Conference Code 7650461#

[redacted] zal als voorzitter inbellen

Een fijne dag!

Met vriendelijke groet,

[redacted] | [redacted] to [redacted] & [redacted] | Eden McCallum LLP
T: +31 (0)20 3030 =39 | M: &=43;31 (0) 6 [redacted] E: [redacted]@edenmccallum.com
Parnassusweg 821-a | UN Studio 10th Floor | 1082 LZ Amsterdam | The Netherlands | www.edenmccallum.com
Find our privacy policy here

This message may contain information that is confidential, privileged or ot=erwise protected from disclosure. If you are not the intended recipient, p=ease notify our office immediately: you should not copy, forward, disclose or use the contents. Eden McCallum m=y monitor outgoing and incoming mail for business purposes. Eden McCallum =LP is a limited liability partnership registered in England and Wales (OC375785) with its registered office at Orion House, 5 Upper St Martin=80s Lane, London, WC2H 9EA and locally registered offices in Amsterdam =nd Zurich.

Van: 5.1.2.e
Aan: 5.1.2.e | 5.1.2.e)
Cc: 5.1.2.e ; 5.1.2.e
Onderwerp: Laatste versie document
Datum: dinsdag 4 juni 2019 22:01:19
Bijlagen: 20190604 Concept Rapport V8.pptx
20190604 Concept Rapport V8.pdf

Beste 5.1.2.e

Bij deze het document – laatste versie. Voor de zekerheid stuur ik je de ppt, mocht je zelf nog kleine wijzigingen willen doorvoeren (of slides willen weglaten). Laat ons weten als je nog iets substantielers verandert (hopelijk geen content), dan zorgen wij ervoor dat wij de laatste versie gebruiken voor de longhand. ;-)

Succes morgen en laat ons weten hoe het is gegaan. Feedback welkom!

Hartelijke groet,
5.1.2.e & 5.1.2.e

5.1.2.e | 5.1.2.e | Eden McCallum LLP
T: +31 (0)20 303 0730 | M: +31 (0 5.1.2.e | E: 5.1.2.e @edenmccallum.com
5.1.2.e | T: +31 (0)20 303 0749 | E: 5.1.2.e @edenmccallum.com
Eden McCallum LLP | Parnassusweg 821-a | UN Studio 10th Floor | 1082 LZ Amsterdam | The Netherlands |
www.edenmccallum.com

This message may contain information that is confidential, privileged or otherwise protected from disclosure. If you are not the intended recipient, please notify our office immediately: you should not copy, forward, disclose or use the contents. Eden McCallum may monitor outgoing and incoming mail for business purposes. Eden McCallum LLP is a limited liability partnership registered in England and Wales (OC375785) with its registered office at Orion House, 5 Upper St Martin's Lane, London, WC2H 9EA and locally registered offices in Amsterdam and Zurich.



Terugverdientijd passagiersvaart Amsterdam

04-06-2019

CONCEPT

eden mccallum

CONCEPT

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.

CONCEPT

Agenda

Samenvatting

Belangrijkste aannames

- Investering
- Omzet
- Kosten

CONCEPT

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

Beschrijving boten meegenomen in het onderzoek

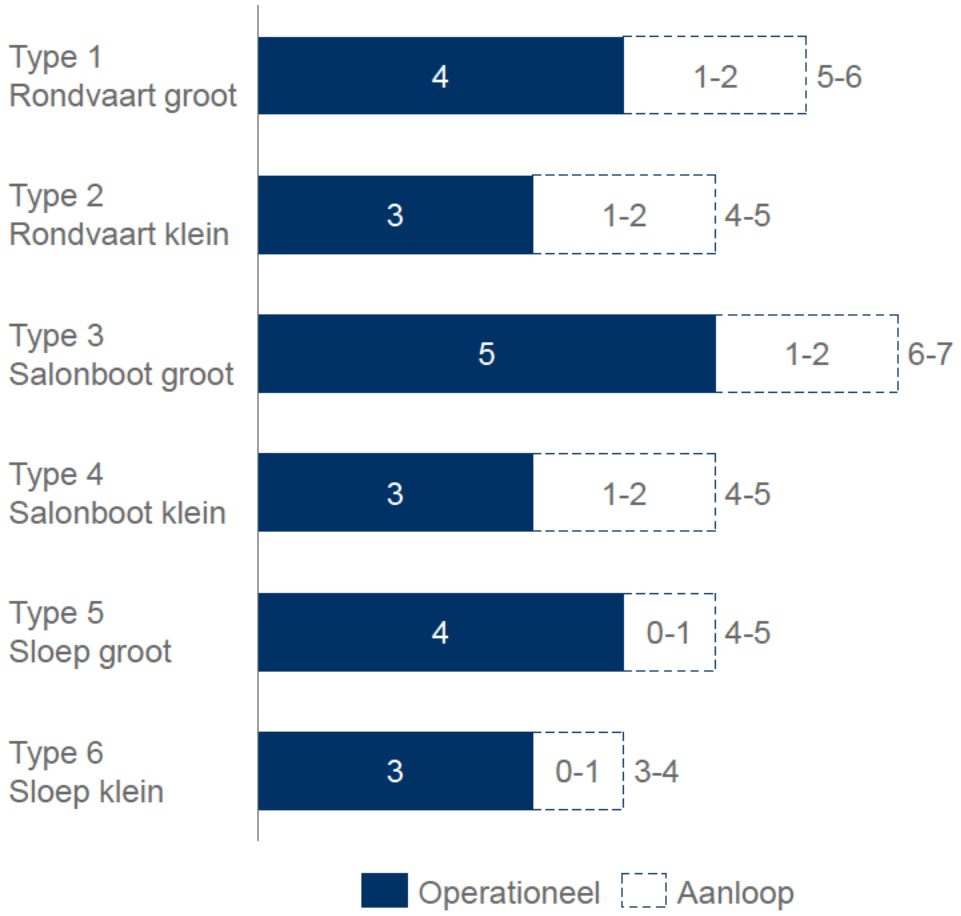
Eigenschap	Type 1	Type 2	Type 3	Type 4	Type 5	Type 6
	Rondvaart groot	Rondvaart klein	Salonboot groot	Salonboot klein	Sloep groot	Sloep klein
Type boot	Amsterdamse type	Amsterdamse type	Salonboot	Salonboot	Open sloep	Open sloep
Oud segment	Bemand groot	Bemand gesloten	Bemand groot	Bemand gesloten	Bemand 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

CONCEPT

Terugverdientijd van een investering in passagiersrondvaart per type boot

Terugverdientijd (in hele jaren)



Toelichting

- **Operationele jaren**
  - Tijdens de operationele tijd (dat de boot in de vaart is) moet de investering worden terugverdiend.
  - Tijdens deze periode hebben partijen een afgebouwde boot, de juiste vergunningen, een efficiënte organisatie en een effectief verkoopnetwerk.

- **Aanloop jaren**
  - De aanloopperiode wordt geacht te beginnen op het moment dat de reder weet dat hij een vergunning krijgt.
  - De aanloopperiode kan gebruikt worden om de boot te laten (ver)bouwen, personeel aan te trekken en voldoende passagiersvolume op te bouwen om als “operationeel” te gaan gelden.
  - In de aanloopperiode verdient een reder minder, of helemaal niets.

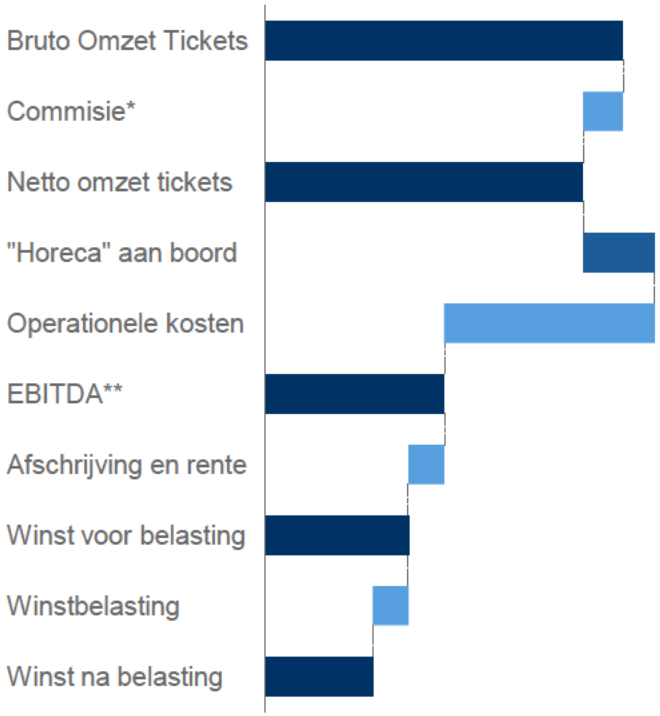
CONCEPT

Toegepaste rekenmethodiek voor bepalen terugverdientijden

Toelichting financiële rekenmethodiek zoals toegepast in rekenmodel

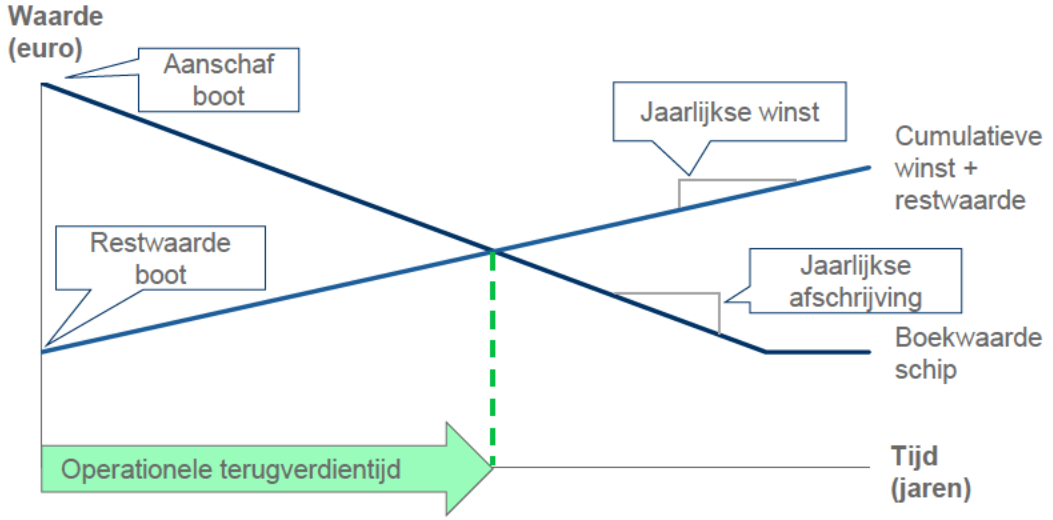
Beschikbare winst voor afbetalen investering

Per boot is aan de hand van onderstaande financiële variabelen geschat wat de winstgevendheid is per jaar dat een boot operationeel is



Operationele terugverdientijd

De investering is terugverdiend zodra restwaarde van de boot plus de cumulatieve winst groter is dan de boekwaarde van de boot



Totale terugverdientijd

De totale terugverdientijd is gelijk gesteld aan het aantal benodigde operationele jaren voor terugverdienen investering plus de benodigde aanlooptijd om operationeel te worden

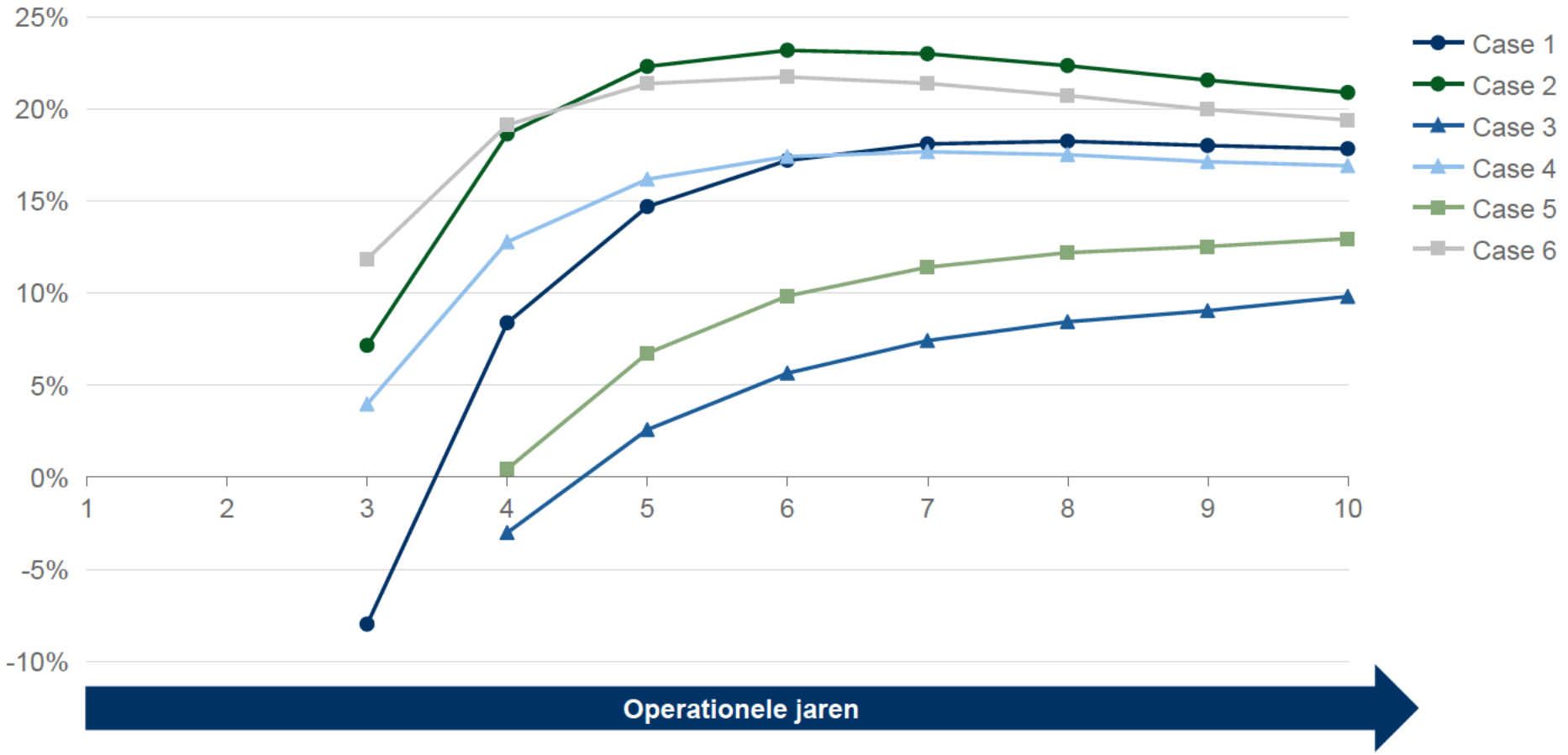
* Onder Commissie wordt ook de betaalde vermakel jkheidsretributie gevat, aangezien die belasting volledig volume-afhankelijk is

** EBITDA: Earning Before Intertest, Taxes, Depreciation and Amortization

CONCEPT

Rendement op geinvesteerd vermogen afhankelijk van duur exploitatie

Gemiddeld jaarlijks rendement* in %



* Gemiddelde rendement in het weergegeven jaar. 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

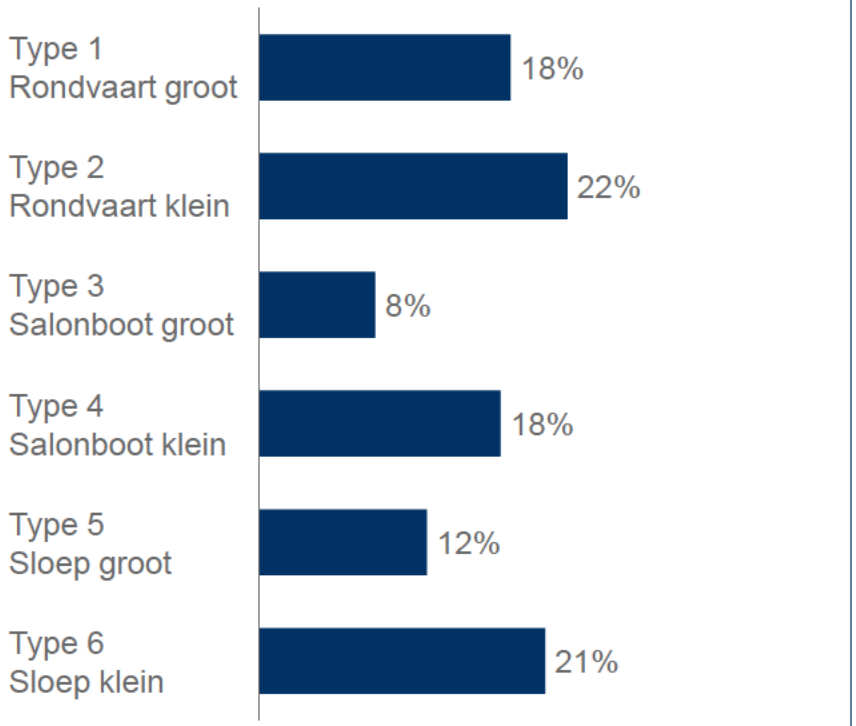
** Base case: vreemd vermogen 50% van de investering, tegen 5% rente, lineaire aflossing in 10 jaar

CONCEPT

Rendement op geinvesteerd vermogen afhankelijk van aandeel eigen vermogen

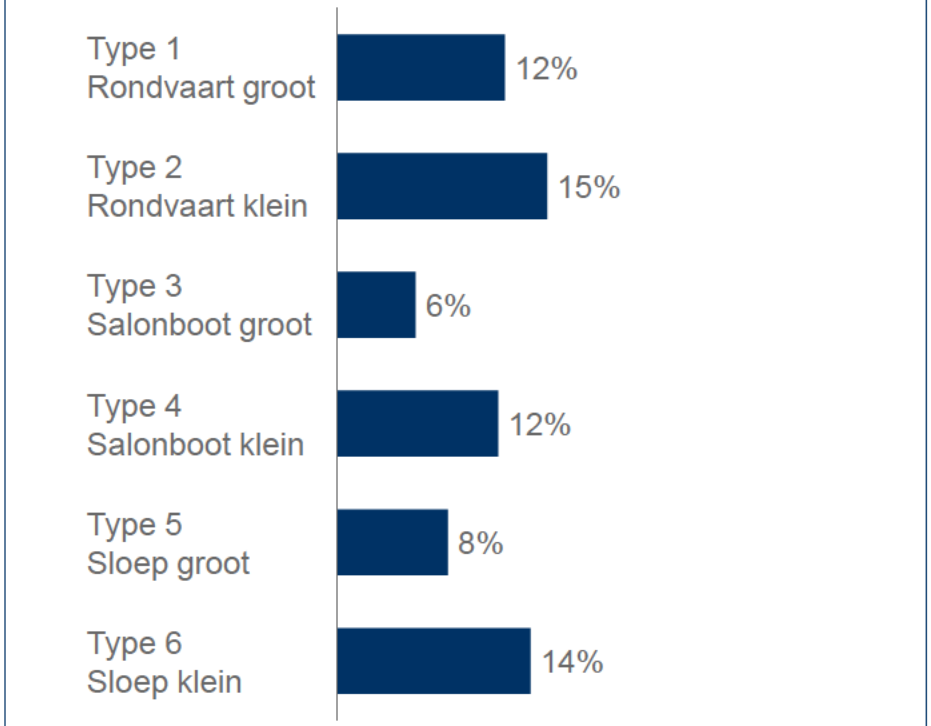
Gemiddeld jaarlijks rendement* na 8 operationale jaren in %

Bij 50% financiering met eigen vermogen**



Basis scenario zoals meegenomen in het rekenmodel

Bij volledige financiering met eigen vermogen



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

CONCEPT

Agenda

Samenvatting

Belangrijkste aannames

- **Investering**
- Omzet
- Kosten

CONCEPT

Startinvestering en restwaarde zoals gehanteerd in model

Toelichting uitgangspunten startinvestering en restwaarde

Case	Aanschaf	Restwaarde	Terug te verdienen*	Toelichting
Type 1 Rondvaart groot	€ 600 k	€ 0	€ 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	€ 400 k	
Type 3 Salonboot groot	€ 650 k	€ 300 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	€ 300 k	
Type 5 Sloep groot	€ 80 k	€ 24 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	€ 24 k	

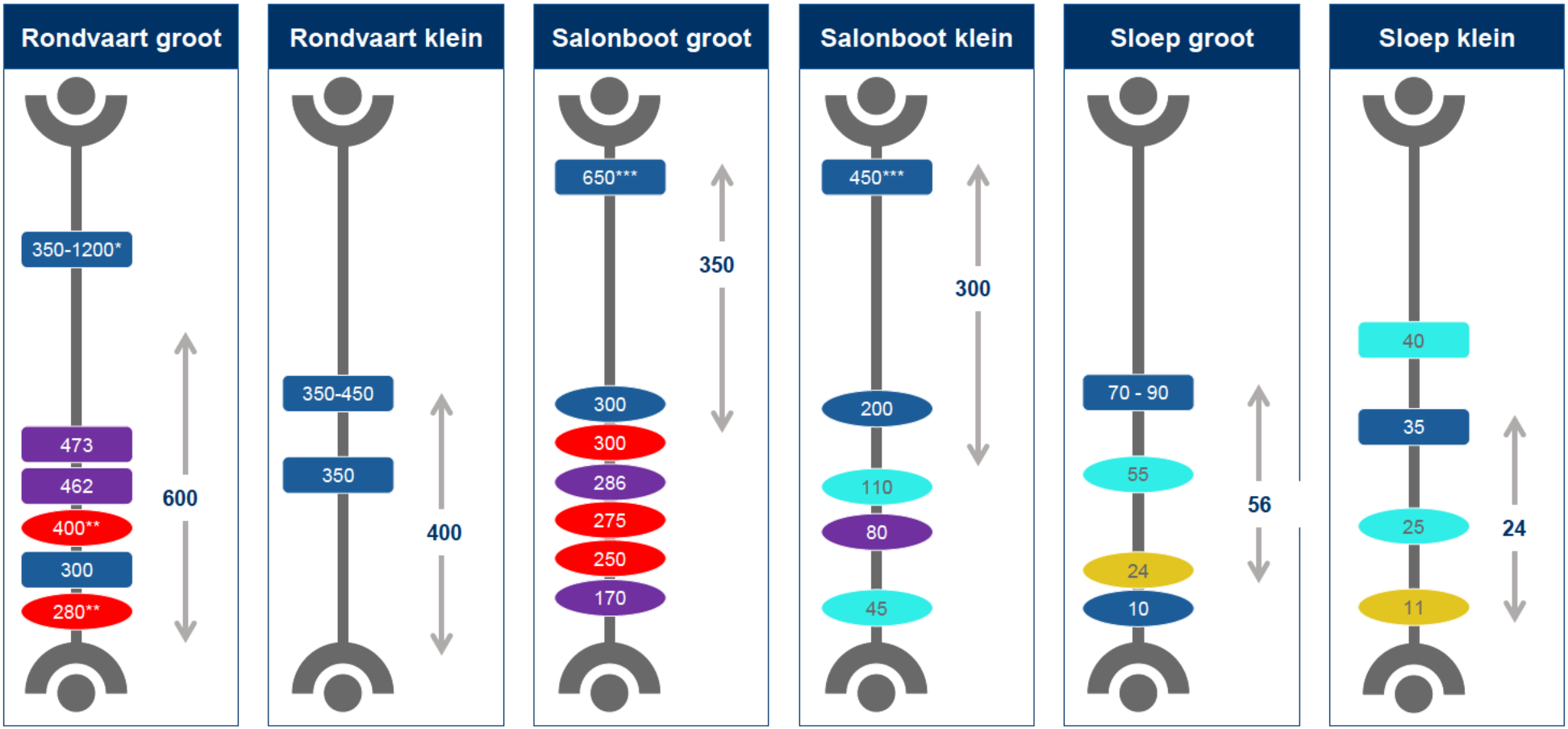
* Naast aanschaf, is er ook voor €1200 aan opstartkosten voor het aanvragen van benodigde vergunningen meegenomen in de investering (niet getoond hier)

 Bron: Kadaster; Jaarverslagen; Interviews; Yachtfocus.nl; Belastingdienst

CONCEPT

Overzicht gebruikte datapunten

Schatting aanschaf- en restwaarde boot



* Een brede schatting, waarbij de bovenkant van de schatting ziet op boten met een gewelfde romp, een overkapping met gebogen glas, authentiek hardhout binnenwerk en ander mogelijk denkbare luxe uitstraling en uitrusting

** Gebaseerd op overdracht meerdere schepen

*** Salonboot nieuw laten bouwen, met oud casco

Bron: Kadaster; Jaarverslagen; Interviews; Yachtfocus.nl; Belastingdienst

CONCEPT

Agenda

Samenvatting

Belangrijkste aannames

- Investering
- **Omzet**
- Kosten

CONCEPT

Omzet uit ticketverkoop per type boot

Toelichting uitgangspunten: netto jaar omzet per boot uit ticketverkoop

Case	Passagiers per boot per jaar x 1 000	Gemiddelde prijs per passagier (ex BTW)	Bruto jaar omzet per boot uit tickets**	Commissie aan derden en belasting	Netto jaar omzet per boot uit tickets**	Toelichting onderliggende aannames
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	€ 167 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 cases is de omzet uit ticketverkoop de voornaamste bron van inkomsten. Voor Type 3, 4 en 5 wordt ook gekeken naar Horeca omzet

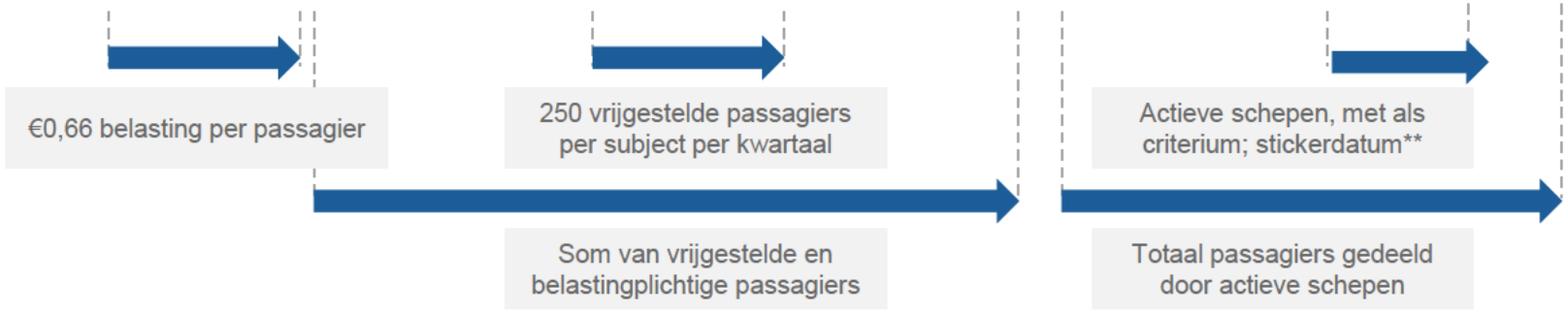
 Bron: Meerdere bronnen

CONCEPT

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 schepen*	# passagiers per boot per jaar x 1 000
Type 1	2 959	4 484	9	9	4 494	94,0	**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	**16,9**
Totaal	**3 805**	**5 765**	**117**	**117**	**5 882**	**523**	



* Bepaald pp basis van stickerdatum. Schepen die gedurende het jaar actief zijn geworden zijn pro rato meegeteld

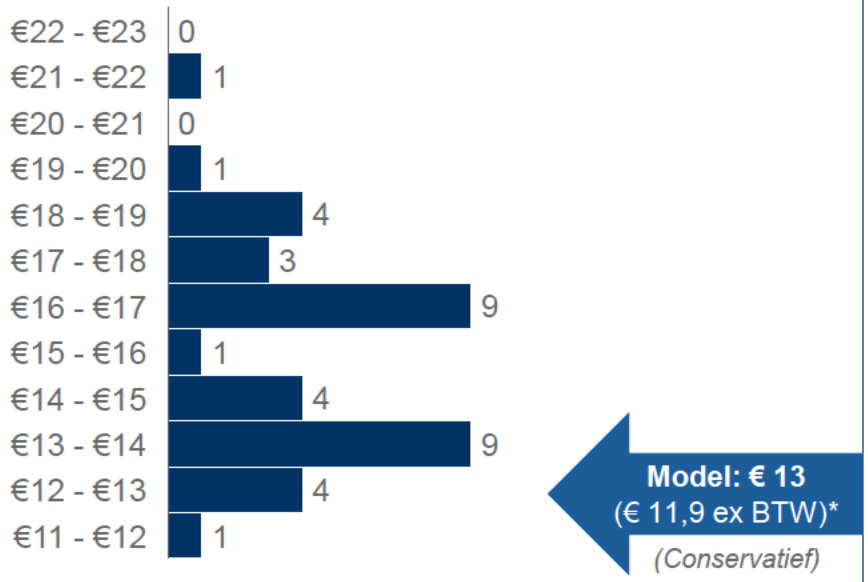
** In de groep met Type 1 zitten 94 schepen, met gemiddelde capaciteit van 79 personen. De capaciteit van Type 2 schepen 2 is 65 personen. Uitgaande van dezelfde bezettingsgraad als in Type 1, komt het geschatte volume op 39.1 duizend passagiers per jaar

CONCEPT

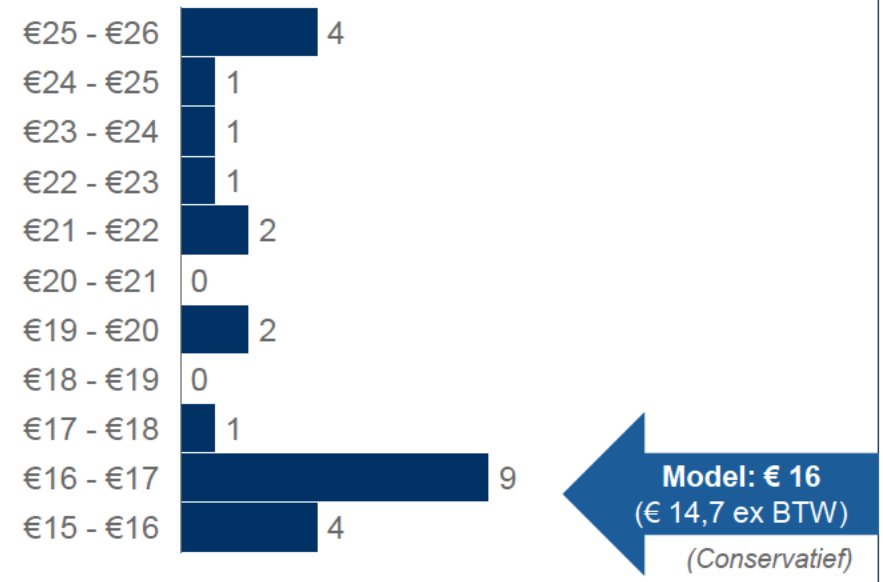
Prijs per regulier ticket – boottype 1, 2 en 5

Geadverteerde ticketprijzen voor een reguliere tour obv steekproef
€ per ticket inclusief 9% BTW

Type 1 en 2: Rondvaart groot en klein
aanbiedingen in steekproef



Type 5: Bemande open sloep
aanbiedingen in steekproef



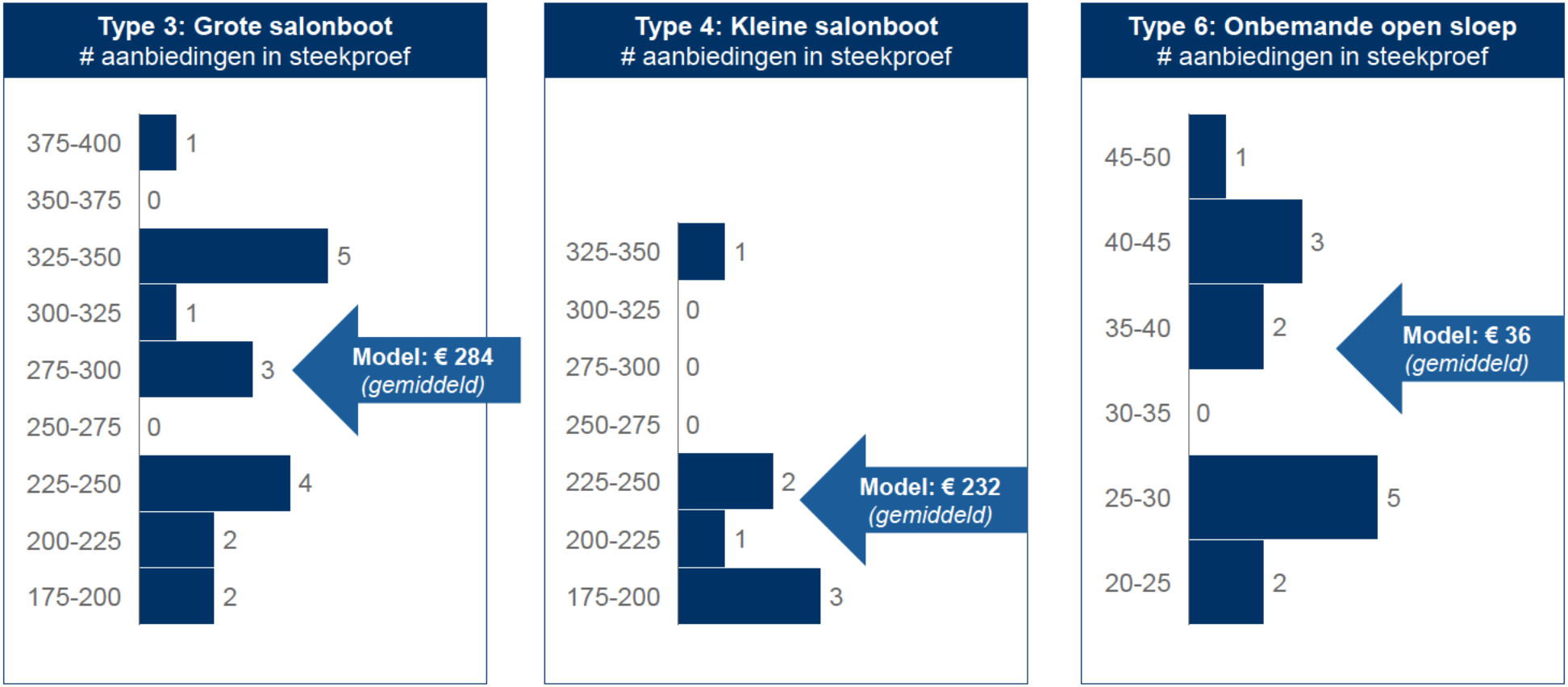
- *Tevens meegenomen bij Type 1 en 2 is een lagere prijs voor groepen (€ 6 p.p., incl. BTW), geschat op 10% van het volume.* Daarmee komende gemiddeld gerealiseerde prijzen op € 11,3 ex BTW voor Type 1 en 2*
- *Niet meegenomen zijn lagere prijzen voor kindertickets, hogere prijzen voor arrangementen met eten en drinken, hogere prijzen tijdens het Amsterdam Light Festival en hogere prijzen gedurende populaire momenten van de dag.*

 Bron: Websites ticketverkopers

CONCEPT

Prijs per uur – boot type 3, 4 en 6

Geadverteerde uurprijzen per type boot obv steekproef
€ per uur, inclusief BTW



- *Lagere prijzen per uur gaan vaak samen met een langere huurduur, dan het aantal uur waar in het rekenmodel vanuit gegaan wordt. Zodoende wordt hier gerekend met het gemiddelde van geadverteerde prijzen.*

 Bron: Websites ticketverkopers

CONCEPT

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

Case	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 Open sloep	€ 36	€ 30	3	5	**€ 17,9**

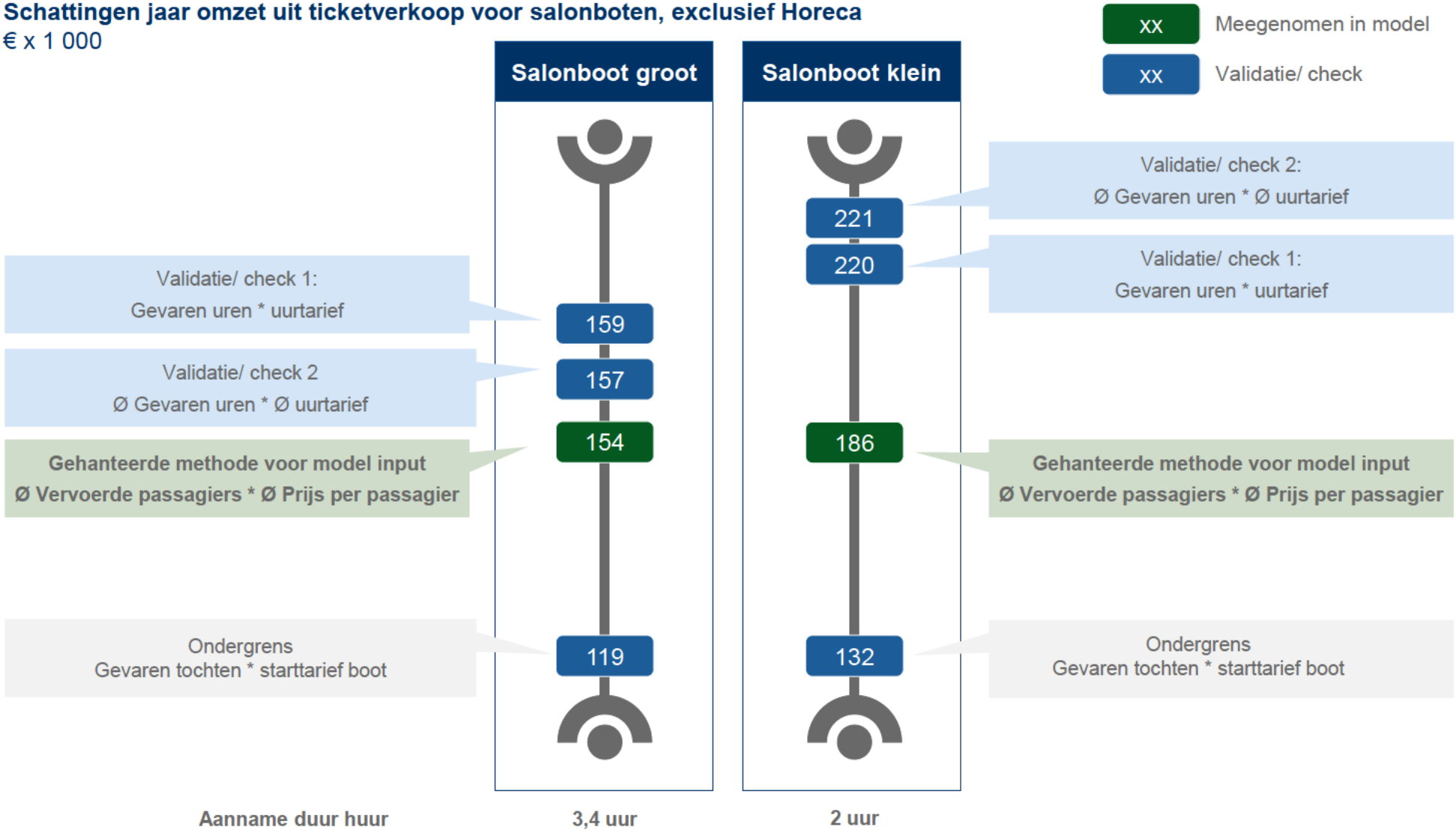
** 9% BTW bij bemande verhuur, 21% BTW b j onbemande verhuur

 Bron: Websites ticketverkopers

CONCEPT

Validatie netto jaaromzet salonboten

Schattingen jaar omzet uit ticketverkoop voor salonboten, exclusief Horeca
€ x 1 000



CONCEPT

Uitleg validatie

Beschrijving validatie omzet type 3 en 4

Beschrijving methode	Inputfactoren	Bron per factor
Gehanteerde methode • Gemiddelde omzet berekenen voor alle boten • Omzet is het product van het gemiddeld aantal vervoerde passagiers per boot en de prijs per passagier (berekend uit de uurprijs x aantal uren voor een tocht gedeeld door gemiddeld aantal passagiers per boot)	# vervoerde passagiers	Berekend uit totaal betaalde belasting en belasting per passagier (€ 0,66)
	Uurprijs voor huren boot	Bepaald obv een steekproef van werkelijke aanbiedingen
	# passagiers per groep	Bepaald aan de hand van de capaciteit van de boot
	# uren per tocht	Bepaald obv een steekproef uit AIS (scheepsbewegingen)
Validatie/ check 1: • Per boot de omzet berekenen, en daarvan het gemiddelde nemen over alle boten • Omzet per boot is het product van het aantal vaaruren per boot en de prijs per uur	# vaaruren per boot	Gemeten per boot obv AIS (scheepsbewegingen)
	Uurprijs voor huren boot	Website aanbieder boot
Validatie/ check 2: • Gemiddelde omzet berekenen voor alle boten • Omzet is het product van het totaal aantal vaaruren en de prijs per uur (proposities)	Totaal # vaaruren	Bepaald obv een steekproef uit AIS (scheepsbewegingen)
	Uurprijs voor huren boot	Bepaald obv een steekproef van werkelijke aanbiedingen
Ondergrens • Per boot de omzet berekenen, en daarvan het gemiddelde nemen • Omzet is het product van aantal tochten (AIS) en het starttarief om een boot te huren (proposities)	# tochten	Bepaald obv een steekproef uit AIS (scheepsbewegingen)
	Starttarief boot	Bepaald obv een steekproef van werkelijke aanbiedingen

 Bron: AIS; Belastingen; Eden McCallum analyse

CONCEPT

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, open sloep	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

CONCEPT

Agenda

Samenvatting

Belangrijkste aannames

- Investering
- Omzet
- **Kosten**

CONCEPT

Overzicht operationele kosten

Toelichting meegenomen operationele kosten

€ x 1 000 per jaar

Case	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 omvat met name ligplaatsgelden en energiekosten. Afdracht VRM is in het financiële model meegenomen onder commissies en belasting i.t.t. Ecorys

** Schepen 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.



Terugverdientijd passagiersvaart Amsterdam

04-06-2019

CONCEPT

eden mccallum

CONCEPT

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.

eden mccallum

CONCEPT

Agenda

Samenvatting

Belangrijkste aannames

- Investering
- Omzet
- Kosten

eden mccallum

CONCEPT

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

Beschrijving boten meegenomen in het onderzoek

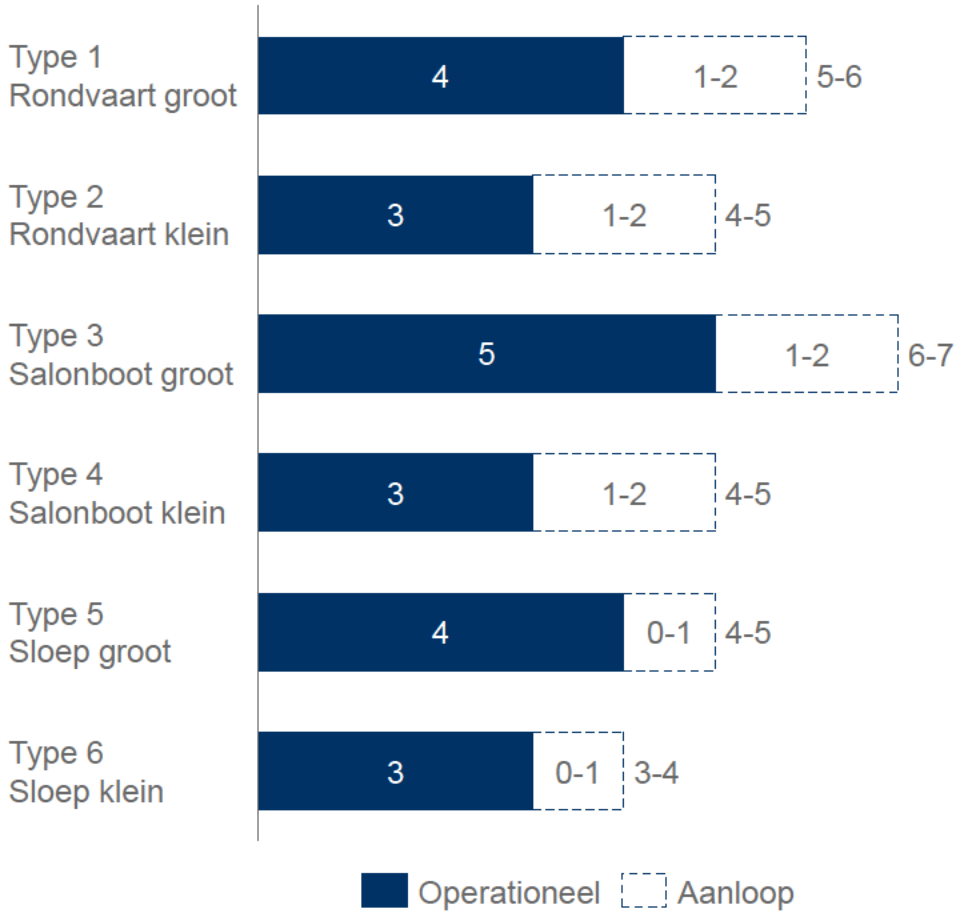
Eigenschap	Type 1	Type 2	Type 3	Type 4	Type 5	Type 6
	Rondvaart groot	Rondvaart klein	Salonboot groot	Salonboot klein	Sloep groot	Sloep klein
Type boot	Amsterdamse type	Amsterdamse type	Salonboot	Salonboot	Open sloep	Open sloep
Oud segment	Bemand groot	Bemand gesloten	Bemand groot	Bemand gesloten	Bemand 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

CONCEPT

Terugverdientijd van een investering in passagiersrondvaart per type boot

Terugverdientijd (in hele jaren)



Toelichting

- **Operationele jaren**
  - Tijdens de operationele tijd (dat de boot in de vaart is) moet de investering worden terugverdiend.
  - Tijdens deze periode hebben partijen een afgebouwde boot, de juiste vergunningen, een efficiënte organisatie en een effectief verkoopnetwerk.

- **Aanloop jaren**
  - De aanloopperiode wordt geacht te beginnen op het moment dat de reder weet dat hij een vergunning krijgt.
  - De aanloopperiode kan gebruikt worden om de boot te laten (ver)bouwen, personeel aan te trekken en voldoende passagiersvolume op te bouwen om als “operationeel” te gaan gelden.
  - In de aanloopperiode verdient een reder minder, of helemaal niets.

eden mccallum

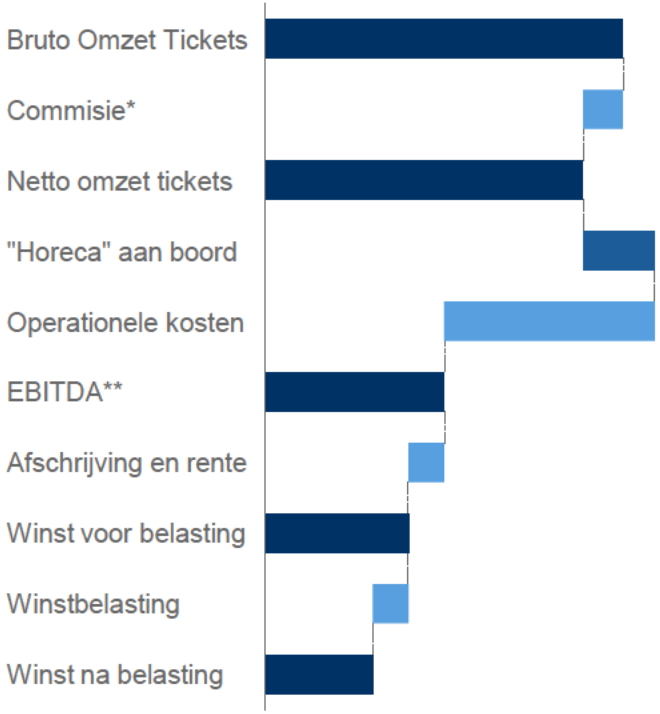
CONCEPT

Toegepaste rekenmethodiek voor bepalen terugverdientijden

Toelichting financiële rekenmethodiek zoals toegepast in rekenmodel

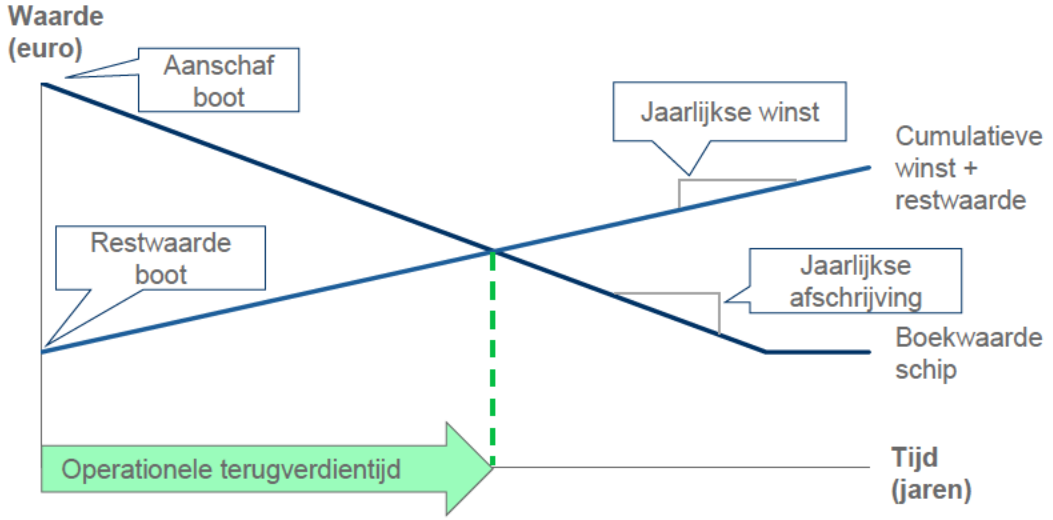
Beschikbare winst voor afbetalen investering

Per boot is aan de hand van onderstaande financiële variabelen geschat wat de winstgevendheid is per jaar dat een boot operationeel is



Operationele terugverdientijd

De investering is terugverdiend zodra restwaarde van de boot plus de cumulatieve winst groter is dan de boekwaarde van de boot



Totale terugverdientijd

De totale terugverdientijd is gelijk gesteld aan het aantal benodigde operationele jaren voor terugverdienen investering plus de benodigde aanlooptijd om operationeel te worden

* Onder Commissie wordt ook de betaalde vermakel jkheidsretributie gevat, aangezien die belasting volledig volume-afhankelijk is

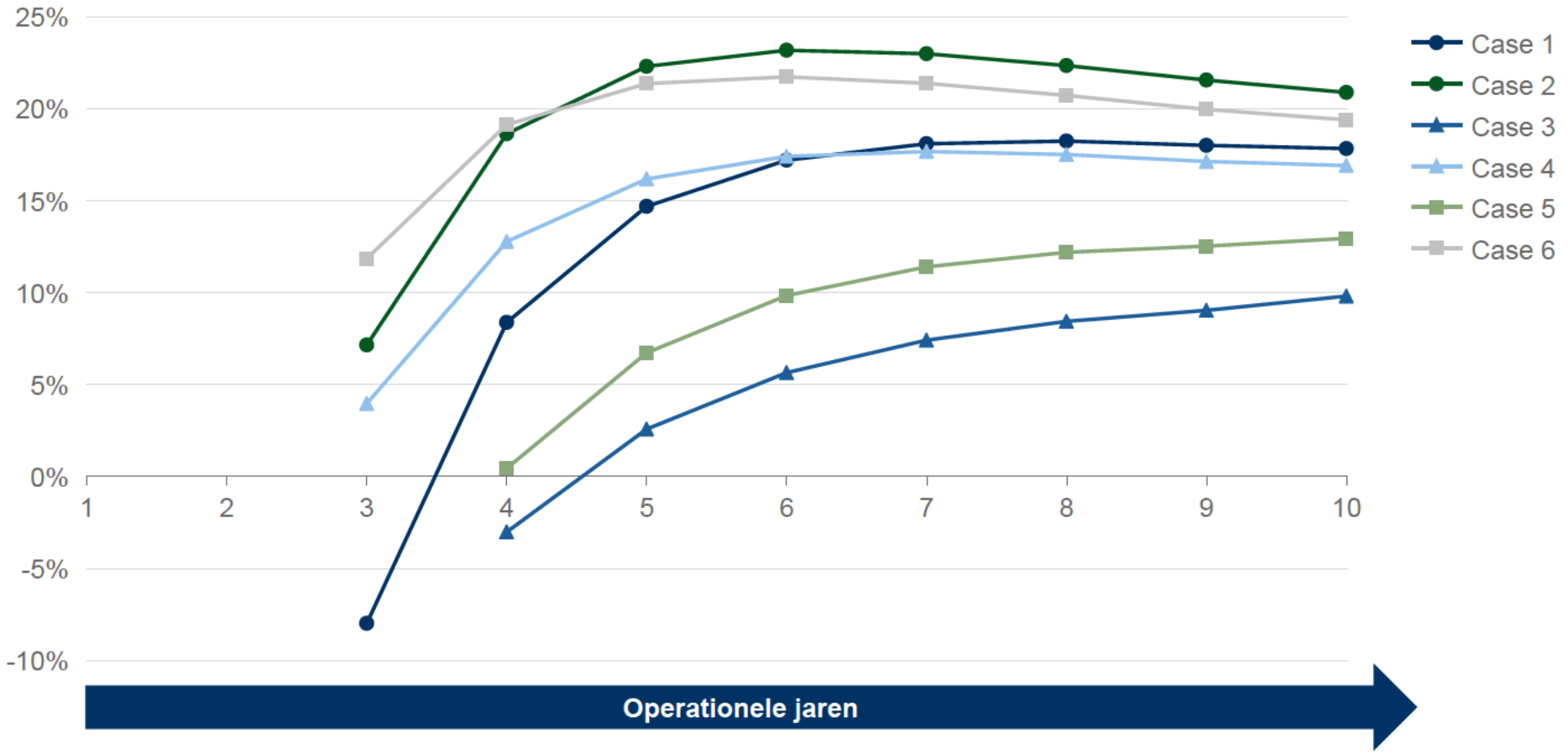
** EBITDA: Earning Before Intertest, Taxes, Depreciation and Amortization

eden mccallum

CONCEPT

Rendement op geinvesteerd vermogen afhankelijk van duur exploitatie

Gemiddeld jaarlijks rendement* in %



* Gemiddelde rendement in het weergegeven jaar. 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

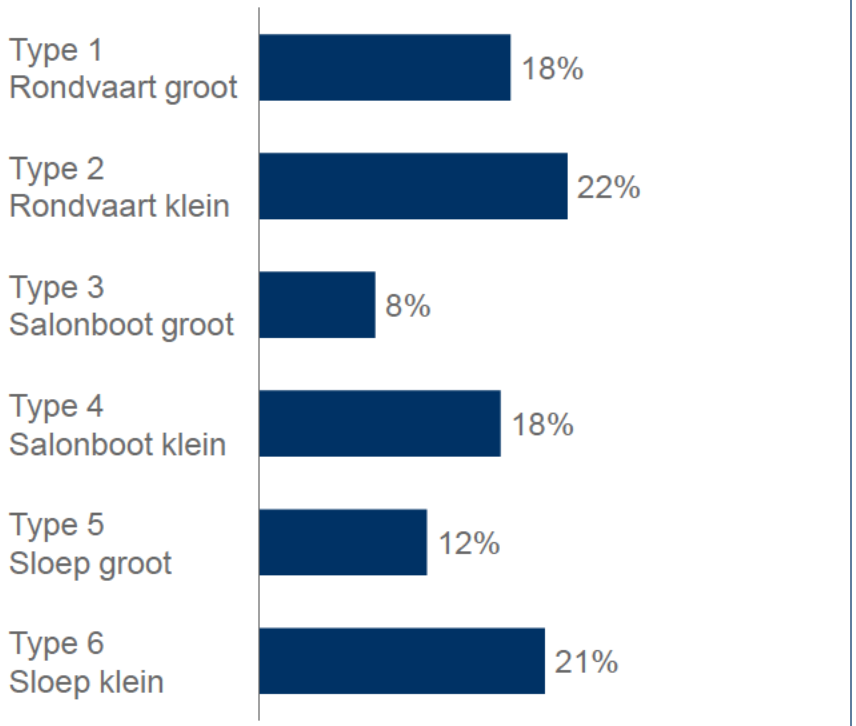
eden mccallum

CONCEPT

Rendement op geinvesteerd vermogen afhankelijk van aandeel eigen vermogen

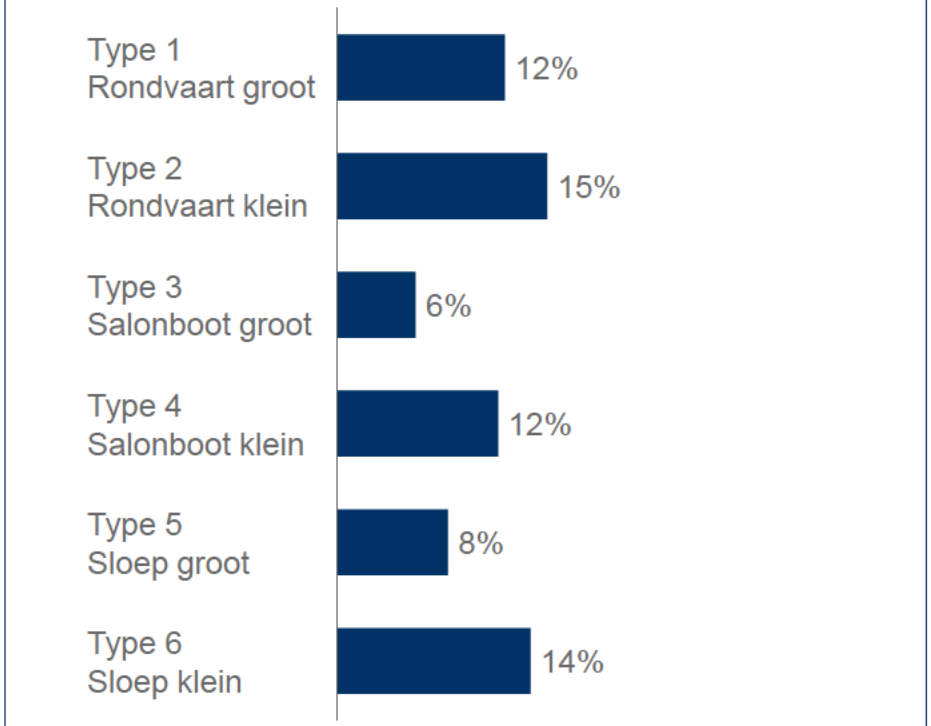
Gemiddeld jaarlijks rendement* na 8 operationale jaren in %

Bij 50% financiering met eigen vermogen**



Basis scenario zoals meegenomen in het rekenmodel

Bij volledige financiering met eigen vermogen



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

CONCEPT

Agenda

Samenvatting

Belangrijkste aannames

- **Investering**
- Omzet
- Kosten

eden mccallum

CONCEPT

Startinvestering en restwaarde zoals gehanteerd in model

Toelichting uitgangspunten startinvestering en restwaarde

Case	Aanschaf	Restwaarde	Terug te verdienen*	Toelichting
Type 1 Rondvaart groot	€ 600 k	€ 0	€ 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	€ 400 k	
Type 3 Salonboot groot	€ 650 k	€ 300 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	€ 300 k	
Type 5 Sloep groot	€ 80 k	€ 24 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	€ 24 k	

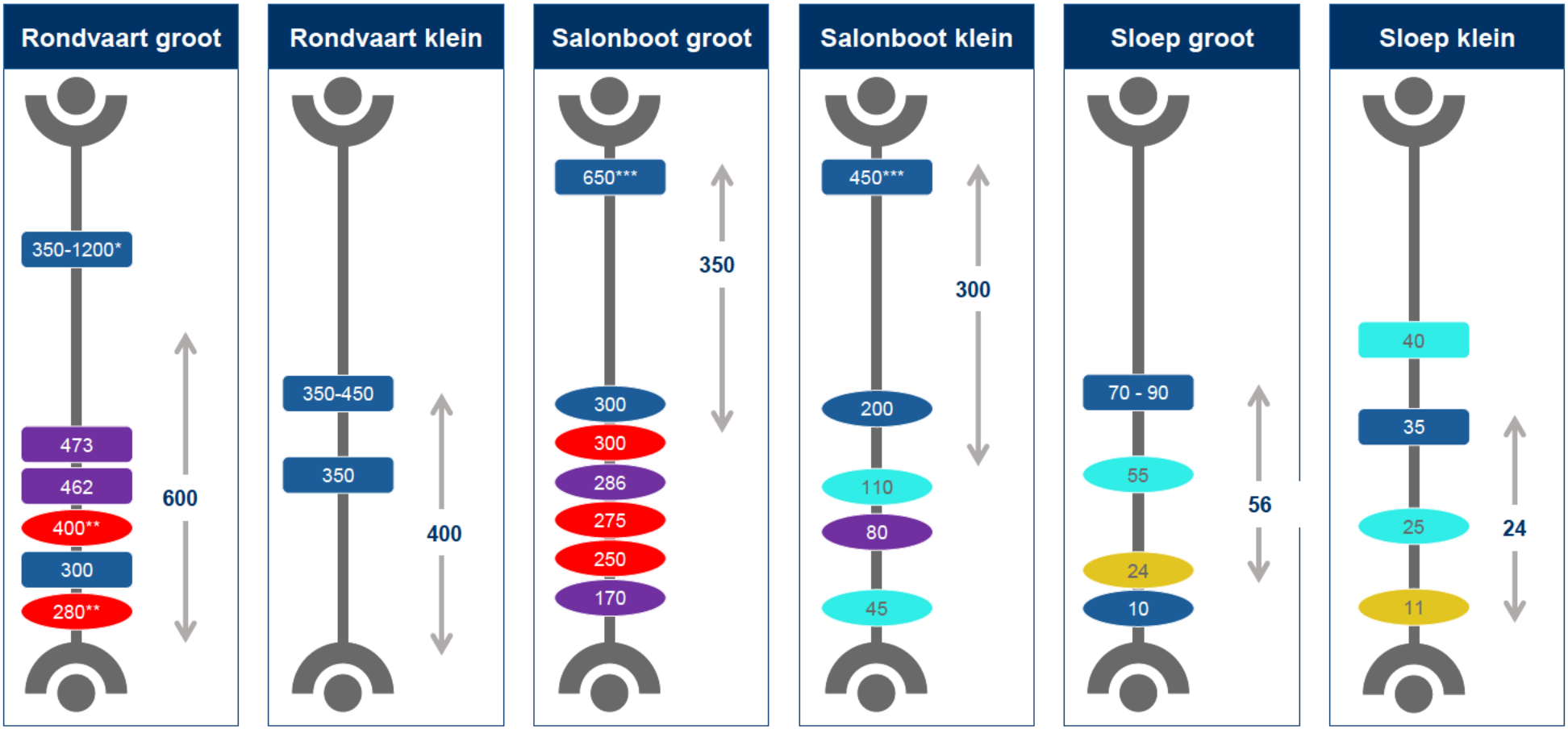
* Naast aanschaf, is er ook voor €1200 aan opstartkosten voor het aanvragen van benodigde vergunningen meegenomen in de investering (niet getoond hier)

 Bron: Kadaster; Jaarverslagen; Interviews; Yachtfocus.nl; Belastingdienst

CONCEPT

Overzicht gebruikte datapunten

Schatting aanschaf- en restwaarde boot



* Een brede schatting, waarbij de bovenkant van de schatting ziet op boten met een gewelfde romp, een overkapping met gebogen glas, authentiek hardhout binnenwerk en ander mogelijk denkbare luxe uitstraling en uitrusting

** Gebaseerd op overdracht meerdere schepen

*** Salonboot nieuw laten bouwen, met oud casco

Bron: Kadaster; Jaarverslagen; Interviews; Yachtfocus.nl; Belastingdienst

eden mccallum

CONCEPT

Agenda

Samenvatting

Belangrijkste aannames

- Investering
- **Omzet**
- Kosten

CONCEPT

Omzet uit ticketverkoop per type boot

Toelichting uitgangspunten: netto jaar omzet per boot uit ticketverkoop

Case	Passagiers per boot per jaar x 1 000	Gemiddelde prijs per passagier (ex BTW)	Bruto jaar omzet per boot uit tickets**	Commissie aan derden en belasting	Netto jaar omzet per boot uit tickets**	Toelichting onderliggende aannames
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	€ 167 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 cases 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

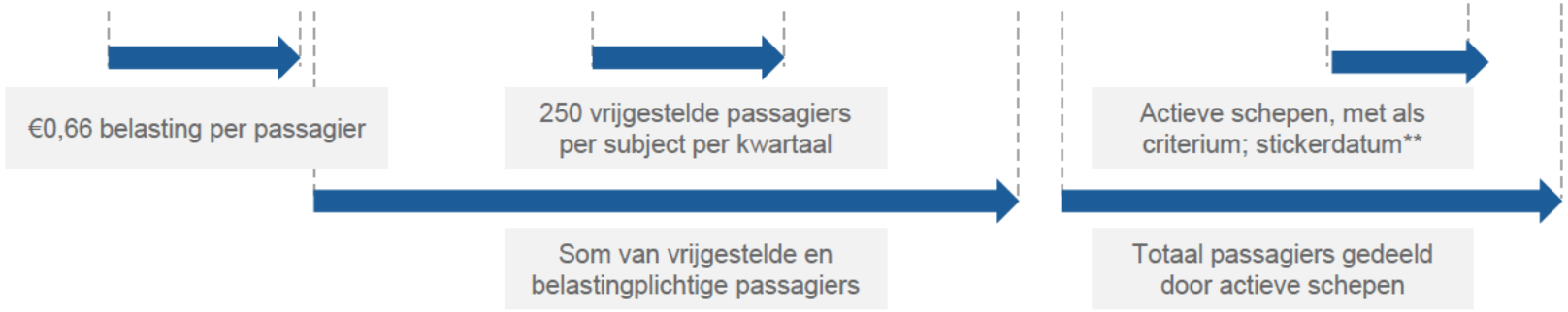
eden mccallum

CONCEPT

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 schepen*	# passagiers per boot per jaar x 1 000
Type 1	2 959	4 484	9	9	4 494	94,0	**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	**16,9**
Totaal	**3 805**	**5 765**	**117**	**117**	**5 882**	**523**	



* Bepaald pp basis van stickerdatum. Schepen die gedurende het jaar actief zijn geworden z jn pro rato meegeteld

** In de groep met Type 1 zitten 94 schepen, met gemiddelde capaciteit van 79 personen. De capaciteit van Type 2 schepen 2 is 65 personen. Uitgaande van dezelfde bezettingsgraad als in Type 1, komt het geschatte volume op 39.1 duizend passagiers per jaar

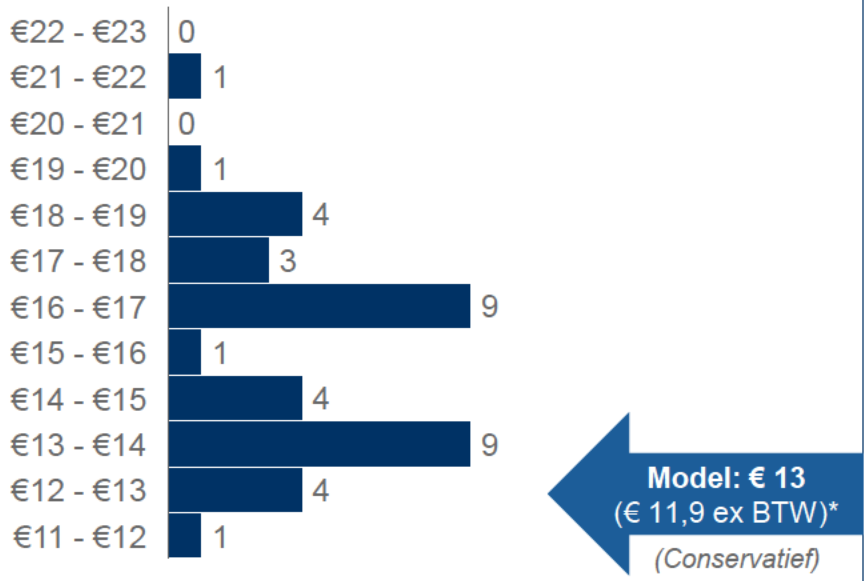
eden mccallum

CONCEPT

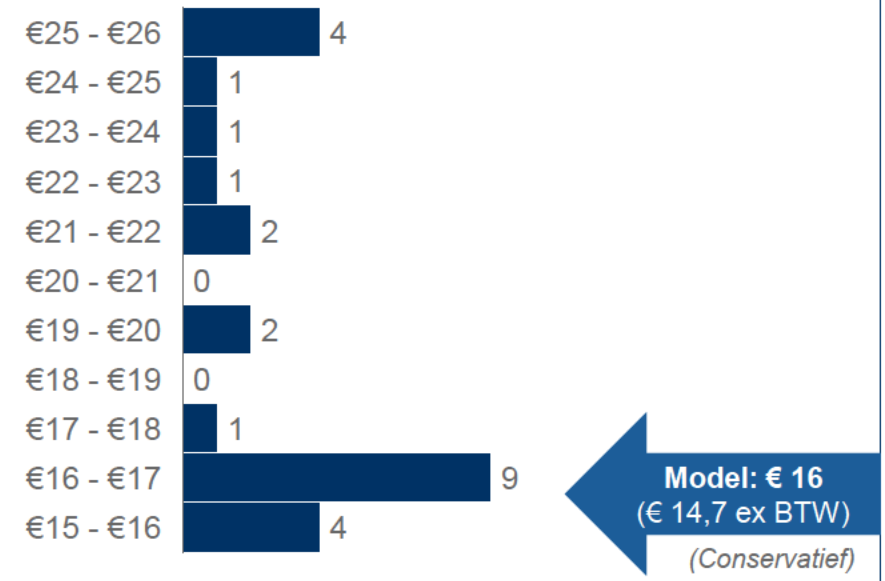
Prijs per regulier ticket – boottype 1, 2 en 5

Geadverteerde ticketprijzen voor een reguliere tour obv steekproef
€ per ticket inclusief 9% BTW

Type 1 en 2: Rondvaart groot en klein
aanbiedingen in steekproef



Type 5: Bemande open sloep
aanbiedingen in steekproef



- *Tevens meegenomen bij Type 1 en 2 is een lagere prijs voor groepen (€ 6 p.p., incl. BTW), geschat op 10% van het volume.* Daarmee komende gemiddeld gerealiseerde prijzen op € 11,3 ex BTW voor Type 1 en 2*
- *Niet meegenomen zijn lagere prijzen voor kindertickets, hogere prijzen voor arrangementen met eten en drinken, hogere prijzen tijdens het Amsterdam Light Festival en hogere prijzen gedurende populaire momenten van de dag.*

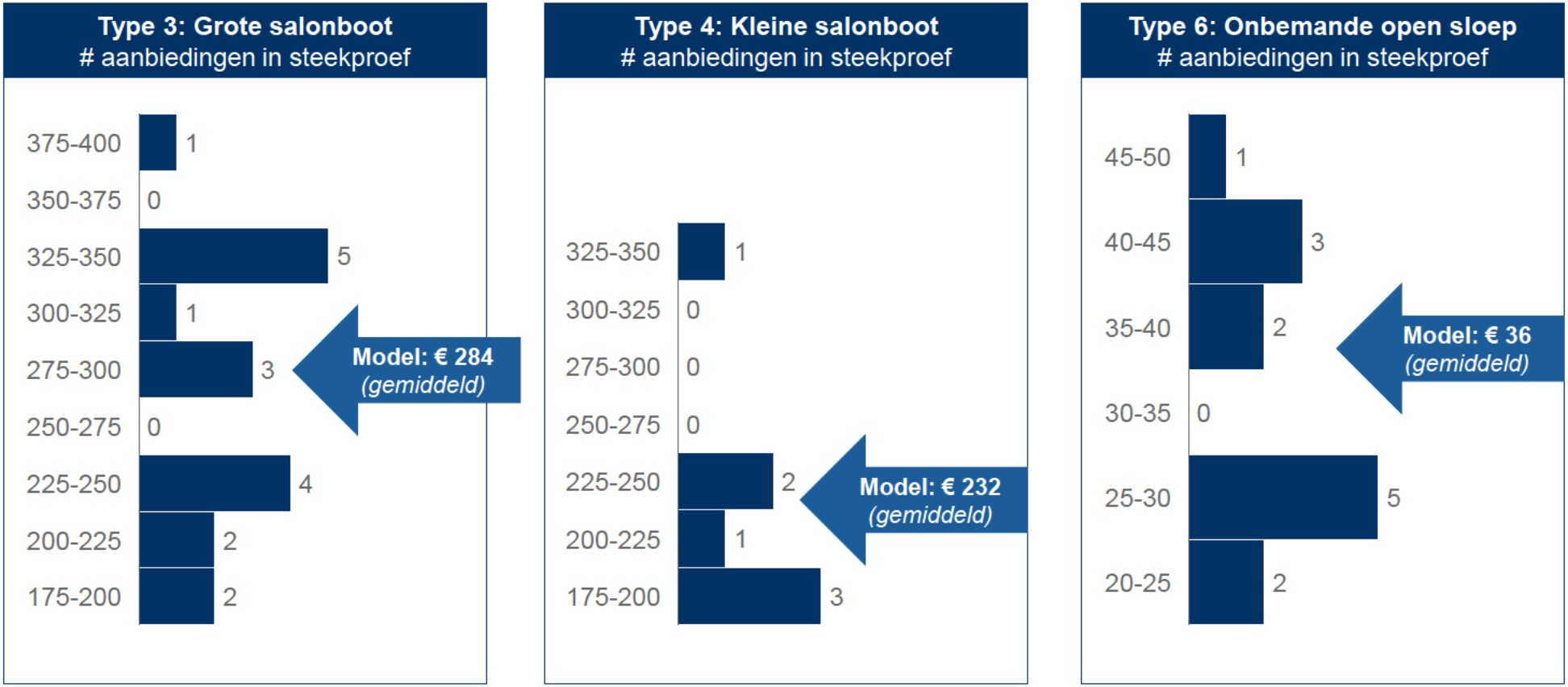
 Bron: Websites ticketverkopers

eden mccallum

CONCEPT

Prijs per uur – boot type 3, 4 en 6

Geadverteerde uurprijzen per type boot obv steekproef
€ per uur, inclusief BTW



- *Lagere prijzen per uur gaan vaak samen met een langere huurduur, dan het aantal uur waar in het rekenmodel vanuit gegaan wordt. Zodoende wordt hier gerekend met het gemiddelde van geadverteerde prijzen.*

 Bron: Websites ticketverkopers

CONCEPT

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

Case	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 Open sloep	€ 36	€ 30	3	5	**€ 17,9**

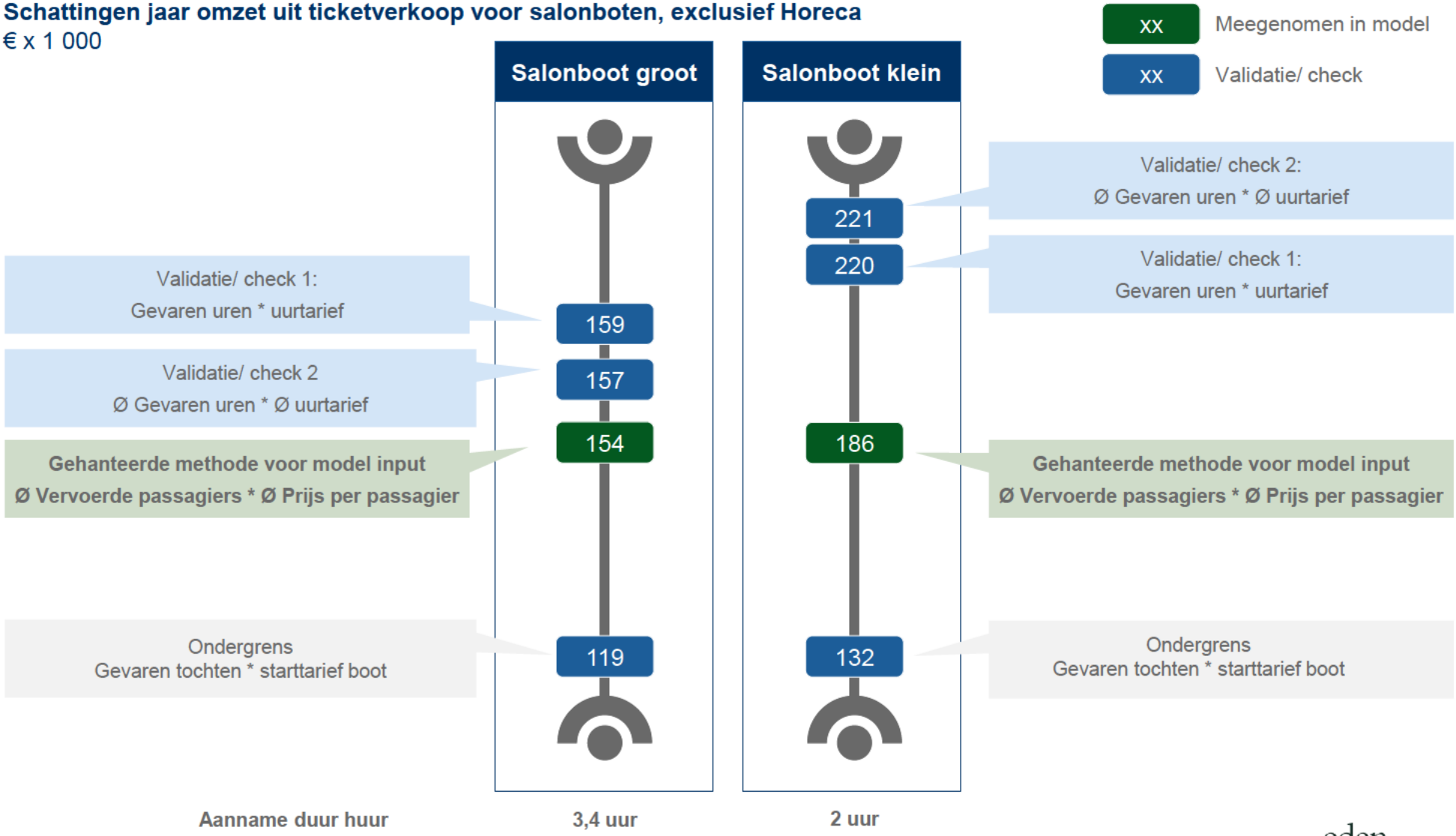
** 9% BTW bij bemande verhuur, 21% BTW b j onbemande verhuur

 Bron: Websites ticketverkopers

CONCEPT

Validatie netto jaaromzet salonboten

Schattingen jaar omzet uit ticketverkoop voor salonboten, exclusief Horeca
€ x 1 000



eden mccallum

Uitleg validatie

Beschrijving validatie omzet type 3 en 4

Beschrijving methode	Inputfactoren	Bron per factor
Gehanteerde methode • Gemiddelde omzet berekenen voor alle boten • Omzet is het product van het gemiddeld aantal vervoerde passagiers per boot en de prijs per passagier (berekend uit de uurprijs x aantal uren voor een tocht gedeeld door gemiddeld aantal passagiers per boot)	# vervoerde passagiers	Berekend uit totaal betaalde belasting en belasting per passagier (€ 0,66)
	Uurprijs voor huren boot	Bepaald obv een steekproef van werkelijke aanbiedingen
	# passagiers per groep	Bepaald aan de hand van de capaciteit van de boot
	# uren per tocht	Bepaald obv een steekproef uit AIS (scheepsbewegingen)
Validatie/ check 1: • Per boot de omzet berekenen, en daarvan het gemiddelde nemen over alle boten • Omzet per boot is het product van het aantal vaaruren per boot en de prijs per uur	# vaaruren per boot	Gemeten per boot obv AIS (scheepsbewegingen)
	Uurprijs voor huren boot	Website aanbieder boot
Validatie/ check 2: • Gemiddelde omzet berekenen voor alle boten • Omzet is het product van het totaal aantal vaaruren en de prijs per uur (proposities)	Totaal # vaaruren	Bepaald obv een steekproef uit AIS (scheepsbewegingen)
	Uurprijs voor huren boot	Bepaald obv een steekproef van werkelijke aanbiedingen
Ondergrens • Per boot de omzet berekenen, en daarvan het gemiddelde nemen • Omzet is het product van aantal tochten (AIS) en het starttarief om een boot te huren (proposities)	# tochten	Bepaald obv een steekproef uit AIS (scheepsbewegingen)
	Starttarief boot	Bepaald obv een steekproef van werkelijke aanbiedingen

 Bron: AIS; Belastingen; Eden McCallum analyse

CONCEPT

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, open sloep	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

CONCEPT

Agenda

Samenvatting

Belangrijkste aannames

- Investering
- Omzet
- **Kosten**

CONCEPT

Overzicht operationele kosten

Toelichting meegenomen operationele kosten

€ x 1 000 per jaar

Case	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 omvat met name ligplaatsgelden en energiekosten. Afdracht VRM is in het financiële model meegenomen onder commissies en belasting i.t.t. Ecorys

** Schepen zijn niet continu in gebru k, 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

Van: 5.1.2.e
Aan: 5.1.2.e (5.1.2.e
Cc: 5.1.2.e 5.1.2.e
Onderwerp: Longhand - met wat (beperkte) wijzigingen van mijn kant
Datum: vrijdag 7 juni 2019 11:56:09
Bijlagen: Terugverdientijd rondvaart Amsterdam v7.docx

Beste 5.1.2.e

over to you ;-)

Ik heb rood gemaakt als ik inhoudelijk wat heb aangepast, en ik heb nog 1 of 2 vragen in de tekst staan (voor 5.1.2.e om recht te trekken). Ik denk dat het goed is als jij er doorheen gaat en aangeeft (met een kleur of track changes waar je vragen hebt of een foutje spot). Dat maakt het voor ons sneller om jouw input te bekijken.

@ 5.1.2.e

- Zag er top uit – heb niet veel veranderd, en alleen hier en daar nog kleine edits gemaakt. Paar iets grotere dingen in rood
- &nb=p; Zoals je ziet heb ik de technische uitleg van rendement toch weg gelaten.. Het is misschien een persoonλijke keuze, maar ik vond het stukje erg lastig te begrijpen, en niet nodig. In plaats van dat het vertrouwen geeft, roept het vragen op. αls we het zouden willen toevoegen moeten we het meer in 'Jip en Jannεke' woorden uitleggen
  - &nb=p; Ook heb ik het nawoord wat omgegooid, en ik heb het niet helemaal af gekregen. Ik zal dat nog doen in de komende dagen. Tevens moet er nog een kaft en een disclaimer toegevoegd, en ik zou de slides nog een laatste keer willen bekijken want ik zag nog een paar kleine dingen. Als 5.1.2.e zijn input heeft gegeven kunnen wij deze laatste dingen denk ik snel doen (mogelijk dinsdag al).

Groet, en vast een goed Pinkster weekend,

5.1.2.e

5.1.2.e | 5.1.2.e | Eden McCallum LLP

=: +31 (0)20 303 0730 | M: +31 (0 5.1.2.e | E: 5.1.2.e @edenmccallum.com

5.1.2.e | T: +=1 (0)20 303 0749 | E: 5.1.2.e @edenmccallum.com
Eden=McCallum LLP | Parnass=sweg 821-a | UN Studio 10th Floor | 1082 LZ Amsterdam | The Netherlands |
=/span>www.edenmccallum.com

This message may contain information that is confidential, privileged or ot=erwise protected from disclosure. If you are not the intended recipient, p=ease notify our office immediately: you should not copy, forward, disclose or use the contents. Eden McCallum m=y monitor outgoing and incoming mail for business purposes. Eden McCallum =LP is a limited liability partnership registered in England and Wales (OC375785) with its registered office at Orion House, 5 Upper St Martin=80s Lane, London, WC2H 9EA and locally registered offices in Amsterdam =nd Zurich.

Terugverdientijd rondvaart Amsterdam

1. Context en doelstelling onderzoek

1.1 Context

De Gemeente Amsterdam is voornemens om een nieuw vergunningenstelsel in te voeren voor rondvaartboten, waarbij de vergunningsduur wordt beperkt. Hierdoor zal meer roulatie onstaan van vergunningen, en krijgen nieuwe spelers een kans om toe te treden. Om de vergunningsduur vast te stellen moet o.a. 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). Eerdere onderzoek (o.a door Ecorys) heeft echter onvoldoende duidelijkheid opgeleverd.

1.2 Doelstelling

Tegen deze achtergrond is Eden McCallum gevraagd om vervolgonderzoek uit te voeren. Dit vervolgonderzoek is een 'best effort', uitgevoerd in een relatief kort tijdsbestek. Dit aanvullende onderzoek richt zich op die factoren die (1) het antwoord sterk bepalen, en die (2) onvoldoende diepgaand onderzocht zijn in het eerdere 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, en waar vervolgonderzoek mogelijk is.

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 voor elk uitgangspunt 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

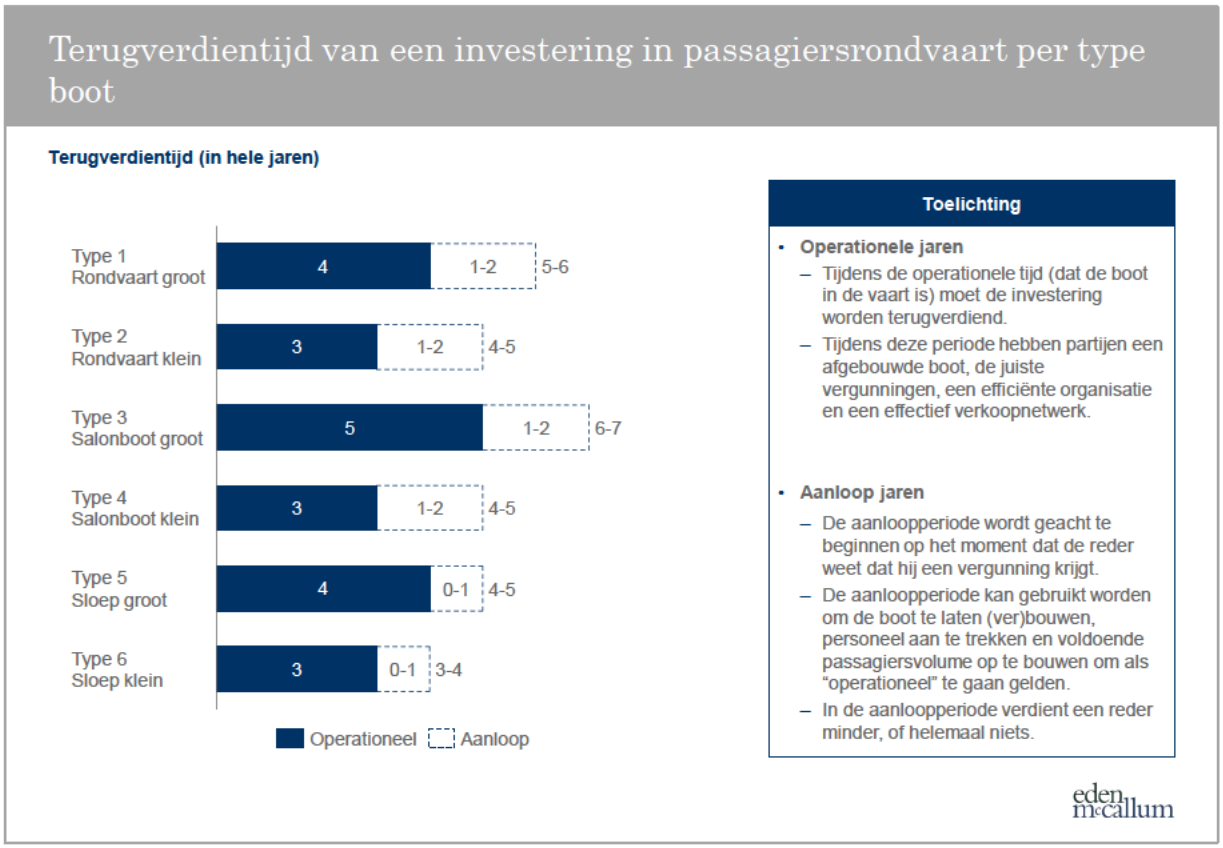
Slide 1

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.

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 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

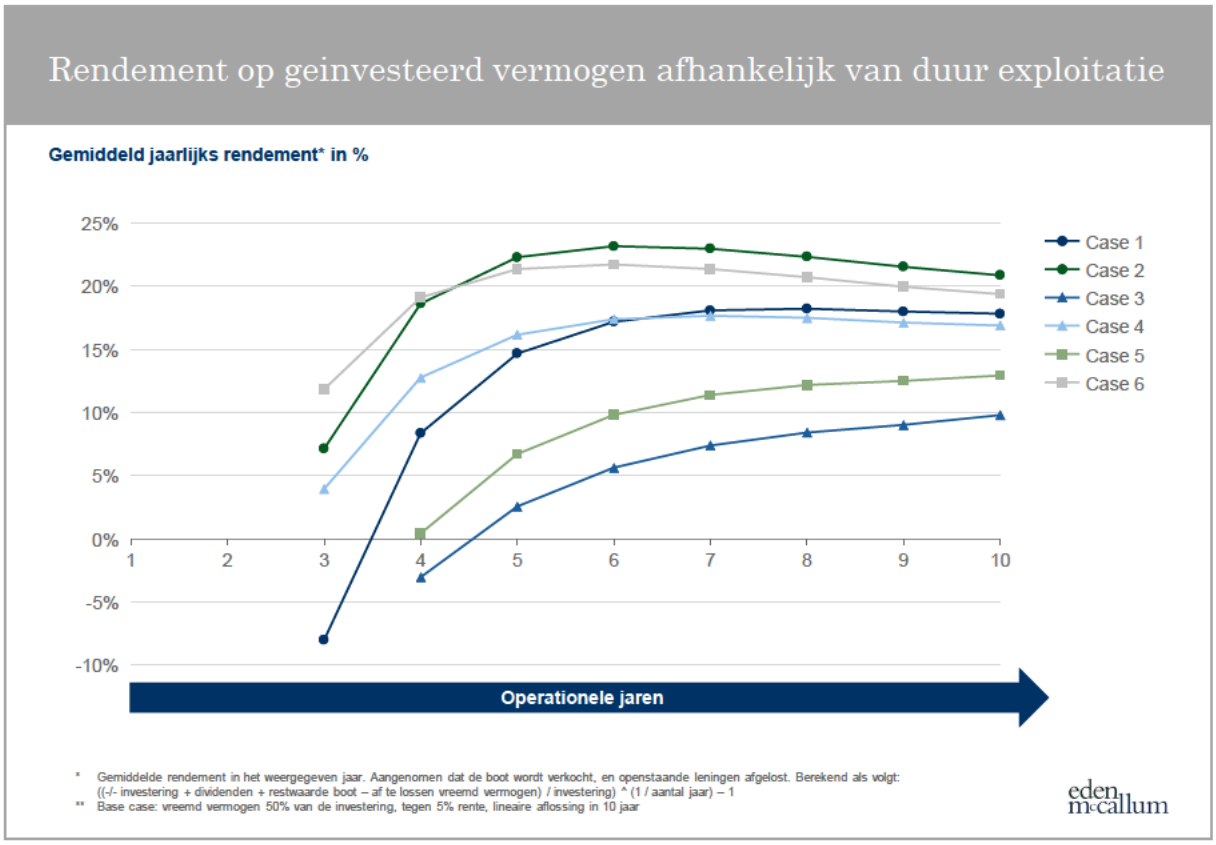
2.3 Rendement op investering

Ter validatie is in het onderzoek ook berekend wat het rendement op geinvesteerd vermogen is bij de verschillende typen boten, gebruikmakend van dezelfde uitgangspunten als hierboven. Een ondernemer zal immers niet alleen zijn investering willen terugverdienen, maar 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[1] 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 het eerst positief in het jaar dat de investering is terugverdiend. In de jaren kort daarna stijgt het rendement, waarna het gemiddelde rendement stabiliseert. Voor elk type boot is

[1] 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.

een rendement op geïnvesteerd vermogen te behalen van 5 procent of meer (na 6 jaar) en 8 procent of meer (na 8 jaar).

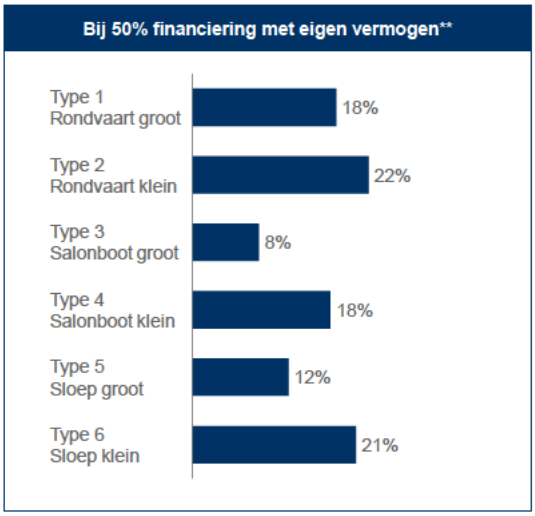


Slide 3

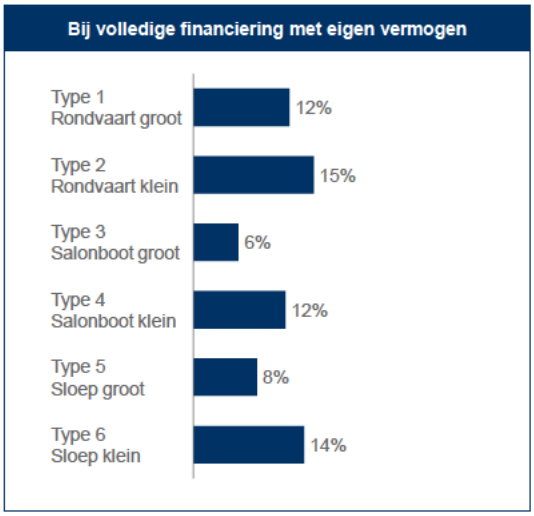
Wanneer de ondernemer de investering volledig met eigen vermogen financiert, dan is het gemiddelde rendement lager, en de terugverdientijd iets korter. Het gemiddelde rendement is lager, doordat dezelfde winsten worden verdeeld over een grotere inleg. Tegelijkertijd is de terugverdientijd iets korter, 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).

Rendement op geinvesteerd 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

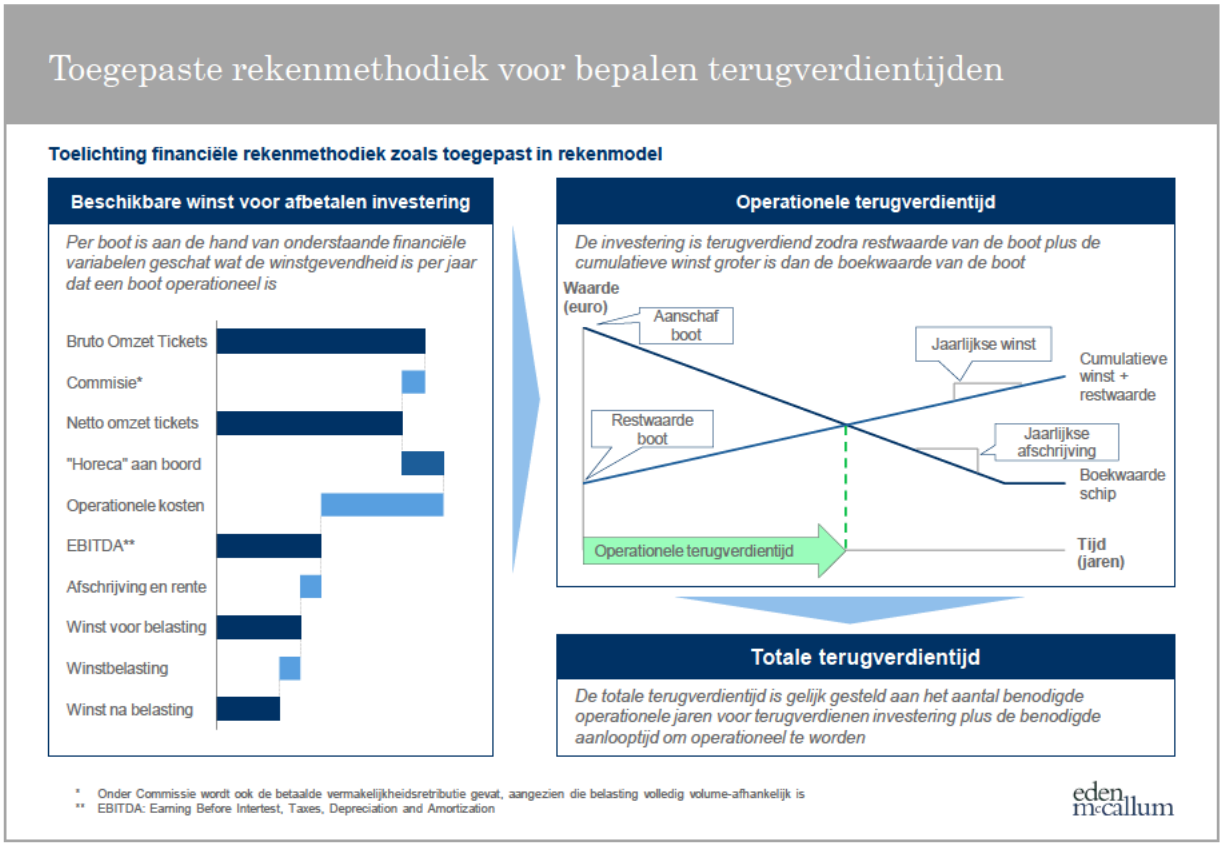
eden mccallum

Slide 4

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[2], rente[3] en belasting[4] 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

3.3. 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

---

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

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

[4] 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 en 4 wordt gerekend met een vennnootschapsbelastingtarief 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 aan de kosteninschatting en een verfijning van deze inschatting geen grote invloed heeft op de terugverdientijden.

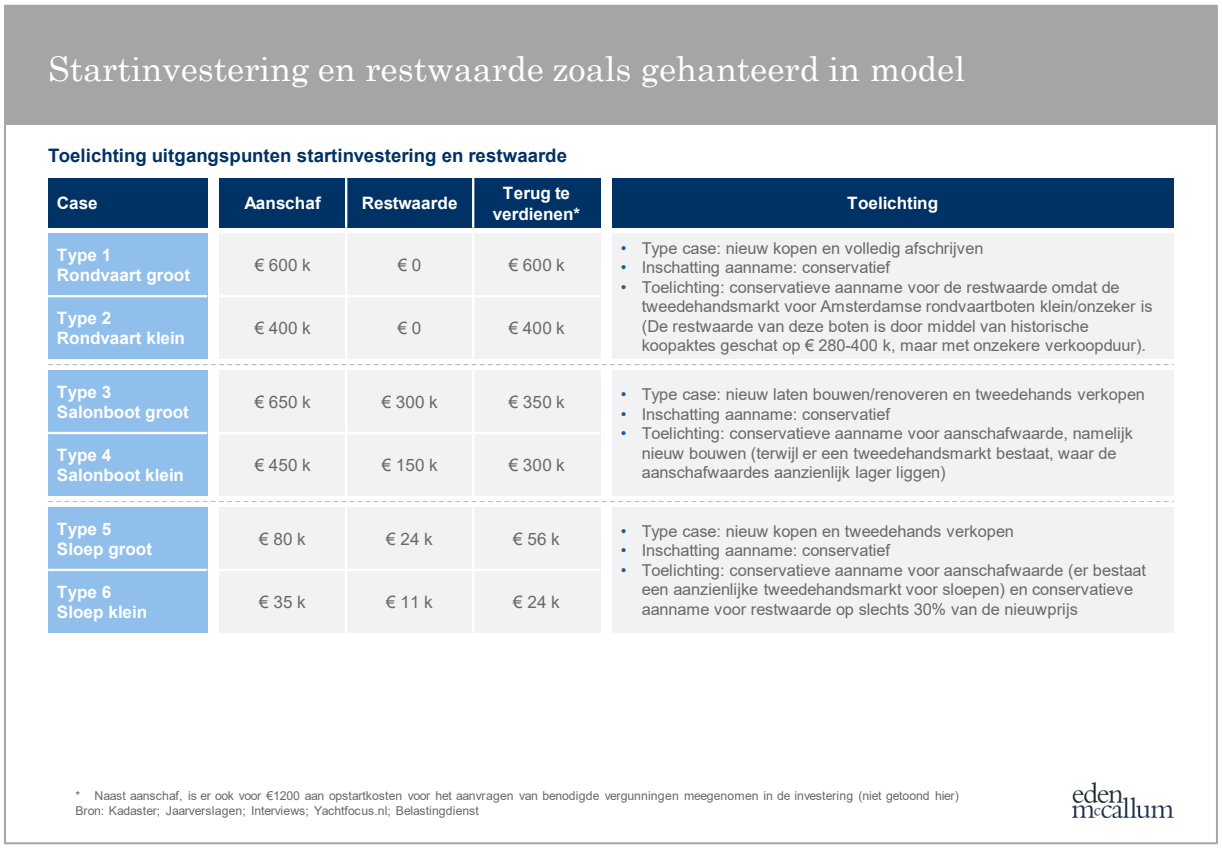
3.4 Uitgangspunt voor omgaan met onzekerheden in de berekening.

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 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 inputs voor berekeningen

4.1 Aanschafwaarden en restwaarden

Een van de meeste krische 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

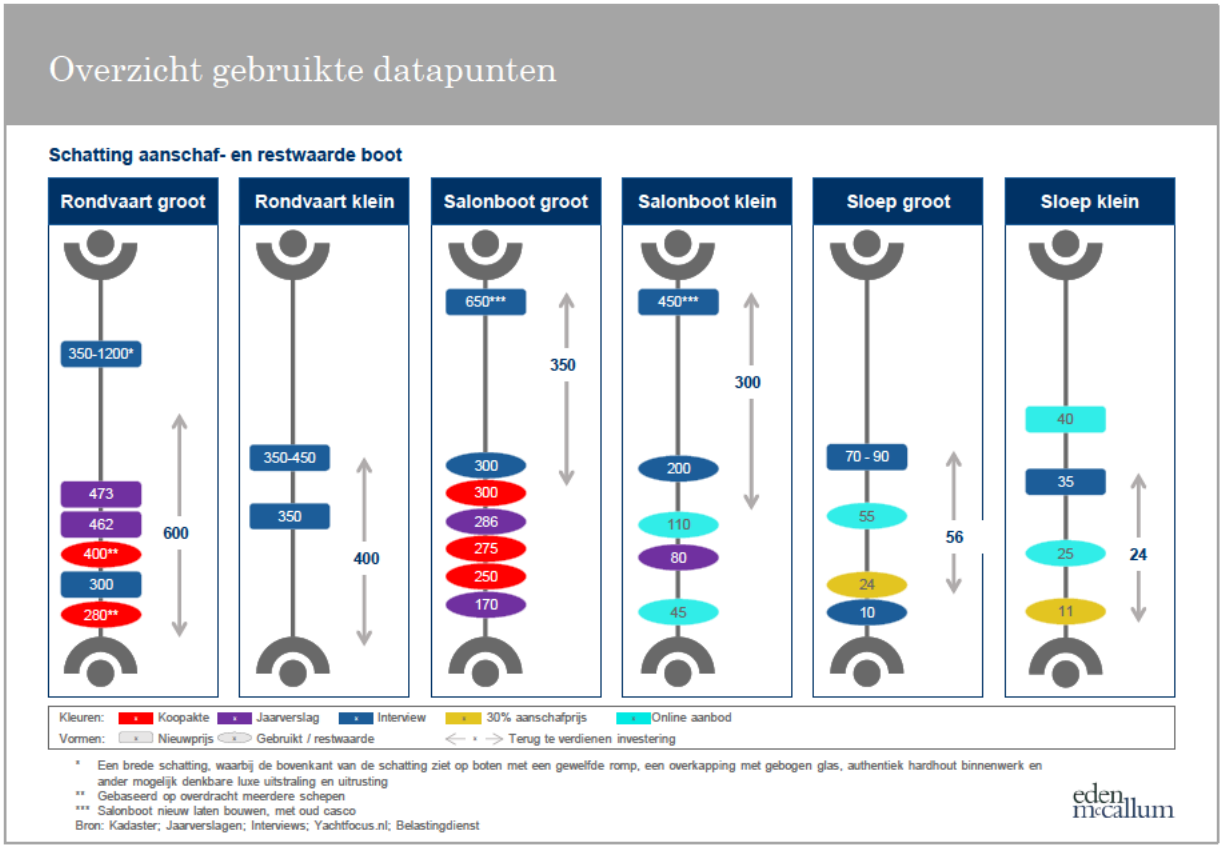
Case	Aanschaf	Restwaarde	Terug te verdienen*	Toelichting
Type 1 Rondvaart groot	€ 600 k	€ 0	€ 600 k	• Type case: nieuw kopen en volledig afschrijven • Inschatting aanname: conservatief • Toelichting: conservatieve aanname voor de restwaarde omdat de tweedehandsmarkt voor Amsterdamse rondvaartboten klein/onzeker 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	€ 400 k	
Type 3 Salonboot groot	€ 650 k	€ 300 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	€ 300 k	
Type 5 Sloep groot	€ 80 k	€ 24 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	€ 24 k	

* Naast aanschaf, is er ook voor €1200 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

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 is gepubliceerd op het internet op marktplaatsen voor boten. De verzamelingen van datapunten wordt getoond op slide 7.



Slide 7

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 recente 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 op dit moment waarbij nauwelijk roulatie van vergunningen plaatsvindt), 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 inschattting 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.

5.1.2 e [redacted] 5.2.1

Omzet uit ticketverkoop en verhuur per type boot

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

Case	Passagiers per boot per jaar x 1 000	Gemiddelde prijs per passagier (ex BTW)	Bruto jaar omzet per boot uit tickets**	Commissie aan derden en belasting	Netto jaar omzet per boot uit tickets**	Toelichting onderliggende aannames
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	€ 167 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 cases 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

Hieronder worden 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 rondvaarboten van het Amsterdamse type varen vaak zowel grote (type 1) als kleinere (type 2) rondvaarboten hebben, zijn deze samen in één groep geplaatst. Voor de overige 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

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.

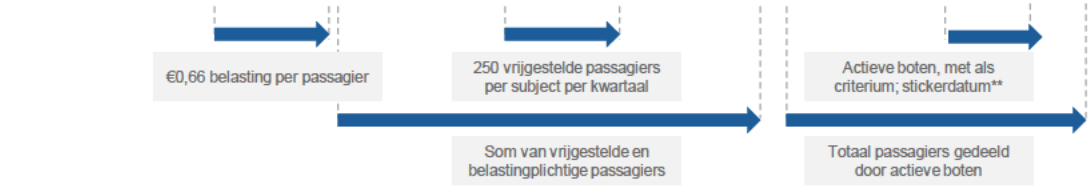
Naast belastingplichtige passagiers, mag iedere belastingplichtige ('subject' genoemd) ieder kwartaal 250 passagiers vervoeren zonder verplichting tot afdracht van de belasting. Dit aantal vrijgestelde passagiers is bij het totale volume opgeteld. Als voorbeeld: in de steekproef groep van gote rondvaartboten zaten 9 belastingplichtige bedrijven. Elk bedrijf mag 250 passagiers per kwartaal (dus 1000 per jaar) vervoeren zonder belasting af te dragen. Deze 9000 vrijgestelde passagiers 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 grote sloepen (type 5 boten) zaten bijvoorbeeld 13,7 actieve boten. Hierbij worden boten die gedurende het jaar actief zijn geworden naar rato van het aantal dagen 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 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	4 494	94,0	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	16,9
Totaal	3 805	5 765	117	117	5 882	523	



* Bepaald pp 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

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 39000 passagiers per boot per jaar.

4.2.2 Prijs per passagier

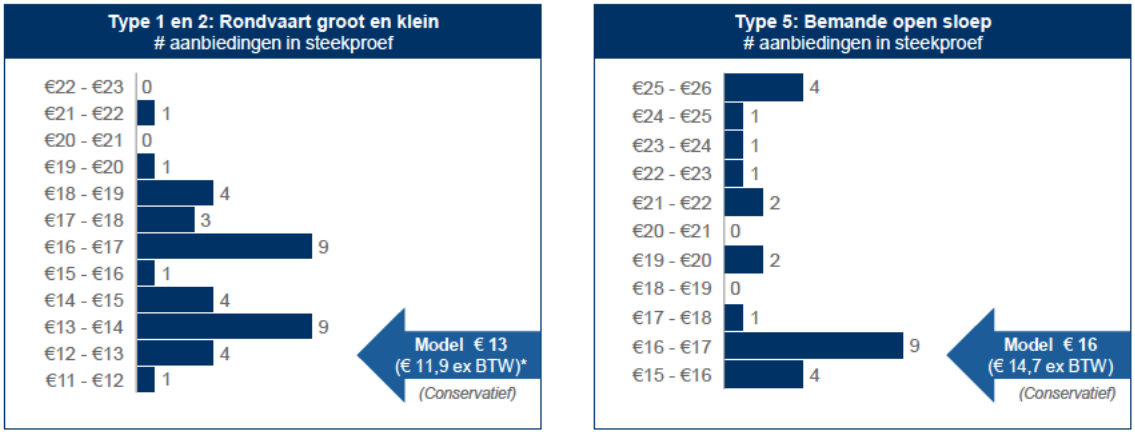
Voor rondvaartboten, zowel van type 1 als 2, als voor open sloepen, wordt typisch een ticketprijs gehanteerd. Voor dit onderzoek hebben wij een steekproef genomen van aangeboden ticketprijzen voor een regulier ticket. De resultaten van deze steekproef worden getoond in slide 10. Voor het rekenmodel is uitgegaan van de onderkant van de geadverteerde prijzen. 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.

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 assagier voor type 1 en 2 boten dus niet met € 11,9, maar met € 11,3 gerekend (exclusief BTW).

Gemiddeld genomen hanteren veel reders 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.

Prijs per regulier ticket – boottype 1, 2 en 5

Geadverteerde ticketprijzen voor een reguliere tour obv steekproef
€ per ticket inclusief 9% BTW



- *Tevens meegenomen bij Type 1 en 2 is een lagere prijs voor groepen (€ 6 p.p., incl. BTW), geschat op 10% van het volume.* Daarmee komende gemiddeld gerealiseerde prijzen op € 11,3 ex BTW voor Type 1 en 2*
- *Niet meegenomen zijn lagere prijzen voor kindertickets, hogere prijzen voor arrangementen met eten en drinken, hogere prijzen tijdens het Amsterdam Light Festival en hogere prijzen gedurende populaire momenten van de dag.*

Bron: Websites ticketverkopers

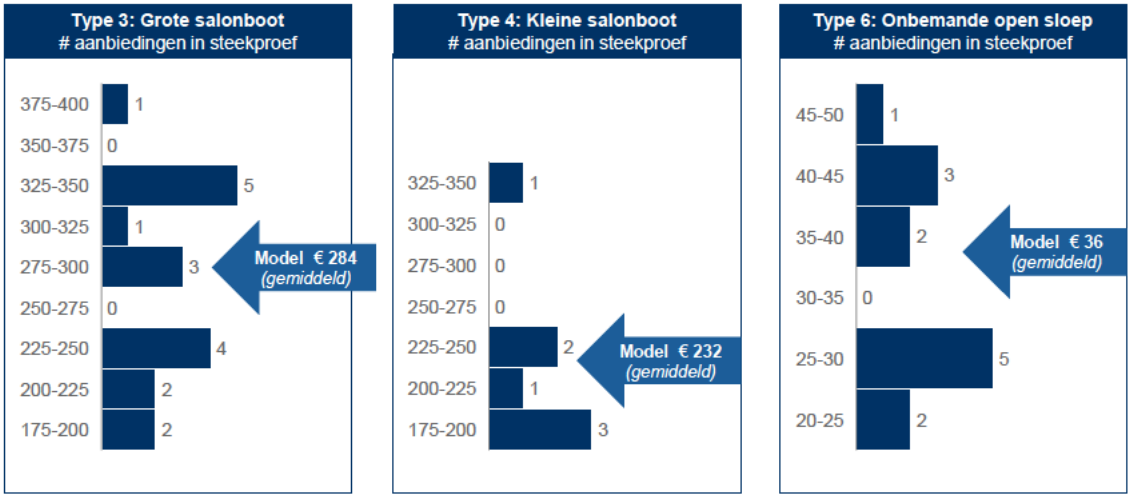
eden mccallum

Slide 10

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.

Prijs per uur – boot type 3, 4 en 6

Geadverteerde uurprijzen per type boot obv steekproef
€ per uur, inclusief BTW



- *Lagere prijzen per uur gaan vaak samen met een langere huurduur, dan het aantal uur waar in het rekenmodel vanuit gegaan wordt. Zodoende wordt hier gerekend met het gemiddelde van geadverteerde prijzen.*

Bron: Websites ticketverkopers

eden mccallum

Slide 11

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 (alledrie inclusief BTW)

Om te komen tot een schatting van de gemiddelde opbrengst per passagier voor salonboten en open sloepen hebben we vervolgens twee aananmes moeten maken, namelijk voor de gemiddelde duur van een tocht, en voor het gemiddeld aantal passagiers op een boot. De gehanteerde aannames 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

Case	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 Open sloep	€ 36	€ 30	3	5	€ 17,9

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

eden mccallum

Slide 12

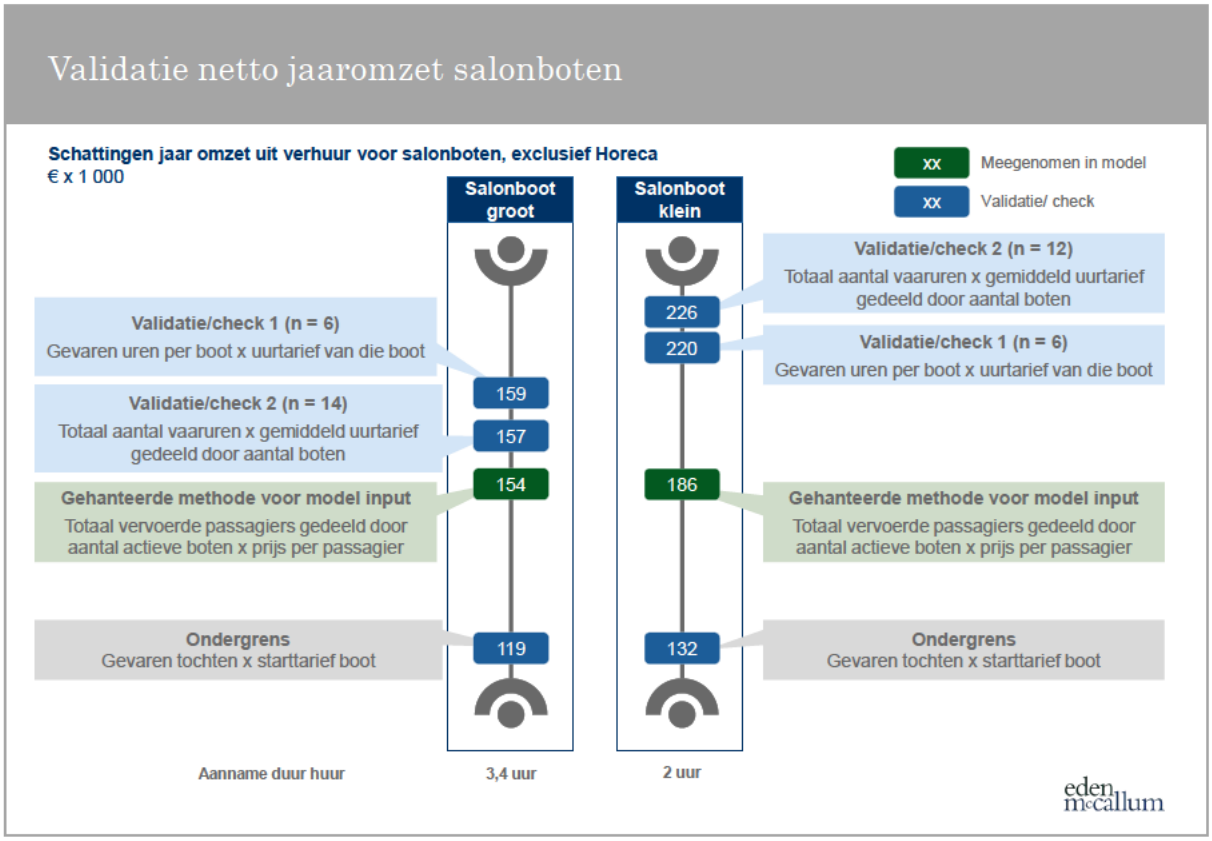
De *duur van de huur* is voor salonboten berekend aan de hand van scheepsbewegingen, zoals waargenomen met AIS in 2018. Aan de hand van de AIS-gegevens is per type boot geanalyseerd hoeveel tochten er zijn gemaakt, en hoe lang deze tochten zijn geweest. Voor grote salonboten is op basis van een steekproef een gemiddelde tochtduur van 3.4 uur waargenomen. Voor kleine salonboten is een nog grotere waarde (4.8 uur) gemeten, en is het model slechts rekening gehouden met een gemiddelde huurduur van 2 uur. Dit is mede ingegeven door het feit dat er voor kleine salonboten ook losse tickets te koop zijn, die recht geven op een tochtje van 1, anderhalf of 2 uur. 5.1.2.e ik blijf dit niet zo sterk vinden). *Alternatief: 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.

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 schatting van de omzet reëel is.



Slide 13

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 buto 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 een boot. Het gehanteerde starttarief van een boot hebben we voor elk type bepaald aan de hand van een steekproef 5.1.2.e zelfde steekpreof als die gebruikt voor # tochten?). 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 validate, 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 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

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 en open sloepen 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 prijzen 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, open sloep	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 z jn 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

4.5 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 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 full-time medewerker per 7 verhuurbare boten.

Overzicht operationele kosten

Toelichting meegenomen operationele kosten
€ x 1 000 per jaar

Case	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 omvat 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

5. Nawoord

In dit nawoord willen wij de volgende boodschappen benadrukken:

- Dit onderzoek is een '**best effort'** binnen beperkte tijd, waarbij vooral aandacht is besteed aan die factoren die de terugverdientijd het meeste beïnvloeden
- Het onderzoek is een **'outside in'** perspectief. Met andere woorden, in tegenstelling tot het Ecorys onderzoek, is dit onderzoek niet in nauwe samenwerking met de reders uitgevoerd, maar gebaseerd op raadpleging van onafhankelijke bronnen en experts
- Dit onderzoek is gebaseerd op 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
- Het onderzoek gaat uit van de **bestaande marktdynamiek en regelgeving**, en gaat niet in op de mogelijke effecten van eventuele toekomstige ontwikkelingen

Best effort

Dit onderzoek is tot stand gekomen over een periode van 6 weken. xx

'Outside in'

xxx

Conservatieve rekenmethodiek

De uitgangspunten in het model zijn op die moment ofwel vrij precies gemeten (en daarmee betrouwbaar) ofwel conservatief ingeschat, waarmee we bedoelen dat de resulterende terugverdientijd met deze uitgangspunten eerder te hoog dan te laag uitvalt. Hiermee hebben we getracht te voorkomen dat we terugverdientijden berekenen die voor veel reders te kort zijn om hun investering terug te verdienen.

Bestaande marktdynamiek en regelgeving

- Er is in het onderzoek uitgegaan van een weining 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 meer roulatie in vergunningen zal over de jaren een meer liquide markt onstaan voor deze boten, waarmee een restwaarde van 0 minder reëel wordt. Dit effect is in dit onderzoek niet meegenomen.
- Dit rapport is gebaseerd op volumegegevens uit 2018, en prijsgegevens uit 2019. Het is geen niet zeker dat deze gegevens ook voor de toekomst gelden. Zo berekenen we bijvoorbeeld in het onderzoek op basis van huidige uitgangspunten een gemiddeld aantal passagiers per boot, 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, maar dit is misschien niet het geval. Marktgroei (of daling) en de impact daarvan op de gehanteerde uitgangspunten is geen onderwerp geweest van dit onderzoek.
- Wijzigingen in regelgeving kunnen grote 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 invloed op de uitkomsten van dit onderzoek. 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 5.1.2.e
Cc: 5.1.2.e 5.1.2.e
Onderwerp: Longhand document - planning vandaag
Datum: vrijdag 7 juni 2019 9:02:16

Beste 5.1.2.e

Ik ga vanochtend door de tweede draft van het longhand document en stuur het je zodra ik ermee klaar ben. Dat zal in elk geval voor 12.00 zijn aangezien ik dan andere afspraken heb. Dat betekent dat jij er vanaf 12.00 naar zou kunnen kijken.

Hartelijke groet,

5.1.2.e

5.1.2.e =+31 (0)20 303 0730 | M: +31 (0 5.1.2.e | E: 5.1.2.e edenmccallum.com

5.1.2.e | T: +31 (0=20 303 0749 | E: 5.1.2.e @edenmccallum.com
Eden McCall=m LLP | Parnassusweg 8=1-a | UN Studio 10th Floor | 1082 LZ Amsterdam | The Netherlands | **=/b><=**
href="http://www.edenmccallum.com/">www.edenmccallum.com<=span>

&=bsp;

This message may contain information that is confidential, privileged or ot=erwise protected from disclosure. If you are not the intended recipient, p=ease notify our office immediately: you should not copy, forward, disclose or use the contents. Eden McCallum m=y monitor outgoing and incoming mail for business purposes. Eden McCallum =LP is a limited liability partnership registered in England and Wales (OC375785) with its registered office at Orion House, 5 Upper St Martin=80=s Lane, London, WC2H 9EA and locally registered offices in Amsterdam =nd Zurich.

Van: 5.1.2.e
Aan: 5.1.2.e
Onderwerp: Makkelijke manier om tax shield van afschrijving mee te nemen
Datum: zaterdag 1 juni 2019 8:35:14

Dag 5.1.2.e

Bij mijn opmerkingen in de ppt probeerde ik een manier aan te geven om het belasting effect van de afschrijving makkelijk mee te kunnen nemen, die opmerking was iets te snel opgeschreven. Daarom hierbij een verduidelijking.

Het model is op cash berekend (geen time-value of money).

Dit betekent dat het voor de berekening niet uitmaakt in welk jaar het belastingheffing meegenomen wordt. Het gehele bedrag tussen aanschaf en verkoop kan afgeschreven worden, dit is ook het bedrag dat terugverdiend moet worden. Om te voorkomen dat in het model bepaald moet worden in welke jaren je welk aandeel afschrijft, kan je ook het belasting effect van het terug te verdienen bedrag direct op dag 1 meenemen. Dit betekent de facto een reductie van het terug te verdienen bedrag met het belasting tarief. Als het VPB tarief 2% is, betekent dit dat je het terug te verdienen bedrag in het model op 80% kan zetten. De terugverdien tijd zal dan ook op 80% zitten van de oorspronkelijke waarde.

Als de VPB 25% is, dan wordt dat 75%.

Hopelijk helpt dat in, ik moest het in ieder geval even kwijt :-).

Groeten,
5.1.2.e

Van: 5.1.2.e @edenmccallum.com
Aan: 5.1.2.e
Cc: 5.1.2.e
Onderwerp: Openstaande punten TVT onderzoek
Datum: woensdag 24 april 2019 9:05:21

Beste 5.1.2.e

Fijn dat we gisteren de aanpak verder hebben geconcretiseerd. Als geheugensteun heb ik hieronder de procesmatige punten die we hebben besproken nog even op een rij gezet. Kun je daar svp snel een reactie op geven?

Vergunningen

Ik spreek morgen graag met de beheerder van het vergunningenbestand. Moeten we nog een afspraak met hem of haar maken?

Vermakelijkheidsretributie

Kun je mij de contactgegevens doorgeven van de persoon met toegang tot de vermakelijkheidsretributie. Als de gegevens niet per reder aangeleverd kunnen worden, dan is overleg noodzakelijk om een ander, juist niveau te definiëren.

Scheepstaxateur

We hebben nog geen afspraak staan! Kun je mij de contactgegevens van de taxateur doorgeven? (of heb ik een mailtje van je gemist?)

AIS gegevens

Ik zou graag onderstaand verzoek richten aan Global Guide Systems, met jou in cc, en eventueel andere betrokkenen van de Gemeente. Denk jij ook dat dat de snelste weg is om de gegevens te verkrijgen, of had je een andere aanpak in gedachten?

Het verzoek omvat de volgende schepen en tijdstippen (de rijen)

Schepen: Alle vergunde bemande boten. Deze schepen zijn verplicht om AIS te gebruiken.

Tijdsperiode: 1/1/2018 00:00 AMS =80 31/12/2018 00:00 AMS

Tijdsinterval: minimaal 1 minuut. Dus als een schip iedere 5 seconden een AIS signaal heeft uitgezonden, dan graag het eerste signaal, en het eerste signaal minimaal 60 seconden daarna.

En de volgende gegevens per rij (de kolommen)

- ENI numm=r schip
- Zaaknummer vergunningen
- Vaartuignaam
- Tijdstip waarneming (ISO, AMS)=/li>
- Actuele snelheid
- Actuele koers
- X-coordinaat (of GPS)
- Y-coordinaat (of GPS)
- Nauwkeurigheid GPS
- Diepgang
- Lading
- Bestemming
-

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

Eden McCallum 5.1.2.e

+31 6 5.1.2.e

5.1.2.e @edenmccallum.com

This message may contain information that is confidential, privileged or ot=erwise protected from disclosure. If you are not the intended recipient, p=ease notify our office immediately: you should not copy, forward, disclose or use the contents. Eden McCallum m=y monitor outgoing and incoming mail for business purposes. Eden McCallum =LP is a limited liability partnership registered in England and Wales (OC375785) with its registered office at Orion House, 5 Upper St Martin=80s Lane, London, WC2H 9EA and locally registered offices in Amsterdam =nd Zurich.

Van: 5.1.2.e @edenmccallum.com
Aan: 5.1.2.e
Onderwerp: overige openstaande punten
Datum: dinsdag 7 mei 2019 13:49:03

Hi 5.1.2.e

Hier nog even op een rij de overige punten die bij mijn weten open staan:

- emailadres van de 'technische man' bij Global Guide Systems

Misschien goed om nog even met jou te checken; hoe zie jij het verzoek van 5.1.2.e om "off the record" de modelinputs te valideren. Ik heb mijn twijfels, omdat ik GGS zie als een partij met belangen, terwijl zij zich lijken te zien als onpartijdig. Hij heeft alleen wel een goede kijk op de markt, en dus mogelijke nuttige informatie.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

Eden McCallum 5.1.2.e

=;31 6 5.1.2.e

5.1.2.e @edenmccallum.com

This message may contain information that is confidential, privileged or ot=erwise protected from disclosure. If you are not the intended recipient, p=ease notify our office immediately: you should not copy, forward, disclose or use the contents. Eden McCallum m=y monitor outgoing and incoming mail for business purposes. Eden McCallum =LP is a limited liability partnership registered in England and Wales (OC375785) with its registered office at Orion House, 5 Upper St Martin=80s Lane, London, WC2H 9EA and locally registered offices in Amsterdam =nd Zurich.

Van: 5.1.2.e
Aan: 5.1.2.e
Onderwerp: overleg voortgang digitale gracht
Datum: dinsdag 30 april 2019 16:38:53
Bijlagen: iCal-20190430-163834.ics

---

overleg voortgang digitale gracht
Gepland: 2 mei 2019 13:00 t/m 14:00
Locatie: waternet
Genodigden: 5.1.2.e 5.1.2.e @improvement-it.nl), 5.1.2.e @globalguidesystems.com, 5.1.2.e 5.1.2.e @globalguidesystems.com), 5.1.2.e
Heren,

Ik ben zelf waarschijnlijk niet aanwezig maar om de voortgang niet te belemmeren vind het overleg van 2 mei aanstaande gewoon plaats. Van 13.00 tot 14.00

Bij verhindering graag even snel reageren.

Groe 5.1.2.e

****
Waternet is de gemeenschappelijke organisatie van Waterschap Amstel, Gooi en Vecht en de Gemeente Amsterdam.
****
Waternet gaat zorgvuldig om met de totstandkoming en verstrekking van informatie. Indien uit de aanhef of de inhoud blijkt dat dit bericht niet voor u is bedoeld, verzoeken wij u de afzender
hierover te informeren en het bericht te verwijderen zonder de informatie te gebruiken en te delen met anderen. Voor verdere informatie over de rechten op informatie, zie https://www.waternet.nl/privacy-en-cookies/

****
Waternet works on behalf of the Amstel, Gooi and Vecht Water Authority and the City of Amsterdam.
****
Waternet makes every effort to ensure that the information it generates and distributes is correct at all times. If the name or contents of this message lead you to suspect that it is not intended for you, we kindly request that you inform the sender and delete the message.

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

Van: 5.1.2.e
Aan: 5.1.2.e
Cc: 5.1.2.e
Onderwerp: Publiek bericht
Datum: maandag 15 april 2019 11:30:59

Beste 5.1.2.e

Kun je het (aan 5.1.2.e) laten weten als er een bericht uitgestuurd is aan de betrokkenen in Amsterdam?

Dank en groet
5.1.2.e

This message may contain information that is confidential, privileged or otherwise protected from disclosure. If you are not the intended recipient, please notify our office immediately: you should not copy, forward, disclose or use the contents. Eden McCallum may monitor outgoing and incoming mail for business purposes. Eden McCallum LLP is a limited liability partnership registered in England and Wales (OC375785) with its registered office at Orion House, 5 Upper St Martin's Lane, London, WC2H 9EA and locally registered offices in Amsterdam and Zurich.

Van: 5.1.2.e
Aan: 5.1.2.e
Cc: 5.1.2.e 5.1.2.e
Onderwerp: Re: Check-in rondvaartboten
Datum: dinsdag 23 april 2019 10:02:24

Beste 5.1.2.e

Dat komt mij prima uit! 16.00? 5.1.2.e lukt dat jou ook?

Groet, 5.1.2.e

Verstuurd vanaf mijn iPhone
Op 23 apr. 2019 om 09:46 heeft 5.1.2.e <5.1.2.e> het volg=nde geschreven:

> Dag 5.1.2.e en 5.1.2.e
>
> Graag zou ik onze telco willen verzetten naar de middag, rond 16:00. Lukt dat?
>
> Groeten,
> 5.1.2.e
>
> Op 16 apr. 2019 om 12:14 heeft 5.1.2.e
> <5.1.2.e@edenmccallum.com> het volgende geschreven:
>
> > Beste 5.1.2.e en 5.1.2.e
> >
> > Hierbij plan ik alvast de check in voor volgende week in.
> >
> > Jullie kunnen inbellen op:
> > NL dial-in: 0207133444 / Conference code: 7650461#
> >
> > Met vriendelijke groet,
> > 5.1.2.e
> >
> > 5.1.2.e | 5.1.2.e to 5.1.2.e & 5.1.2.e |
> > Eden McCallum<=div>
> > T: +31 (0)20 3030 749 | E: <=5.1.2.e@edenmccallum.com
> > Eden=McCallum LLP | Parna=susweg 821-a | UN Studio 10th Floor | 1082 LZ
> > Amsterdam | The Netherlands = www.edenmccallum.com
> >
> > Find our privacy policy <=>here

This message may contain information that is confidential, privileged or ot=erwise protected from disclosure. If you are not the intended recipient, p=ease notify our office immediately: you should not copy, forward, disclose=or use the contents. Eden McCallum may monitor outgoing and incoming mail for business purposes. Eden McCallu= LLP is a limited liability partnership registered in England and Wales (O=375785) with its registered office at Orion House, 5 Upper St Martin=99s Lane, London, WC2H 9EA and locally registered offices in Amsterdam and Zurich.

<mime-attachment.ics>

This message may contain information that is confidential, privileged or ot=erwise protected from disclosure. If you are not the intended recipient, p=ease notify our office immediately: you should not copy, forward, disclose or use the contents. Eden McCallum m=y monitor outgoing and incoming mail for business purposes. Eden McCallum =LP is a limited liability partnership registered in England and Wales (OC375785) with its registered office at Orion House, 5 Upper St Martin=80s Lane, London, WC2H 9EA and locally registered offices in Amsterdam =nd Zurich.

Van: [redacted] @edenmccallum.com
Aan: [redacted]
Cc: [redacted]
Onderwerp: RE: Check-in rondvaartboten
Datum: dinsdag 23 april 2019 10:47:31

Jazeker, 16:00 uur is goed.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

Eden McCallum [redacted]

+31 6 [redacted]
[redacted] @edenmccallum.com<=o:p>

<=>From: [redacted] &l=[redacted] @edenmccallum.com>
Sent: Tuesday, 23 April 2=19 10:02
To: [redacted] <[redacted] m>
Cc: [redacted] @edenmccallum.com&[redacted]
<[redacted] @edenmccallum.com>
Subject: Re: Check-in rondvaartboten

Beste [redacted]

Dat komt mij prima uit! 16.00? [redacted] lukt dat jou ook?

Groet, [redacted]

Verstuurd=vanaf mijn iPhone

Op 23 apr. 2019 om 09:46 heeft [redacted] > het volgende geschreven:

> Dag [redacted] en [redacted]
>
> Graag zou ik onze telco willen verzetten naar de middag, rond 16:00. Lukt dat?
>
> Groeten,
>
> [redacted]

Op 16 apr. 2019 om 12:14 heeft [redacted]
<[redacted]@edenmccallum.com; het volgende geschreven:

Beste [redacted] en [redacted]

Hierbij plan ik alvast de check in voor volgende week in.

Jullie kunnen inbellen op:
NL dial-in: 0207133444 / Conferenc= code: 7650461#

Met vriendelijke groet,
[redacted]

[redacted] to [redacted] & [redacted]
| Eden McCallum

T: +31 (0)20 3030 749 | E: [redacted]@edenmccallum.com

Eden McCallum LLP | Parnassusweg 821-a | UN Studio 10th Flour | 1082 LZ Amsterdam |The Netherlands | **www.edenmccallum.com<=span>**

Find our privacy policy here

This message may contain information that is confide=tial, privileged or otherwise protected from disclosure. If you are not th= intended recipient, please notify our office immediately: you should not =opy, forward, disclose or use the contents. Eden McCallum may monitor outg=ing and incoming mail for business purposes. Eden McCallum LLP is a limite= liability partnership registered in England and Wales (OC375785) with its=registered office at Orion House, 5 Upper St Martin's Lane, London= WC2H 9EA and locally registered offices in Amsterdam and Zurich.

<=div>

This message may contain information that is confidential, privileged or ot=erwise protected from disclosure. If you are not the intended recipient, p=ease notify our office immediately: you should not copy, forward, disclose or use the contents. Eden McCallum m=y monitor outgoing and incoming mail for business purposes. Eden McCallum =LP is a limited liability partnership registered in England and Wales (OC375785) with its registered office at Orion House, 5 Upper St Martin=80s Lane, London, WC2H 9EA and locally registered offices in Amsterdam =nd Zurich.

Van: 5.1.2.e
Aan: 5.1.2.e l@edenmccallum.com
Cc: 5.1.2.e
Onderwerp: Re: Concept interim resultaten
Datum: vrijdag 24 mei 2019 16:36:36

Dag 5.1.2.e

Nogmaals dank voor de analyses en de presentatie!
Gedegen analyses, heldere opbouw, top!

Groeten en een prettig weekend gewenst,

5.1.2.e

Op 24 mei 2019 om 08:36 heeft "5.1.2.e @edenmccallum.com" <5.1.2.e @edenmccallum.com> het volgende geschreven:

> Hi 5.1.2.e , 5.1.2.e ,
>
> Bijgevoegd de concept interim resultaten. Hierin zijn de analyses die we hebben besproken in verwerkt. Daarmee verwacht ik dat de resultaten richtinggevend zijn voor de einduitkomsten.
>
> Nieuw in deze versie:
>
> - Eten en drank verkopen op salonboten, en open sloepen
> - Een kritische blik op de kostenaannames van Ecorys, en aanpassing naar de scenario's waar wij mee rekenen
> - Restwaarde van sloepen (30% van nieuwprijs)
> - Validatie (en calibratie) van omzetschatting uit ticketverkoop van salonboten via andere schattingsmethoden
>
> Het document zelf is nog verre van af, maar de inhoud is stabiel. Het afmaken van het rapport (en longhand) zou snel moeten kunnen.
>
> Groet,
> 5.1.2.e

This message may contain information that is confidential, privileged or otherwise protected from disclosure. If you are not the intended recipient, please notify our office immediately: you should not copy, forward, disclose or use the contents. Eden McCallum may monitor outgoing and incoming mail for business purposes. Eden McCallum LLP is a limited liability partnership registered in England and Wales (OC375785) with its registered office at Orion House, 5 Upper St Martin's Lane, London, WC2H 9EA and locally registered offices in Amsterdam and Zurich.

Van: [redacted]
Aan: [redacted]
Onderwerp: RE: Contact voor vragen over RPA lijst
Datum: donderdag 25 april 2019 15:54:33

Dag [redacted]

[redacted] gaat komende dinsdag op vakantie – ik heb met haar besproken dat ze met spoed je vragen zal beantwoorden.

Als je de vragen uiterlijk morgen ochtend stuurt zal ze die morgen beantwoorden. Zet maar maar in de CC, dan kan ik nog nabellen indien nodig.

Groeten,
[redacted]

Van: [redacted] [mailto:[redacted]@amsterdam.nl]
Verzonden: donderdag 25 april 2019 15:52
Aan: [redacted]
CC: [redacted]@waternet.nl
Onderwerp: Contact voor vragen over RPA lijst

Dag [redacted]

Vragen over de RPA lijst kan je stellen aan [redacted] zij beheert deze lijst. Bij voorkeur ontvangt ze de vragen per email. Haar gegevens zijn:
[redacted]
staf Vergunningen, Toezicht & Handhaving
Telefoon 06-[redacted]
[redacted]@waternet.nl

Groeten,
[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

Van: [redacted]@edenmccallum.com
Aan: [redacted]
Cc: [redacted]
Onderwerp: RE: Dataverzoek vermakelijkheidsretributie
Datum: maandag 6 mei 2019 10:22:48
Bijlagen: Dataverzoek vermakelijkheidsretributie.xlsx

Best [redacted],

Hopelijk heb je een goede vakantie gehad!

Bij mijn weten heb ik geen reactie meer van je ontvangen voor je vakantie. Zou je kunnen laten weten wanneer ik de verzochte gegevens kan ontvangen?

Met vriendelijke groet,

[redacted]

Eden=McCallum [redacted]

+31 6 [redacted]

[redacted]@edenmccallum.com

From: [redacted]@edenmccallum.com <[redacted]@edemccallum.com>
Sent: Friday, 26 April 2019 11:32
To:Cc: [redacted] <[redacted]@amsterdam.nl>
Subject: Dataverzoek vermakelijkheidsretributie

Beste [redacted]**,**

Bedankt voor het korte overleg vanmorgen. Ik zou per mail bij je terugkomen met een specifiek verzoek.

Context:

De gemeente Amsterdam heeft Eden McCallum opdracht gegeven voor een

onderzoek naar de terugverdientijd van schepen die gebruikt worden voor passagiersvaart in Amsterdam, en is voornemens de resultaten van het onderzoek te gebruiken om specifiek beleid op te stellen. Het begrip terugverdientijd heeft juridische waarde voor de gemeente, en wordt gezien als een absolute ondergrens voor de duur van een vergunning. De opgevraagde gegevens zijn noodzakelijk om tot een goede inschatting van de terugverdientijd te komen en zullen alleen voor dit onderzoek worden gebruikt.

Gegevens:

De gegevens waar het om gaat betreft de vermakelijkheidsretributie, een belasting die wordt geheven per rondvaartpassagier (specifieke drempels, en uitzonderingen daar gelaten). Aan de hand van de afgedragen belasting is een inschatting te maken van het aantal passagiees per type boot. De belangrijkste beperking hierin voor het onderzoek, is dat geen specifieke gegevens over individuele bedrijven kan worden gedeeld. Om daaraan tegemoet te komen zijn groepen van bedrijven opgesteld, die altijd meer dan één entiteit omvatten. Waar mogelijk is de groep zo groot mogelijk gemaakt, maar gegeven de grote verscheidenheid aan schepen in de vaart, en de noodzaak om te komen tot een precieze schatting per type schip, zijn er ook groepen waarin slechts twee reders voorkomen.

Gegevensverzoek:

In bijgevoegde Excel is weergegeven welke entiteiten per groep moeten worden samengevoegd. De kenmerken waaraan de bedrijven zijn te identificeren zijn handelsnamen, en het Kamer van Koophandel nummer. Aangezien van bedrijven verschillende schrijfwijzen bestaan, kan het zijn dat een bedrijf (nummer) meerdere keren in de lijst voorkomt (bijvoorbeeld bij Rederij Lovers met en zonder spatie). Bij het samenstellen van het verzoek is ervoor gezorgd dat er altijd meerdere KvK nummers per groep zijn, om te voorkomen dat over individuele bedrijven gegevens worden gedeeld.

Mocht u naar aanleiding van dit verzoek nog verder vragen hebben, dan kunt u mij bereiken op onderstaand nummer en e-mailadres.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

Eden McCallum 5.1.2.e

+31 6 5.1.2.e

5.1.2.e @edenmccallum.c=m

This message may contain information that is confidential, privileged or ot=erwise protected from disclosure. If you are not the intended recipient, p=ease notify our office immediately: you should not copy, forward, disclose or use the contents. Eden McCallum m=y monitor outgoing and incoming mail for business purposes. Eden McCallum =LP is a limited liability partnership registered in England and Wales (OC375785) with its registered office at Orion House, 5 Upper St Martin=80s Lane, London, WC2H 9EA and locally registered offices in Amsterdam =nd Zurich.

Groep	KvK	Reder
Case 1	33065262	Meijers Rondvaartboten B.V.
Case 1	34226673	Edutech B.V.
Case 3	34300114	Amsterdamse Salonboot Rederij B.V.
Case 3	34201860	Jomart
Case 3	32116197	Salonboot Belle van Zuylen
Case 3	34229419	Stichting behoud salonboot Avanti
Case 3	34148255	Rederij Belle B.V.
Case 4	33288620	CBD Holding B.V.
Case 4	34313413	Classic Ship Service
Case 4	33217463	Salonboot Rederij Nederland B.V.
Case 4	01130096	WJH Beheer B.V.
Case 4	34380148	Stichting Maritieme Zaken
Case 4	34313413	I. Bruné Classic Ship Service
Case 5	04122188	Rederij 't Smidtje
Case 5	30026519	Sinta B.V.
Case 5	71209875	Flagship V.O.F.
Case 5	58044124	RK Management en Beheer B.V.
Case 5	71274189	Starboard Boats B.V.
Case 6	61916153	Orange Boats B.V.
Case 6	68073763	I-Tours
Case 7	33164380	Blue Boat Company
Case 7	34228777	Canal Rondvaart B.V.
Case 7	33076740	Rederij Lovers B.V.
Case 7	33140962	Rederij P. Kooij B.V.
Case 7	33279606	Rederij Plas
Case 7	64127826	New Orange B.V.
Case 7	64127826	New Orange B.V.
Case 7	33076740	Rederij Lovers B.V.
Case 7	68433158	Varo PartnerShips B.V.
Case 8	33209806	Amsterdam Canal Cruises
Case 8	60794801	Smidtje Exploitatie B.V.
Case 10	34145653	Amsterdam Boat Events
Case 10	33244192	Paradis Private Boat Tours B.V.
Case 10	31024096	Wolfsburght B.V.
Case 10	33244192	Paradis Private Boat Tours
Case 10	06087148	Stichting de Kalefater
Case 10	34145653	Amsterdam Boat Events
Case 10	34368029	Admiraal Heijn
Case 10	34368029	Zonneboot Amsterdam
Case 10	67329624	Amsterdamse Rondvaart Maatschappij
Case 10	34368029	E-Boats
Case 10	34368029	Zonneboot Amsterdam
Case 11	34153313	De Rederij C.V.
Case 11	34135390	Rederij Aemstelland BV
Case 11	33270850	Waterlelie Rondvaart
Case 11	32116194	Adeline B.V.
Case 11	34135390	Aemstelland B.V.
Case 11	34181087	Rederij Cruise with Us
Case 11	32116195	Salonboot Dame van Amstel B.V.

Case 11	34181087	Rederij Cruise with Us
Case 11	34151722	Oenone
Case 11	41214814	Stichting m.s. Agatha
Case 11	59384662	Bughouse Tours Amsterdam
Case 11	30038432	Scheepsbouw Achterbos Theo Kok
Case 11	57088985	Pro-Line Event Support
Case 12	34286280	Arviro B.V.
Case 12	50605402	Stichting Motorschip De Jonckvrouw
Case 12	59443014	Rederij de Jordaan
Case 12	86011679	Vaartuig
Case 13	Onbekend	Meinemad, W.D.
Case 13	Onbekend	Saloonboot Hilda
Case 13	Onbekend	Canal Explorer
Case 13	56801815	Mokumboot B.V.
Case 13	37125759	Ard Karsten Beheer B.V.
Case 13	Onbekend	Elektrohaven
Case 13	61580384	Boot2Go B.V.
Case 13	Onbekend	G. van Stijn Holding B.V.
Case 13	68415990	Booot V.O.F.
Case 13	68870302	Classic Boat Cruises
Case 13	37125759	Damtours.nl
Case 13	Onbekend	Flagship Amsterdam V.O.F.
Case 13	71232532	Fun Amsterdam
Case 13	Onbekend	Nelissen & Van Velsen
Case 13	27349735	Vallon B.V.
Case 13	Onbekend	XXX Boat Tours Amsterdam
Case 14	34360002	Amsterdam Sloep Huren VOF
Case 14	34296985	Algemene Amsterdamse Rederij Noord-Zuid B.V.
Case 14	34171914	Dankbaarheid Charters
Case 14	67870120	Floating Amsterdam B.V.
Case 14	52159760	Meijer Maritieme Services
Case 14	67916759	Pure Boats B.V.i.o.
Case 14	65274571	Rederij Voogd B.V.
Case 14	58278206	The Flying Dutch Guide
Case 14	61249602	VaDa Security
Case 15	33290675	Canal Motorboats B.V.
Case 15	34271461	Sloepdelen B.V.
Case 15	57676747	Boaty B.V.
Case 15	61607614	Plastic Whale B.V.
Case 15	52045692	Supiore B.V.
Case 15	34282553	Rederij Paping
Case 15	60078855	Dreamtime Boat Tours
Case 15	59491086	Ambolux Classic Ecoboats
Case 15	52305635	Stichting Plastic Whale
Case 15	54876354	Bootverhuur Amsterdam
Case 15	64821846	Amsterdam Bootverhuur B.V.
Case 15	34149005	Jachtwerf de Hoop
Case 15	34150328	Stevens Watersport
Case 15	63046768	Amsterdam Boat Adventures
Case 15	34264912	Canal Affaires

Case 15	34280469	Kracht -7
Case 15	67472354	Lab6
Case 20	33202371	Amsterdamse Watertaxi Centrale B.V.
Case 20	33201408	Canal Bus
Case 20	34184567	Canal Company
Case 20	34329648	Rederij Amsterdam B.V.
Case 20	67776809	Rederij Friendship B.V.
Case 20	01090075	Rederij Griffioen
Case 20	63246074	Smidtje Beheer B.V.
Case 20	34256485	Smidtje Holding B.V.
Case 20	01090075	Rederij Griffioen
Case 20	33201408	Canal Bus B.V.
Case 20	34219160	Stichting Cordaan Groep
Case 20	32119390	Rock that Boat
Case 20	34184567	Canal Company
Case 20	34184567	Canal Company B.V.
Case 20	34184567	Canal Company B.V.
Case 20	63246074	Smidtje Beheer B.V.
Case 21	33298671	Avontuur Amsterdam
Case 21	30134431	Hollandsche Vaartochten Maatschappij B.V.
Case 21	73234907	Rederij de Nederlanden
Case 21	56684835	Rederij Vlaun
Case 21	73234907	Rederj de Nederlanden
Case 21	34379704	Hannekes Boot
Case 21	34275812	Sloepvrienden
Case 21	54696100	Amsterdam Boat Center
Case 21	50080105	Leemstar
Case 21	34275812	Sloepvrienden
Case 21	64222519	Amstelboats.nl
Case 21	34184883	Luxe Boten B.V.
Case 21	34115403	Vereniging Vrienden van de Boonapanich
Case 21	33298802	Stichting Batello
Case 21	34253308	Adam's Boats B.V.
Case 21	04022884	Atropa Belladonna B.V.
Case 21	33253631	Café de Sluyswacht
Case 21	57649669	Demi Trading
Case 21	54481287	Doeke Visser
Case 21	59134232	Electric Tours B.V.
Case 21	05041473	Ir. P.P.A. Berk Beheer Zwolle B.V.
Case 21	62118331	Rederij Nassau B.V.
Case 21	34178332	Sailtye
Case 21	34358841	Sop B.V.
Case 21	55154077	Windkracht 18 B.V.
Case 21	54696100	Amsterdam Boat Center
Case 21	57649669	Demi Trading
Case 21	34178332	Sailtye
Case 21	34184883	Vereniging van Vrienden van de Britannia

Van: 5.1.2.e
Aan: Fiscalegegevens
Cc: 5.1.2.e 5.1.2.e
Onderwerp: Re: Dataverzoek vermakelijkheidsretributie
Datum: dinsdag 7 mei 2019 16:17:36
Bijlagen: Dataverzoek vermakelijkheidsretributie (updated).xlsx
Prioriteit: Hoog

Dag 5.1.2.e

Zoals besproken over de telefoon hebben we het dataverzoek aangepast. Per categorie zitten er nu minsten 3 KvK nummers.

Graag ontvangen we de Vermakelijkheidsretributie over 2018 onderverdeeld naar de categorieën in bijgaand bestand.

Dank en groeten,
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

> Op 6 mei 2019, om 14:01 heeft 5.1.2.e <5.1.2.e @amsterdam.nl> het volgende geschreven:
>
> Beste 5.1.2.
>
> In aanvulling graag je reactie richten aan 'fiscale gegevens', zodat je voor beantwoording niet enkel van mij afhankelijk bent.
>
> Met vriendelijke groet,
>
> mr. 5.1.2.e
> Belastingen
> Gemeente Amsterdam
> M: (+31) 06 5.1.2.e
> Werkdagen: maandag, dinsdag, woensdag en donderdag

Van: 5.1.2.e
Verzonden: maandag 6 mei 2019 13:59
Aan: 5.1.2.e @edenmccallum.com'
CC: 5.1.2.e 5.1.2.e 5.1.2.e
Onderwerp: RE: Dataverzoek vermakelijkheidsretributie

Hoi 5.1.2.

Helaas, geen akkoord op dit verzoek in deze vorm. De te leveren informatie is door de beperkte groepsomvang eenvoudig te herleiden tot individuele partijen. Die herleidbaarheid raakt natuurlijk de vereiste fiscale geheimhouding. Daarbij lijken enkele ondernemingen eenmanszaken te betreffen. Verwerking van tot personen herleidbare informatie vereist een wettelijke grondslag volgens de AVG. Die grondslag heeft de inspecteur der belastingen natuurlijk wel.

Daarbij is een mail en telefoongesprek voor ons een onvoldoende basis om vast te stellen dat het verzoek daadwerkelijk is gebaseerd op een opdracht van het college.

Ik wil je verzoeken voor verdere en/of nadere contact op te nemen met 5.1.2.e
Zijn mailadres is 5.1.2.e@amsterdam.nl.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e
5.1.2.e

Gemeente Amsterdam
Belastingen

Herikerbergweg 290, 1101 CT Amsterdam
Postadres: Postbus 23475, 1100 DZ Amsterdam
www.amsterdam.nl/belastingen

M. 06 5.1.2.e
<mailto 5.1.2.e @amsterdam.nl>

Van: 5.1.2.e @edenmccallum.com
[mailto: 5.1.2.e @edenmccallum.com]
Verzonden: maandag 6 mei 2019 10:23
Aan: 5.1.2.e
CC: 5.1.2.e
Onderwerp: RE: Dataverzoek vermakelijkheidsretributie

Best 5.1.2.e

Hopelijk heb je een goede vakantie gehad!

Bij mijn weten heb ik geen reactie meer van je ontvangen voor je vakantie. Zou je kunnen laten weten wanneer ik de verzochte gegevens kan ontvangen?

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

Eden McCallum 5.1.2.e
+31 6 5.1.2.e
5.1.2.e @edenmccallum.com

From: 5.1.2.e @edenmccallum.com
<5.1.2.e @edenmccallum.com>
Sent: Friday, 26 April 2019 11:32
To: 5.1.2.e <5.1.2.e @amsterdam.nl>
Cc: 5.1.2.e <5.1.2.e @amsterdam.nl>
Subject: Dataverzoek vermakelijkheidsretributie

Beste 5.1.2.e

Bedankt voor het korte overleg vanmorgen. Ik zou per mail bij je terugkomen met een specifiek verzoek.

Context:
De gemeente Amsterdam heeft Eden McCallum opdracht gegeven voor een onderzoek naar de terugverdientijd van schepen die gebruikt worden voor passagiersvaart in Amsterdam, en is voornemens de resultaten van het onderzoek te gebruiken om specifiek beleid op te stellen. Het begrip terugverdientijd heeft juridische waarde voor de gemeente, en wordt gezien als een absolute ondergrens voor de duur van een vergunning. De opgevraagde gegevens zijn noodzakelijk om tot een goede inschatting van de terugverdientijd te komen en zullen alleen voor dit onderzoek worden gebruikt.

Gegevens:
De gegevens waar het om gaat betreft de vermakelijkheidsretributie, een belasting die wordt geheven per rondvaartpassagier (specifieke drempels, en uitzonderingen daar gelaten). Aan de hand van de afgedragen belasting is een inschatting te maken van het aantal passagiers per type boot. De belangrijkste beperking hierin voor het onderzoek, is dat geen specifieke gegevens over individuele bedrijven kan worden gedeeld. Om daaraan tegemoet te komen zijn groepen van bedrijven opgesteld, die altijd meer dan één entiteit omvatten. Waar mogelijk is de groep zo groot mogelijk gemaakt, maar gegeven de grote verscheidenheid aan schepen in de vaart, en de noodzaak om te komen tot een precieze schatting per type schip, zijn er ook groepen waarin slechts twee reders voorkomen.

Gegevensverzoek:
In bijgevoegde Excel is weergegeven welke entiteiten per groep moeten worden samengevoegd. De kenmerken waaraan de bedrijven zijn te identificeren zijn handelsnamen, en het Kamer van Koophandel nummer. Aangezien van bedrijven verschillende schrijfwijzen bestaan, kan het zijn dat een bedrijf (nummer) meerdere keren in de lijst voorkomt (bijvoorbeeld bij Rederij Lovers met en zonder spatie). Bij het samenstellen van het verzoek is ervoor gezorgd dat er altijd meerdere KvK

nummers per groep zijn, om te voorkomen dat over individuele bedrijven gegevens worden gedeeld.

Mocht u naar aanleiding van dit verzoek nog verder vragen hebben, dan kunt u mij bereiken op onderstaand nummer en e-mailadres.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

Eden McCallum [redacted]
+31 6 [redacted]
[redacted] @edenmccallum.com

This message may contain information that is confidential, privileged or otherwise protected from disclosure. If you are not the intended recipient, please notify our office immediately: you should not copy, forward, disclose or use the contents. Eden McCallum may monitor outgoing and incoming mail for business purposes. Eden McCallum LLP is a limited liability partnership registered in England and Wales (OC375785) with its registered office at Orion House, 5 Upper St Martin's Lane, London, WC2H 9EA and locally registered offices in Amsterdam and Zurich.

Groep	KvK	Reder
Case 1	33065262	Meijers Rondvaartboten B.V.
Case 1	34226673	Edutech B.V.
Case 1	60794801	Smidtje Exploitatie B.V.
Case 2	33209806	Amsterdam Canal Cruises
Case 2	33279606	Rederij Plas
Case 2	34228777	Canal Rondvaart B.V.
Case 2	64127826	New Orange B.V.
Case 2	64127826	New Orange B.V.
Case 2	68433158	Varo PartnerShips B.V.
Case 3	32116197	Salonboot Belle van Zuylen
Case 3	34148255	Rederij Belle B.V.
Case 3	34201860	Jomart
Case 3	34229419	Stichting behoud salonboot Avanti
Case 3	34300114	Amsterdamse Salonboot Rederij B.V.
Case 4	01130096	WJH Beheer B.V.
Case 4	33217463	Salonboot Rederij Nederland B.V.
Case 4	33288620	CBD Holding B.V.
Case 4	34313413	Classic Ship Service
Case 4	34313413	I. Bruné Classic Ship Service
Case 4	34380148	Stichting Maritieme Zaken
Case 5	04122188	Rederij 't Smidtje
Case 5	30026519	Sinta B.V.
Case 5	58044124	RK Management en Beheer B.V.
Case 5	71209875	Flagship V.O.F.
Case 5	71274189	Starboard Boats B.V.
Case 6	34271461	Sloepdelen B.V.
Case 6	34280469	Kracht -7
Case 6	34282553	Rederij Paping
Case 6	52305635	Stichting Plastic Whale
Case 6	60078855	Dreamtime Boat Tours
Case 6	61916153	Orange Boats B.V.
Case 6	63046768	Amsterdam Boat Adventures
Case 6	68073763	I-Tours
Case 7	33076740	Rederij Lovers B.V.
Case 7	33076740	Rederij Lovers B.V.
Case 7	33140962	Rederij P. Kooij B.V.
Case 7	33164380	Blue Boat Company
Case 10	06087148	Stichting de Kalefater
Case 10	31024096	Wolfsburght B.V.
Case 10	33244192	Paradis Private Boat Tours
Case 10	33244192	Paradis Private Boat Tours B.V.
Case 10	34145653	Amsterdam Boat Events
Case 10	34145653	Amsterdam Boat Events
Case 10	34368029	Admiraal Heijn
Case 10	34368029	E-Boats
Case 10	34368029	Zonneboot Amsterdam
Case 10	34368029	Zonneboot Amsterdam
Case 10	67329624	Amsterdamse Rondvaart Maatschappij
Case 11	30038432	Scheepsbouw Achterbos Theo Kok

Case 11	32116194	Adeline B.V.
Case 11	32116195	Salonboot Dame van Amstel B.V.
Case 11	33270850	Waterlelie Rondvaart
Case 11	34135390	Aemstelland B.V.
Case 11	34135390	Rederij Aemstelland BV
Case 11	34151722	Oenone
Case 11	34153313	De Rederij C.V.
Case 11	34181087	Rederij Cruise with Us
Case 11	34181087	Rederij Cruise with Us
Case 11	41214814	Stichting m.s. Agatha
Case 11	57088985	Pro-Line Event Support
Case 11	59384662	Bughouse Tours Amsterdam
Case 12	34286280	Arviro B.V.
Case 12	50605402	Stichting Motorschip De Jonckvrouw
Case 12	59443014	Rederij de Jordaan
Case 12	86011679	Vaartuig
Case 13	27349735	Vallon B.V.
Case 13	37125759	Ard Karsten Beheer B.V.
Case 13	37125759	Damtours.nl
Case 13	56801815	Mokumboot B.V.
Case 13	61580384	Boot2Go B.V.
Case 13	68415990	Booot V.O.F.
Case 13	68870302	Classic Boat Cruises
Case 13	71232532	Fun Amsterdam
Case 13	Onbekend	Canal Explorer
Case 13	Onbekend	Elektrohaven
Case 13	Onbekend	Flagship Amsterdam V.O.F.
Case 13	Onbekend	G. van Stijn Holding B.V.
Case 13	Onbekend	Meinemad, W.D.
Case 13	Onbekend	Nelissen & Van Velsen
Case 13	Onbekend	Saloonboot Hilda
Case 13	Onbekend	XXX Boat Tours Amsterdam
Case 14	34171914	Dankbaarheid Charters
Case 14	34296985	Algemene Amsterdamse Rederij Noord-Zuid B.V.
Case 14	34360002	Amsterdam Sloep Huren VOF
Case 14	52159760	Meijer Maritieme Services
Case 14	58278206	The Flying Dutch Guide
Case 14	61249602	VaDa Security
Case 14	65274571	Rederij Voogd B.V.
Case 14	67870120	Floating Amsterdam B.V.
Case 14	67916759	Pure Boats B.V.i.o.
Case 15	33290675	Canal Motorboats B.V.
Case 15	34149005	Jachtwerf de Hoop
Case 15	34150328	Stevens Watersport
Case 15	34264912	Canal Affaires
Case 15	52045692	Supiore B.V.
Case 15	54876354	Bootverhuur Amsterdam
Case 15	57676747	Boaty B.V.
Case 15	59491086	Ambolux Classic Ecoboats
Case 15	61607614	Plastic Whale B.V.

Case 15	64821846	Amsterdam Bootverhuur B.V.
Case 15	67472354	Lab6
Case 20	01090075	Rederij Griffioen
Case 20	01090075	Rederij Griffioen
Case 20	32119390	Rock that Boat
Case 20	33201408	Canal Bus
Case 20	33201408	Canal Bus B.V.
Case 20	33202371	Amsterdamse Watertaxi Centrale B.V.
Case 20	34184567	Canal Company
Case 20	34184567	Canal Company
Case 20	34184567	Canal Company B.V.
Case 20	34184567	Canal Company B.V.
Case 20	34219160	Stichting Cordaan Groep
Case 20	34256485	Smidtje Holding B.V.
Case 20	34329648	Rederij Amsterdam B.V.
Case 20	63246074	Smidtje Beheer B.V.
Case 20	63246074	Smidtje Beheer B.V.
Case 20	67776809	Rederij Friendship B.V.
Case 21	04022884	Atropa Belladonna B.V.
Case 21	05041473	Ir. P.P.A. Berk Beheer Zwolle B.V.
Case 21	30134431	Hollandsche Vaartochten Maatschappij B.V.
Case 21	33253631	Café de Sluyswacht
Case 21	33298671	Avontuur Amsterdam
Case 21	33298802	Stichting Batello
Case 21	34115403	Vereniging Vrienden van de Boonapanich
Case 21	34178332	Sailtye
Case 21	34178332	Sailtye
Case 21	34184883	Luxe Boten B.V.
Case 21	34184883	Vereniging van Vrienden van de Britannia
Case 21	34253308	Adam's Boats B.V.
Case 21	34275812	Sloepvrienden
Case 21	34275812	Sloepvrienden
Case 21	34358841	Sop B.V.
Case 21	34379704	Hannekes Boot
Case 21	50080105	Leemstar
Case 21	54481287	Doeke Visser
Case 21	54696100	Amsterdam Boat Center
Case 21	54696100	Amsterdam Boat Center
Case 21	55154077	Windkracht 18 B.V.
Case 21	56684835	Rederij Vlaun
Case 21	57649669	Demi Trading
Case 21	57649669	Demi Trading
Case 21	59134232	Electric Tours B.V.
Case 21	62118331	Rederij Nassau B.V.
Case 21	64222519	Amstelboats.nl
Case 21	73234907	Rederij de Nederlanden
Case 21	73234907	Rederj de Nederlanden

Van: 5.1.2.e
Aan: 5.1.2.e
Cc: 5.1.2.e ; 5.1.2.e
Onderwerp: Re: Document met edits en gele boxen
Datum: vrijdag 31 mei 2019 16:05:44
Bijlagen: 20190528 Concept Rapport V4 5.1.2.e .pptx
Naamloze bijlage 00035.htm

Hierbij retour met mijn opmerkingen (in oranje).

Flow van het document is logisch en prettig opgebouwd.

Groeten,
5.1.2.e



Terugverdientijd passagiersvaart Amsterdam

28-05-2019

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.

Agenda

Samenvatting

Belangrijkste aannames

- Investering
- Omzet
- Kosten

Bevindingen per case

Karakteristieken van 6 representatieve ‘standaardboten’ als basis voor dit onderzoek

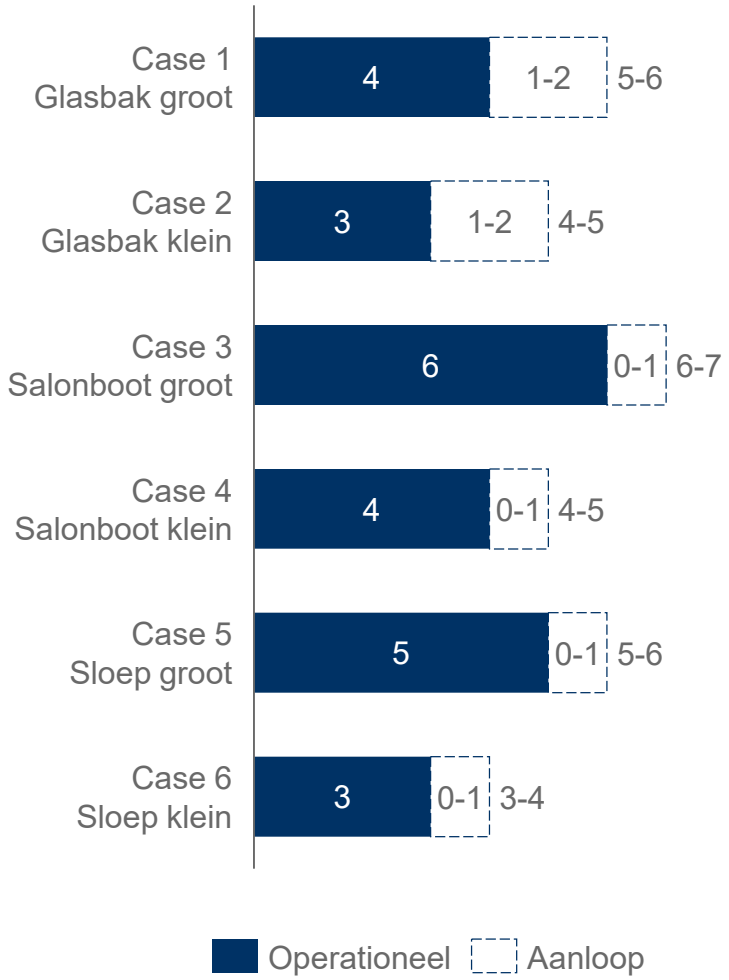
Beschrijving boten meegenomen in het onderzoek

Eigenschap	Case 1	Case 2	Case 3	Case 4	Case 5	Case 6
	Glasbak groot	Glasbak 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
Aandrijving	Diesel	Elektrisch	Elektrisch	Elektrisch	Elektrisch	Elektrisch

Bron: RPA lijst; Eden McCallum analyse

Terugverdientijd van een investering in passagiersrondvaart per type boot

Terugverdientijd (in hele jaren)



Toelichting

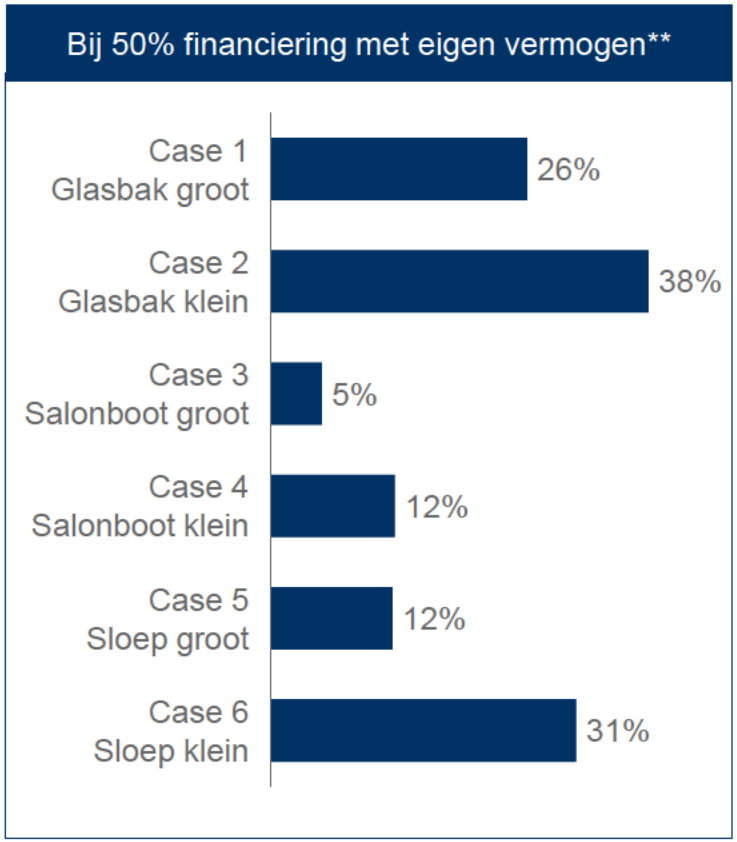
- **Operationele jaren**
  - Tijdens de operationele tijd (dat de boot in de vaart is) moet de investering worden terugverdiend
  - Tijdens deze periode hebben partijen een afgebouwd schip, de juiste vergunningen, een efficiënte organisatie, een goed werkend verkoopnetwerk.
- **Aanloop jaren**
  - In de aanloopperiode verdient een reder minder, of helemaal niets
  - De aanloopperiode wordt geacht te beginnen op het moment dat de reder weet dat hij een vergunning krijgt.
  - De aanloopperiode kan gebruikt worden om de boot te laten (ver)bouwen, personeel aan te trekken en voldoende passagiersvolume op te bouwen om als “operationeel” te gaan gelden

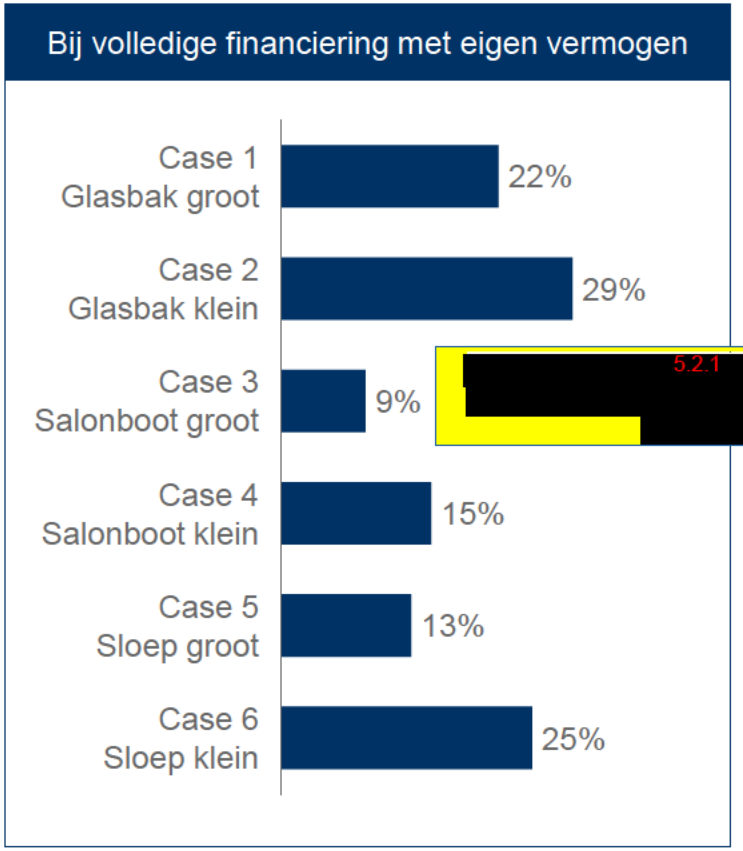
Bron: Meerdere bronnen; Eden McCallum model

Rendement op geinvesteerd vermogen afhankelijk van aandeel eigen vermogen

[redacted]

Gemiddeld jaarlijk rendement* in %





[redacted]

[redacted]

* Gemiddelde rendement in het jaar op vorige pagina. Berekend als volgt: ((investering + dividenden) / investering) ^ (1 / aantal jaar) -1. Investering is het benodigde eigen vermogen, en het aantal is gezet op het jaar waarin de boot is terugverdiend, respectievelijk 4, 3, 7, 4, 5, 3 voor case 1 tot en met 6

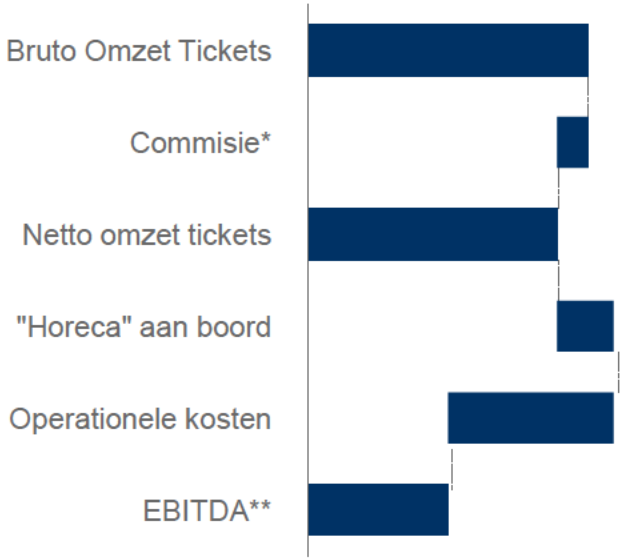
** Base case: vreemd vermogen 50% van de investering, tegen 5% rente. Aangenomen looptijd is 5 jaar, met uitzondering van case 3, waar 8 jaar looptijd is aangenomen

Bron: Meerdere bronnen; Eden McCallum model

Toegepaste rekenmethodiek voor bepalen terugverdientijden

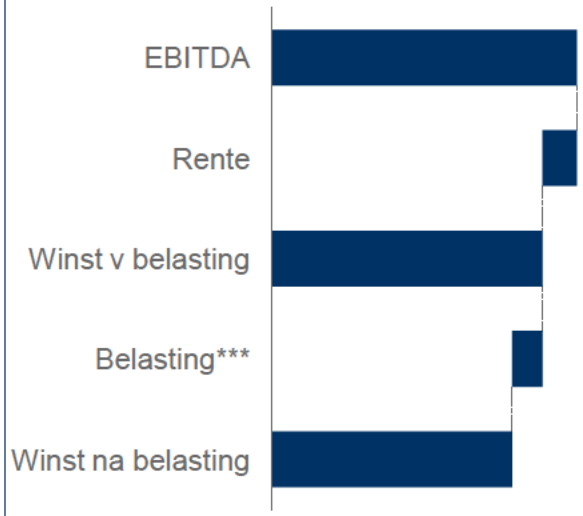
Toelichting financiële rekenmethodiek zoals toegepast in rekenmodel

Operationele winst



Per boot is aan de hand van bovenstaande financiële variabelen geschat wat de winstgevendheid is per jaar dat een boot operationeel is

Beschikbare winst voor afbetalen investering



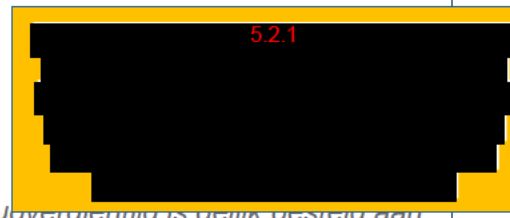
Wanneer de som van de winsten na belasting gelijk is aan de investering in de boot minus de restwaarde, dan is de investering terugverdiend. Hieruit volgt het aantal benodigde operationele jaren voor terugverdienen investering

Totale terugverdientijd

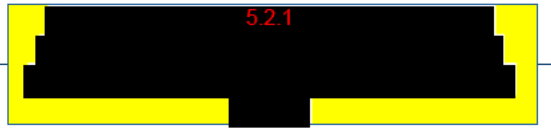
Benodigde operationele jaren voor terug-verdienen vestering

Benodigde jaren om operationeel te worden

Totale terugverdientijd



De totale terugverdientijd is gelijk gesteld aan het aantal benodigde operationele jaren voor terugverdienen investering plus de benodigde aanlooptijd om operationeel te worden



* Onder Commissie wordt ook de betaalde vermakel jkheidsretributie gevat, aangezien die belasting volledig volume-afhankelijk is
** EBITDA: Earning Before Intertest, Taxes, Depreciation and Amortization
*** Er zou ook rekening gehouden kunnen worden met het effect van afschrijvingen op de hoogte van de winstbelasting. Dat zou de terugverdientijd korter maken.

Bron: Eden McCallum analyse

Startinvestering en restwaarde zoals gehanteerd in model

Toelichting uitgangspunten startinvestering en restwaarde

Case	Aanschaf	Restwaarde	Terug te verdienen*	Toelichting
Case 1 Glasbak groot	€ 600 k**	€ 0	€ 600 k	• Type case: nieuw kopen en volledig afschrijven • Inschatting aanname: conservatief • Toelichting: conservatieve aanname voor de restwaarde omdat de tweedehandsmarkt voor glasbakken klein/ onzeker is (restwaarde van grote glasbakken is in interviews ook geschat op € 280-400 k, maar met onzekere verkoopduur).
Case 2 Glasbak klein	€ 400 k	€ 0	€ 400 k	
Case 3 Salonboot groot	€ 650 k	€ 300 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)
Case 4 Salonboot klein	€ 450 k	€ 150 k	€ 300 k	
Case 5 Sloep groot	€ 80 k	€ 24 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 [redacted] restwaarde op slechts 30% van de nieuwprijs
Case 6 Sloep klein	€ 35 k	€ 11 k	€ 24 k	• Type case: nieuw kopen en volledig afschrijven • Inschatting aanname: conservatief (restwaarde 30%) • Toelichting: conservatieve aanname voor aanschafwaarde (er bestaat een aanzienlijke tweedehandsmarkt voor sloepen) en conservatieve aanname voor restwaarde op slechts 30% van de nieuwprijs

* Naast aanschaf, is er ook voor €1200 aan opstartkosten voor het aanvragen van benodigde vergunningen meegenomen in de investering (niet getoond hier)

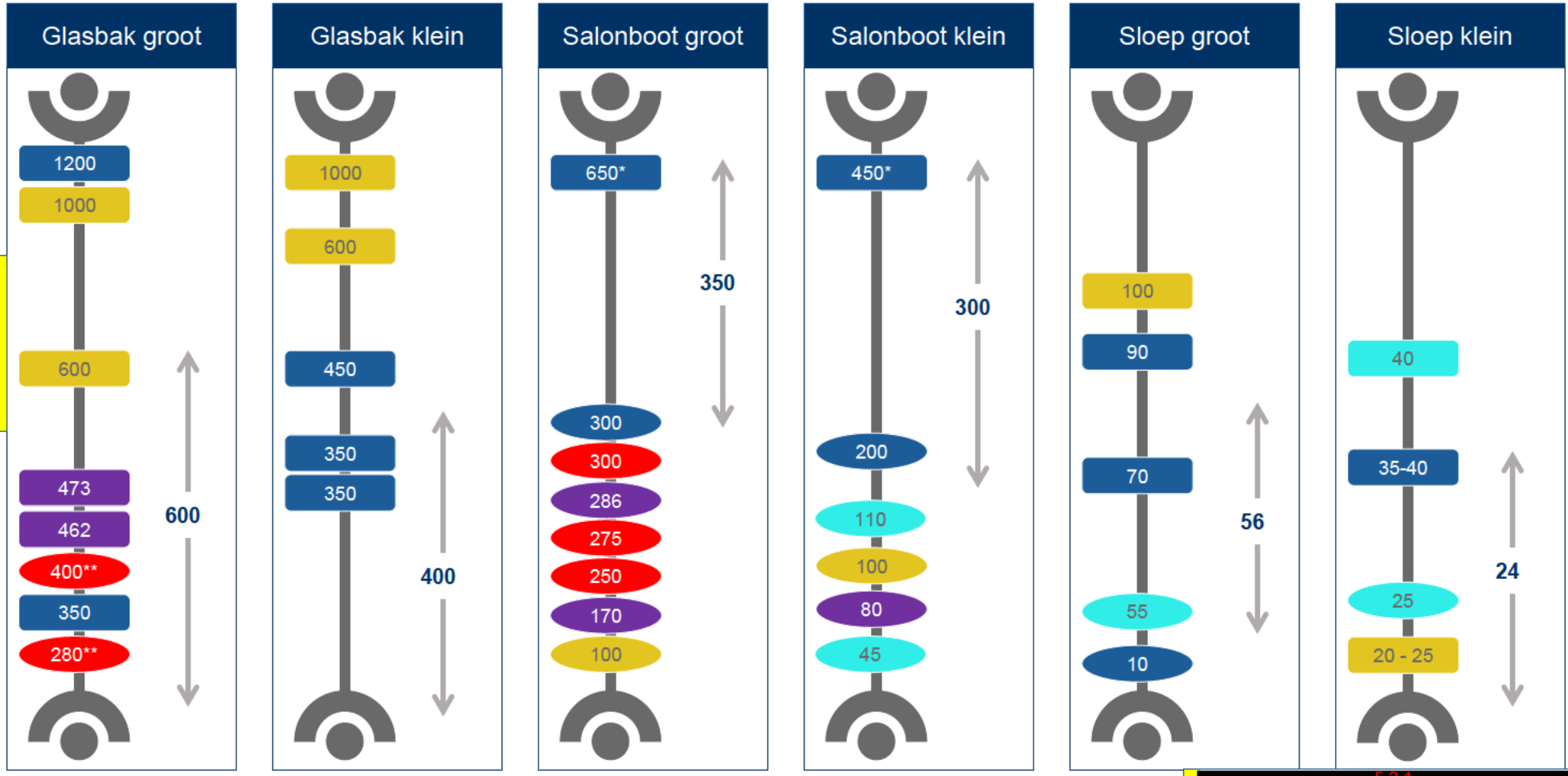
** Mogelijk dat reders in het verleden een hogere aanschafpr js hebben betaald, richting €1 mi joen. Bij een restwaarde van €400 k blijft de terug te verdienen investering € 600 k

Bron: Meerdere bronnen

Overzicht gebruikte datapunten

[redacted]

Schatting aanschafwaarde boot



[redacted]

9 Bron: Meerdere bronnen, zie legenda; *Salonboot nieuw laten bouwen, met oud casco. ** Gebaseerd op overdracht meerdere schepen

Agenda

Samenvatting

Belangrijkste aannames

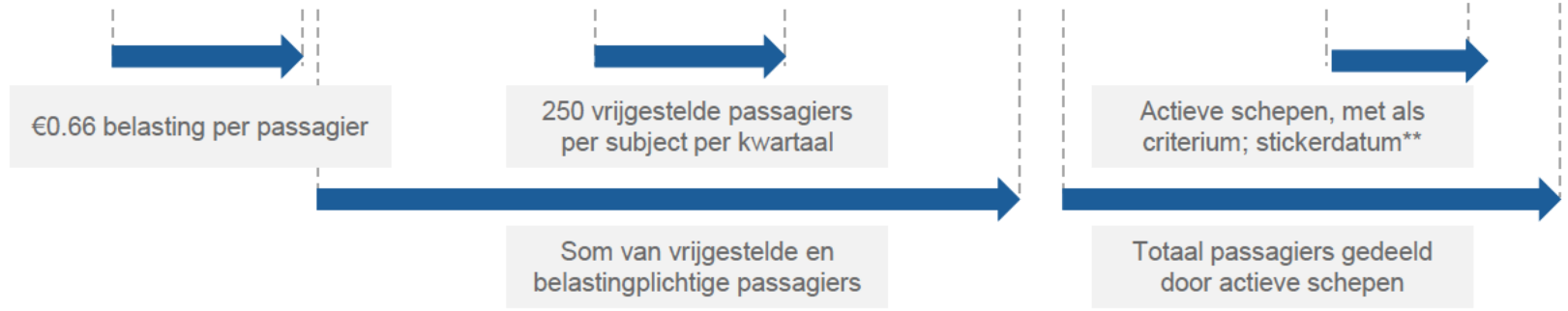
- Investering
- **Omzet**
- Kosten

Bevindingen per case

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

(Onderbouwing) aangenomen aantal passagiers per [redacted] 5.2.1

Type boot	Afgedragen belasting € x 1 000	# belastingplichtige passagiers x 1 000	# subjecten	# vrijgestelde passagiers x 1 000	Totaal # passagiers x 1000	# actieve schepen	# passagiers per boot per jaar x 1 000
Case 1	2 959	4 484	10	10	4 494	94.0	**47.8**
Case 2							**39.1***
Case 3	6	8	3	3	11	3.0	**3.8**
Case 4	14	21	3	3	24	7.0	**3.5**
Case 5	35	53	3	3	56	13.7	**4.1**
Case 6	22	33	4	4	37	27.8	**1.3**
Overige	769	1 166	94	94	1 260	377.5	**16.9**
Totaal	3 805	5 765	117	117	5 882	523	

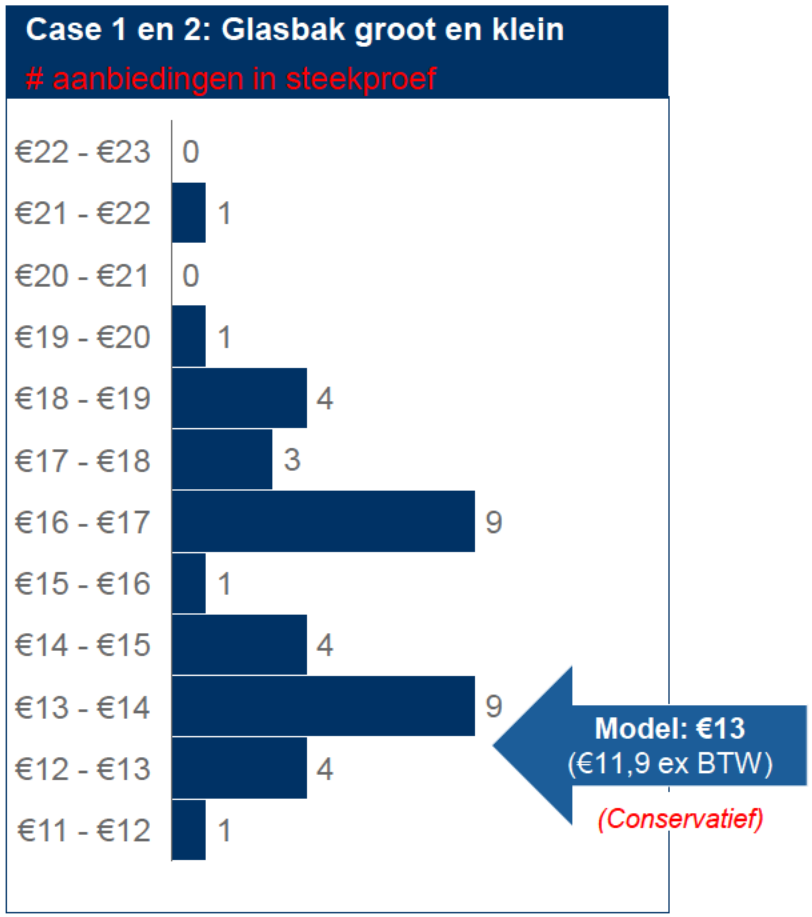


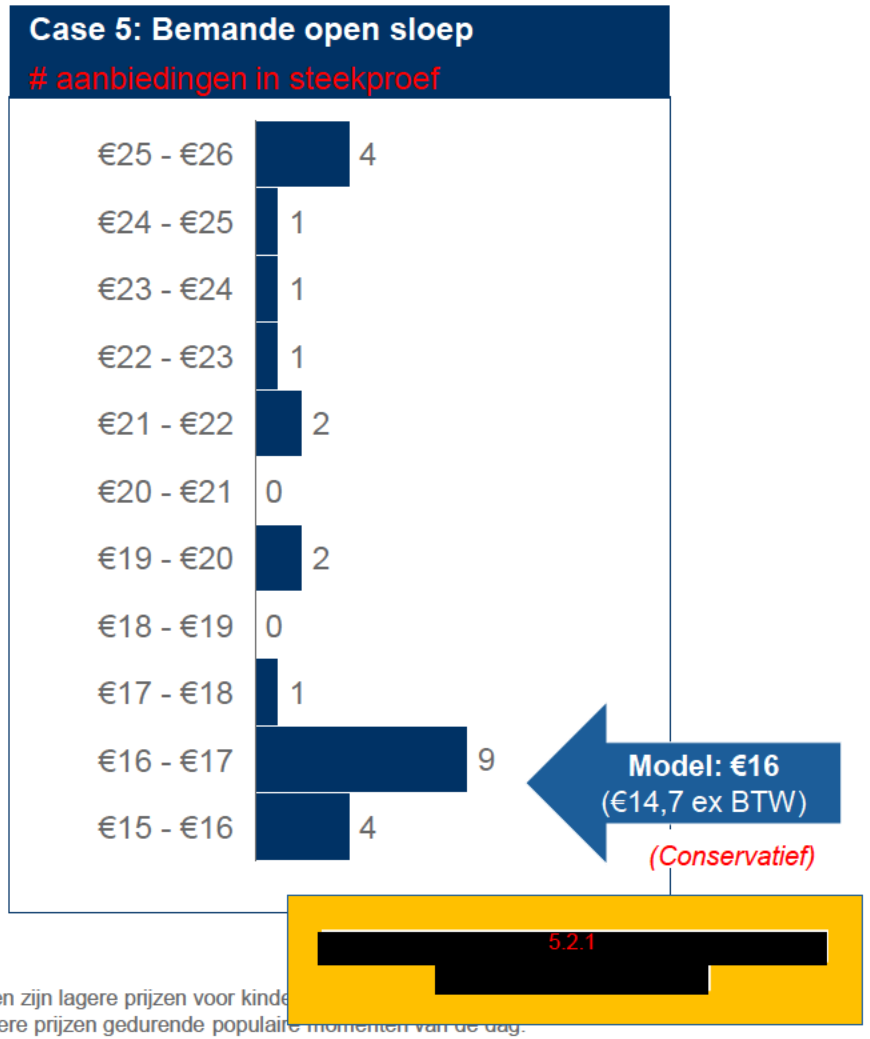
* In Case 1 zitten 94 schepen, met een gemiddelde capaciteit van 79 personen. De capaciteit van schepen in Case 2 is 65 personen. Uitgaande van dezelfde bezettingsgraad als in Case 1, komt het geschatte volume op 39.1 duizend passagiers per jaar

** Tussen het verlenen van een vergunning en het varen met een schip zit enige tijd. Als extreem voorbeeld geldt dat sommige vergunde schepen nog moeten worden gebouwd. Als een schip aan alle vereisten voor passagiersvaart voldoet, verkrijgt het een sticker. Die stickerdatum geeft aan wanneer een schip mag beginnen met het vervoeren van passagiers. ~~Dit criterium wijkt af van het vergunningsdatum-criterium gehanteerd door Ecorys~~.

Prijs per regulier ticket – boottype 1, 2 en 5

Geadverteerde ticketprijzen voor een reguliere tour obv steekproef
€ per ticket inclusief 9% BTW





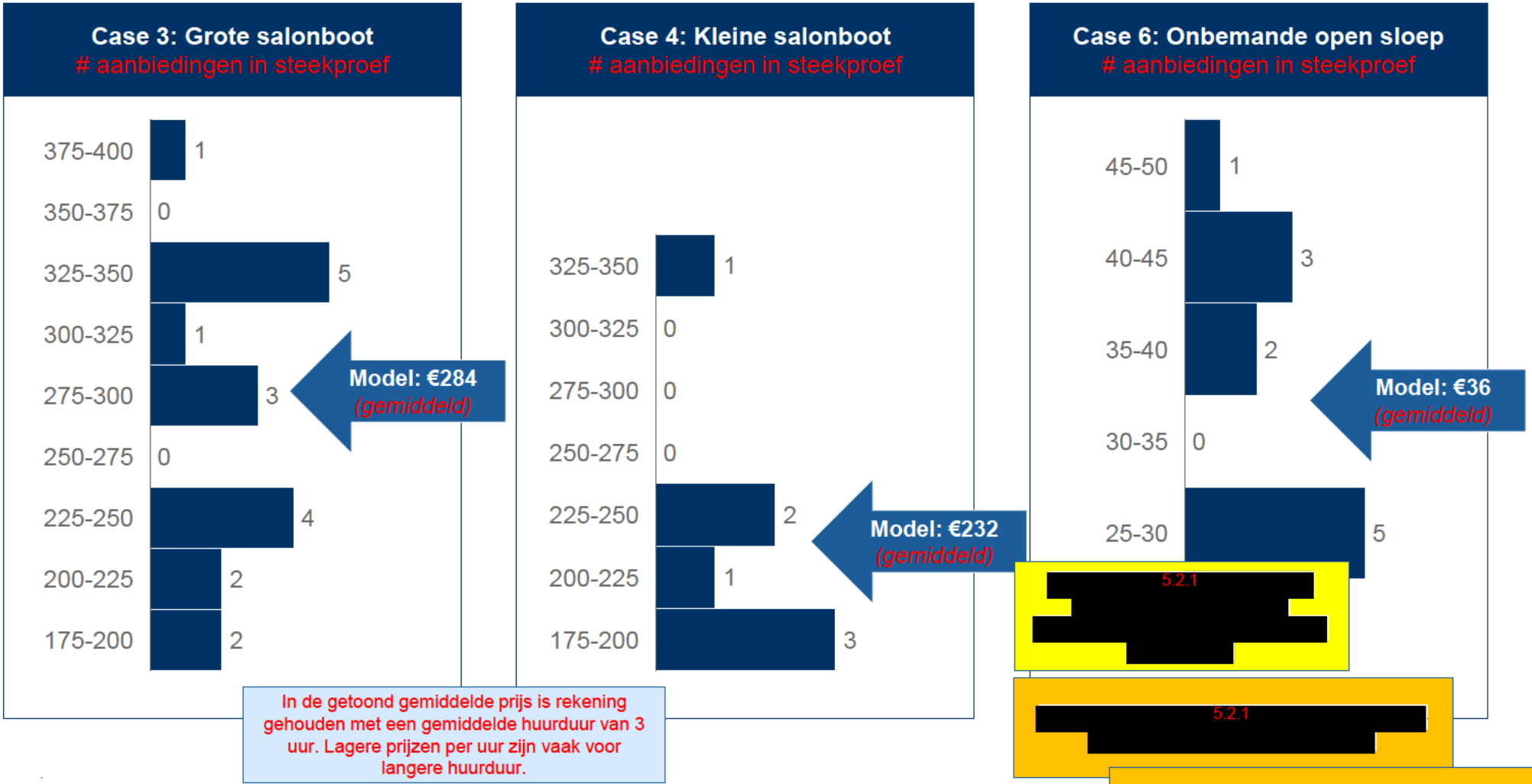
* Tevens meegenomen in de case is een lagere pr js voor groepen (€6 p.p, inc BTW). Niet meegenomen zijn lagere prijzen voor kinde
voor arrangementen met eten en drinken, hogere prijzen tijdens het Amsterdam Light Festival en hogere prijzen gedurende populaire momenten van de dag.

 Bron: Websites ticketverkopers

Prijs per uur – boot type 3, 4 en 6

Geadverteerde uurprijzen per type boot obv steekproef

€ per uur inclusief 9% BTW



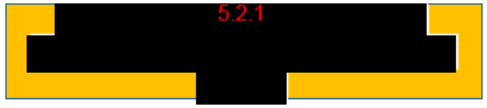
In de getoond gemiddelde prijs is rekening gehouden met een gemiddelde huurduur van 3 uur. Lagere prijzen per uur zijn vaak voor langere huurduur.

* In de getoond gemiddelde prijs is rekening gehouden met een gemiddelde huurduur van 3 uur. Lagere prijzen per uur zijn vaak voor langere huurd

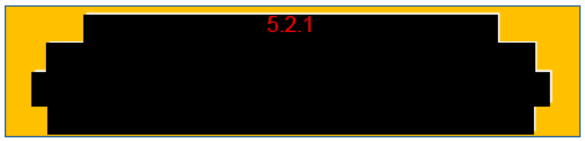
 Bron: Websites ticketverkopers

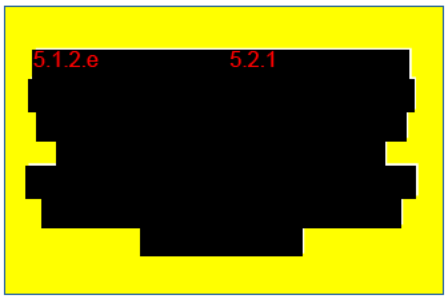
Van prijs per uur naar prijs per passagier – boottype 3, 4 en 6

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



Case	Prijs per uur (inc BTW)	Prijs per uur (ex BTW)**	Aanname duur huur (# uur)	Aanname groepsgrootte (# passagiers)	Prijs per passagier (ex BTW)	Groepsgrootte / bootcapaciteit
Case 3 Grote salonboot	€ 284	€ 261	3	22	**€ 35.6**	22 / 30
Case 4 Kleine salonboot	€ 232	€ 213	2	8	**€ 53.3** *	8 / 12
Case 6 Open sloep	€ 36	€ 33	3**	5	**€19.9**	5 / (6 tot 9)





* Losse tickets voor kleine salonboten z jn goedkoper nl. circa €25 (inc BTW). In het model is aangenomen dat 30% losse ticketverkoop is. Wat de gemiddelde opbrengst per passagier op €44 brengt

** De huur per uur wordt bij open sloepen goedkoper naarmate je langer huurt. Aangenomen is een gemiddelde huur duur van 3 uur

Bron: Websites ticketverkopers

Omzet uit ticketverkoop per type boot

Toelichting uitgangspunten: netto jaar omzet per boot uit ticketverkoop

[redacted] 5.2.1

Case	# passagiers per boot per jaar	Gemiddelde prijs per passagier* (ex BTW)	Bruto jaar omzet per boot	Commissie aan derden en belasting	Netto jaar omzet per boot uit tickets**	Toelichting onderliggende aannames
Case 1 Glasbak groot	47 000	€ 11.3	€ 530 k	€ 81 k	€ 450 k	• 60% reguliere verkoop, 30% via derden en 10% grote groepen • Prijs regulier ticket €13; prijs grote groepen €6; (beiden incl. 9% BTW)
Case 2 Glasbak klein	39 000	€ 11.3	€ 440 k	€ 67 k	€ 373 k	
Case 3 Salonboot groot	3 800	€ 34.1	€ 129 k	€ 14 k	€ 116 k	• 70% reguliere verkoop, 30% via derden • Prijs per uur €284 (incl. 9% BTW) • Gemiddelde groepsgrootte 25 persone • Gemiddelde duur huur: 3 uur
Case 4 Salonboot klein	3 400	€ 43.1	€ 147 k	[redacted] 5.2.1		• 70% reguliere verkoop, 30% via derden • Prijs per uur €232 (incl. 9% BTW) • Gemiddelde groepsgrootte: 8 personen • Gemiddelde duur huur: 2 uur
Case 5 Sloep groot	4 000	€ 14.7	€ 59 k	€ 9 k	€ 50 k	• 60% reguliere verkoop, 40% via derden • Prijs regulier ticket €16 (incl. 9% BTW)
Case 6	1 250	€ 19.9	€ 25 k	€ 0.2 k	€ 25 k	• Prijs per uur €36 (incl. 9% BTW) • Gemiddelde groepsgrootte: 5 personen • Gemiddelde duur huur: 3 uur

[redacted] 5.2.1

- *€0.66 belasting per passagier, geen vrijstelling*
- *30% commissie bij verkoop via derden*

* B j de getoonde pr js wordt rekening gehouden met een mix van verkoopkanalen en daarb j behorende prijzen

** Voor veel cases is de omzet uit ticketverkoop de voornaamste bron van inkomsten. Voor Case 3, 4 en 5 wordt ook gekeken naar Horeca omzet

 Bron: Meerdere bronnen

Validatie netto jaaromzet salonboten

Schattingen jaar omzet uit ticketverkoop voor salonboten, exclusief Horeca
€ x 1000

xx Meegenomen in model
xx Validatie/ check

5.2.1 [redacted]

5.2.1 [redacted]

	Salonboot groot	Salonboot klein
Gehanteerde methode voor model input Ø Vervoerde passagiers * Prijs per passagier	129	154
Validatie/ check 1: Gevaren uren * uurtarief * aanvaarfactor (80%)	127	154
	126	147
Validatie/ check 2 Ø Gevaren uren * Ø uurtarief * aanvaarfactor (80%)		
Ondergrens Gevaren tochten * starttarief boot	119	132
Validatie/ check 2: Ø Gevaren uren * Ø uurtarief * aanvaarfactor (70%)		
Validatie/ check 1: Gevaren uren * uurtarief * aanvaarfactor (70%)		
Gehanteerde methode voor model input Ø Vervoerde passagiers * Ø Prijs per passagier		
Ondergrens Gevaren tochten * starttarief boot		
Aanname duur huur	3 uur	2 uur

5.2.1 [redacted]

Uitleg validatie

Beschrijving verschillende methoden en bronnen

[redacted] 5.2.1

Beschrijving methode	Inputfactoren	Bron per factor	Aangenomen waarde per factor
Gehanteerde methode • Gemiddelde omzet berekenen voor alle boten • Omzet is het product van het gemiddeld aantal vervoerde passagiers per boot en de prijs per passagier (berekend uit de uurprijs x aantal uren voor een tocht gedeeld door gemiddeld aantal passagiers per boot)	# vervoerde passagiers	Berekend uit totaal betaalde belasting en belasting per passagier (€ 0.66)	xx
	Uurprijs voor huren boot	Bepaald obv een steekproef van werkelijke aanbiedingen	
	# uren per tocht	Bepaald obv steekproef werkelijke aanbiedingen	
Validatie/ check 1: • Per boot de omzet berekenen, en daarvan het gemiddelde nemen over alle boten • Omzet per boot is het product van het aantal vaaruren per boot x prijs per uur x de 'aanvaarfactor'	# vaaruren per boot	AIS	
	Uurprijs voor huren boot	Bepaald obv een steekproef van werkelijke aanbiedingen	
	Aanvaarfactor*	Inschatting obv interviews	
Validatie/ check 2: • Gemiddelde omzet berekenen voor alle boten • Omzet is het product van het totaal aantal vaaruren , de prijs per uur (propositities) en 'aanvaarfactor' van 0.7 (aanname)			
Ondergrens • Per boot de omzet berekenen, en daarvan het gemiddelde nemen • Omzet is het product van aantal tochten (AIS) en het starttarief om een schip te huren (propositities)			

* Definitie aanvaarfactor: aantal commerciele vaaruren/ aantal vaaruren

 Bron: AIS; Belastingen; Eden McCallum analyse

Uitleg validatie

Beschrijving verschillende methoden en bronnen

[redacted]

Beschrijving methode	Hoe te interpreteren?	Gevoeligheid
Gehanteerde methode • Gemiddelde omzet berekenen voor alle boten • Omzet is het product van aantal vervoerde passagiers (belasting), de prijs per uur (proposities), het gemiddeld aantal passagiers per boot (aanname) en het gemiddeld aantal vaaruren per tocht (aanname)	• Een maat die gevoelig is voor de aanname over de gemiddelde grootte van een groep op een schip	• De omzet wordt onderschat als het aantal mensen op een boot lager ligt dan aangenomen 25 voor een grote salonboot en 8 voor een kleine salonboot • De omzet wordt overschat als het aantal uren per tocht lager ligt dan aangenomen 3 voor grote salonboot en 2 voor kleine salonboot
Validatie/ check 1: • Per boot de omzet berekenen, en daarvan het gemiddelde nemen • Omzet is het product van vaaruren (AIS), prijs per uur (proposities) en 'aanvaarfactor' (aanname)	• Een vrij precieze maat wanneer het schip vooral op de grachten vaart • Een maat die gevoelig is voor de aanname over het aandeel commerciële uren; de aanvaarfactor	• De omzet wordt onderschat als het aandeel commerciële uren hoger ligt dan aangenomen 80% voor grote salonboot en 70% voor kleine salonboot • De omzet wordt onderschat wanneer reders kosten rekenen voor aanvaren
Validatie/ check 2: • Gemiddelde omzet berekenen voor alle boten • Omzet is het product van vaaruren (AIS), de prijs per uur (proposities) en 'aanvaarfactor' van 0.7 (aanname)	• Een vrij precieze maat wanneer het schip vooral op de grachten vaart. Vaaruren worden niet gemeten buiten Amsterdam	• Zou zowel te hoog als te laag kunnen zijn, omdat boten die veel varen voor een laag tarief, en boten die weinig varen voor een hoog tarief worden gemiddeld en vermenigvuldigd
Ondergrens • Per boot de omzet berekenen, en daarvan het gemiddelde nemen • Omzet is het product van aantal tochten (AIS) en het starttarief om een schip te huren (proposities)	• Een absolute ondergrens, aangezien huurders gemiddeld langer dan het minimum huren	• Onderschat de omzet, doordat mensen gemiddeld langer op een boot blijven dan het minimum

 Bron: AIS; Belastingen; Eden McCallum analyse

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

Onderbouwing inschatting jaarinkomsten uit horeca

[redacted 5.2.1]

	Type	Aandeel van alle tochten*	Gem. Prijs (ex BTW)**	Omzet (ex BTW)	Inkoop kosten***	~~Bruto~~ marge
Case 3, salonboot groot	Niets, of alleen een drankje	60%	€2.5	c. €60 k	c. €30 k	**c. €30 k**
	Lunch	20%	€25			
	Diner	20%	€50			
Case 4, salonboot klein	Niets, of alleen een drankje	30%	€2.5	c. €87 k	c. €46 k	**c. €41 k**
	Lunch	40%	€25			
	Diner	30%	€55			
Case 5 open sloep	Niets, of alleen een drankje	100%	€4	€16 k	c. €5 k	**c. €11 k**

[redacted 5.2.1]

[redacted 5.2.1]

* Gebaseerd op het aandeel tochten tussen 12:00 en 13:00 voor lunch en tussen 18:00 en 20:00 voor diner
** BTW tarief 21% BTW. Prijzen gebaseerd op online aangeboden arrangementen en ontvangen offertes
*** De inkoopkosten zijn afhankelijk van de omzetmix, en hoger voor ingekochte lunch/ diner catering (c 70%) dan voo

Bron: AIS data; websites ticketverkopers

Agenda

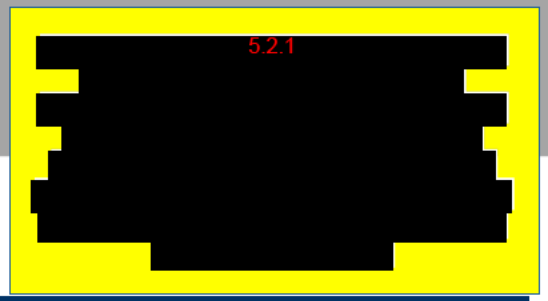
Samenvatting

Belangrijkste aannames

- Investering
- Omzet
- **Kosten**

Bevindingen per case

Overzicht operationele kosten



Toelichting meegenomen operationele kosten

Euro x 1000 per jaar

Case	Personeel*	Verzekering en onderhoud	Overige kosten**	Totaal	Toelichting
Case 1 Glasbak groot	186	24	13	223	• Personeelskosten: uitgegaan van 35% van de omzet, conform rapport Ecorys • Verzekering en onderhoud: uitgegaan van respectievelijk 1% en 3% van aanschafprijs, conform rapport Ecorys • Overige kosten: uitgegaan van bovengrens kosten geschat door Ecorys
Case 2 Glasbak klein	154	16	9	179	
Case 3 Salonboot groot	36	26	5	67	• Bemanning: 1 schipper groot vaarbewijs en 1 hostess groot schip • Part-time factor*** van 0.4 FTE • Verzekering en onderhoud: idem aan Case 1 • Overige kosten: idem aan Case 1
Case 4 Salonboot klein	49	18	3	70	• Bemanning: 1 schipper klein vaarbewijs en 1 hostess klein schip • Part-time factor*** van 0.7 FTE • Verzekering en onderhoud: idem aan Case 1 • Overige kosten: idem aan Case 1
Case 5 Sloep groot	38.5	3.2	1.9	44	• Bemanning: 1 schipper klein vaarbewijs en 1 hostess klein schip • Part-time factor*** van 0.55 FTE • Verzekering en onderhoud: idem aan Case 1 • Overige kosten: idem aan Case 1
Case 6 Sloep klein	7.5	1.4	1.2	10	• Personeelskosten geschat op €50k, 0.15 FTE aangenomen • Verzekering en onderhoud: idem aan Case 1 • Overige kosten: idem aan Case 1



* Aangenomen kosten per FTE: schipper groot vaarbewijs €50k, schipper klein vaarbewijs €35k, hostess groot schip €40k, hostess klein schip €35k

** Overige kosten omvat met name ligplaatsgelden en energiekosten. Afdracht VRM is in het financiële model meegenomen onder commissies en belasting i.t.t. Ecorys

*** Schepen zijn niet continu in gebruik, en het personeel schaalt mee. Het aantal vaaruren ten opzicht van Case 1 en Case 2 is 36.5% (case 3), 64% (case 4) en 53% (case 5).

Bron: Ecorys; jaarverslagen reders, AIS data; RPA lijst.

Voor het schatten van omzet zijn complementaire methoden gebruikt

Toelichting uitgangspunten: omzet

[redacted] 5.2.1

Methode: Passagiers * Prijs per passagier

- **Beschrijving methode:**
  - De prijs per passagier is gebaseerd op actuele en historisch aangeboden ticketprijzen vermeld op websites en bij andere verkooppunten.
    - Voor sommige boten worden prijzen per uur geadverteerd, welke met een gemiddelde groepsgrootte teruggerekend zijn naar prijzen per passagier
  - Het aantal passagiers per boot is samengesteld door:
    - Totaal aantal passagiers te berekenen met afgedragen vermakelijkheidsretributie, een belasting van €0.66 per passagier
    - Het aantal passagiers per type boot bepalen door groepen van bedrijven samen te stellen met een vergelijkbare vloot
    - Het aantal passagiers te delen door het aantal actieve boten, waarbij 'stickerdatum' als leidend criterium dient*
- **Gebruikte bronnen:**
  - RPA lijst
  - Belastingen Gemeente Amsterdam
  - Websites rederijen
  - Websites van ticket verkopers zoals TripAdvisor
  - Ticketprijzen bij fysieke verkooppunten
  - Ecorys: "Terugverdientijd passagiersvaart Amsterdam"

Validatie van de methode

- **Validatie**
  - Voor case 1 en 2 zijn vaaruren gebruikt om te valideren dat het gemiddelde volume per boot daadwerkelijk gerealiseerd kan worden
  - Bij case 3 en 4 is de methode gevalideerd met onafhankelijke schattingen van de omzet, aan de hand van:
    - Gevaren uren en het uurtarief v/d boot
    - Gevaren tochten en tochttarief v/d boot
- **Aanvullend gebruikte bronnen:**
  - AIS gegevens

* Tussen het verlenen van een vergunning en het varen met een schip zit enige tijd. Als extreem voorbeeld geldt dat sommige vergunde schepen nog moeten worden gebouwd. Als een schip aan alle vereisten voor passagiersvaart voldoet, verkrijgt het een sticker. Die stickerdatum geeft aan wanneer een schip mag beginnen met het vervoeren van passagiers. Dit criterium wijkt af van het vergunningsdatum-criterium gehanteerd door Ecorys.

Agenda

Samenvatting

Belangrijkste aannames

- Investering
- Omzet
- Kosten

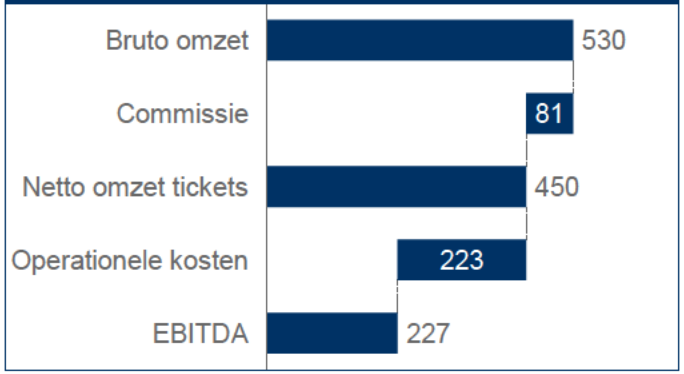
Bevindingen per case (back-up)

De operationele terugverdientijd van case 1 - glasbak groot - is 3 jaar

Overzicht uitgangspunten en terugverdientijd glasbak (case 1 – bemand groot)



Waterval



Kengetallen

- **Investering: €601.2 k**
- **Operationele terugverdientijd: 3 jaar**
- **Rendement na 3 jaar: 28.3%**

Eigenschappen boot

- Vergunning: Bemand groot
- Capaciteit: 80 – 90 personen
- Afmeting (L x B): 20 x 4.25 m
- Aandrijving: Elektrisch

Uitgangspunten business case

- **Investering: €601.2 k**
  - Aanschaf: €601.2 k (€600 k aanschaf en €1.2 k opstartkosten)
  - Restwaarde: €0
- **Omzet: €449.6 k**
  - Volume: 47 k
  - Bruto prijs: €11.3
  - Commissies en belasting: €80.8 k
- **Kosten: €222.9 k**
  - Personeel: €185.6 k
  - Onderhoud: €24 k
  - Overige: €13.2 k

De operationele terugverdientijd van case 2 - glasbak klein - is 2 jaar

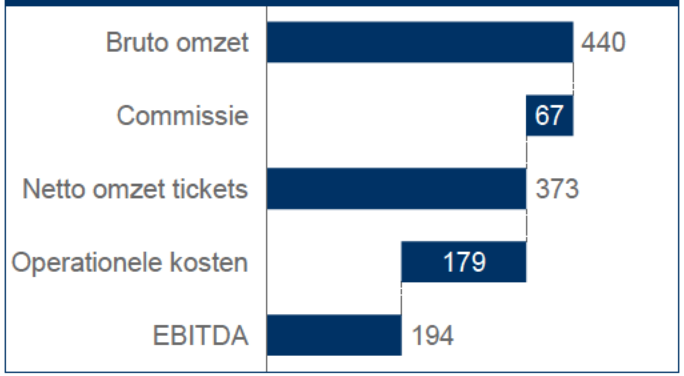
Overzicht uitgangspunten en terugverdientijd glasbak (case 2 – bemand gesloten)



Eigenschappen boot

- Vergunning: Bemand gesloten
- Capaciteit: 64 – 67 personen
- Afmeting (L x B): 14 x 3.75 m
- Aandrijving: Elektrisch

Waterval



Kengetallen

- **Investering: €401.2 k**
- **Operationele terugverdientijd: 2 jaar**
- **Rendement na 2 jaar: 44.1%**

Uitgangspunten business case

- **Investering: €401.2 k**
  - Aanschaf: €401.2 k (€400 k aanschaf en €1.2 k opstartkosten)
  - Restwaarde: €0
- **Omzet: €373.1 k**
  - Volume: 39 k
  - Bruto prijs: €11.3
  - Commissies en belasting: €66.9 k
- **Kosten: €179.2 k**
  - Personeel: €154 k
  - Onderhoud: €16 k
  - Overige: €9.2 k

 Bron: Pexels

De operationele terugverdientijd van case 3 - salonboot groot - is 5 jaar

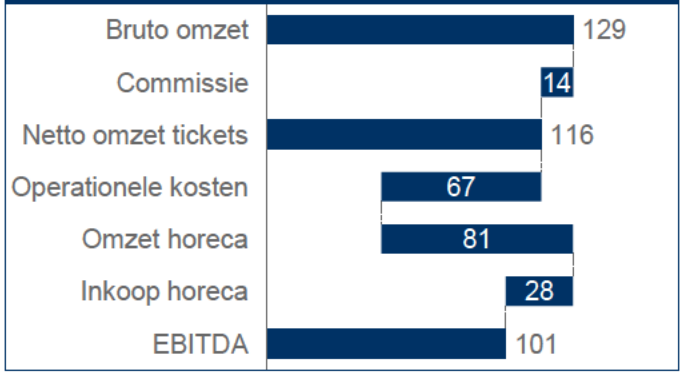
Overzicht uitgangspunten en terugverdientijd salonboot (case 3 – bemand groot)



Eigenschappen boot

- Vergunning: Bemand groot
- Capaciteit: 30 personen
- Afmeting (L x B): 14 x 3 m
- Aandrijving: Elektrisch

Waterval



Kengetallen

- **Investering: €351.2 k**
- **Operationele terugverdientijd: 5 jaar**
- **Rendement na 5 jaar: 18.9%**

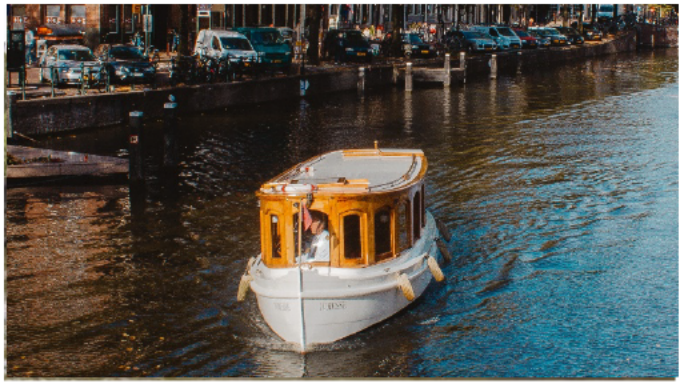
Uitgangspunten business case

- **Investering: €351.2 k**
  - Aanschaf: €651.2 k (€650 k aanschaf en €1.2 k opstartkosten)
  - Restwaarde: €300 k
- **Omzet: €196.3 k**
  - Bruto omzet: €129.2 k
  - Commissies en belasting: €13.5 k
  - Omzet horeca: €80.6 k
- **Kosten: €95.4 k**
  - Personeel: €36 k
  - Onderhoud: €26 k
  - Overige: €5.2 k
  - Horeca: €28.2 k

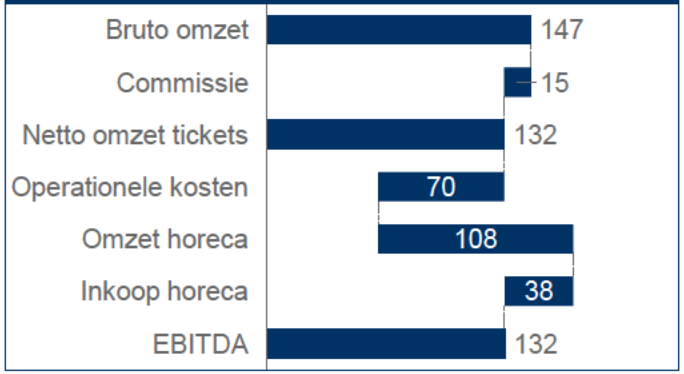
 Bron: Pexels

De operationele terugverdientijd van case 4 - salonboot klein - is 3 jaar

Overzicht uitgangspunten en terugverdientijd salonboot (case 4 – bemand gesloten)



Waterval



Kengetallen

- **Investering: €301.2 k**
- **Operationele terugverdientijd: 3 jaar**
- **Rendement na 3 jaar: 34.1%**

Eigenschappen boot

- Vergunning: Bemand gesloten
- Capaciteit: 12 personen
- Afmeting (L x B): 10 x 2.6 m
- Aandrijving: Elektrisch

Uitgangspunten business case

- **Investering: €301.2 k**
  - Aanschaf: €451.2 k (€450 k aanschaf en €1.2 k opstartkosten)
  - Restwaarde: €150 k
- **Omzet: €239.9 k**
  - Bruto omzet: €146.7 k
  - Commissies en belasting: €14.8 k
  - Omzet horeca: €108 k
- **Kosten: €107.7 k**
  - Personeel: €49 k
  - Onderhoud: €18 k
  - Overige: €2.9 k
  - Horeca: €37.8 k

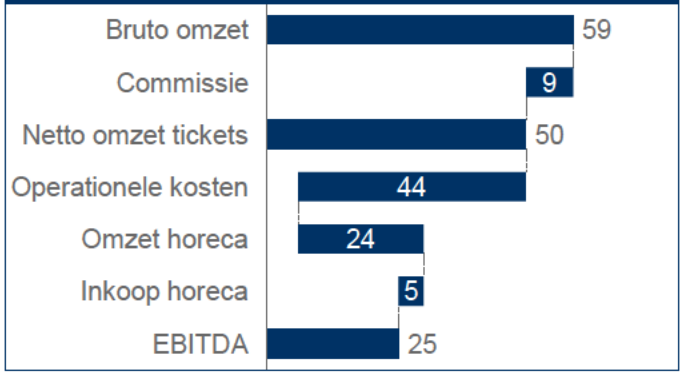
 Bron: Unsplash

De operationele terugverdientijd van case 5 - sloep groot - is 3 jaar

Overzicht uitgangspunten en terugverdientijd sloep (case 5 – bemand open)



Waterval



Kengetallen

- **Investering: €57.2 k**
- **Operationele terugverdientijd: 3 jaar**
- **Rendement na 3 jaar: 34.3%**

Eigenschappen boot

- Vergunning: Bemand open
- Capaciteit: 44 personen
- Afmeting (L x B): 10 x 3.15 m
- Aandrijving: Elektrisch

Uitgangspunten business case

- **Investering: €57.2 k**
  - Aanschaf: €81.2 k (€80 k aanschaf en €1.2 opstartkosten)
  - Restwaarde: €24 k
- **Omzet: €73.7 k**
  - Bruto omzet: €58.7 k
  - Commissies en belasting: €9.0 k
  - Omzet horeca: €24 k
- **Kosten: €48.4 k**
  - Personeel: €38.5 k
  - Onderhoud: €3.2 k
  - Overige: €1.9 k
  - Horeca: €4.8 k

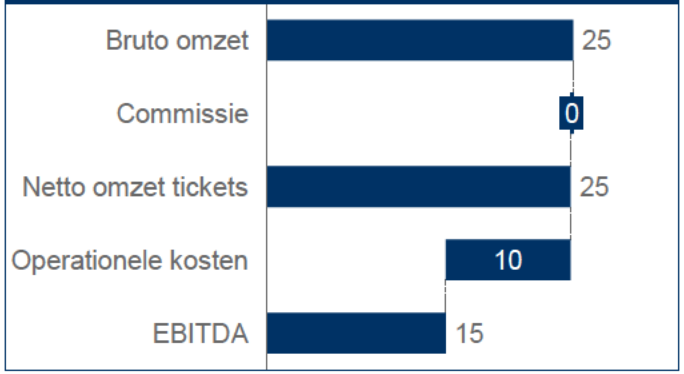
 Bron: Pixabay

De operationele terugverdientijd van case 6 - sloep klein - is 2 jaar

Overzicht uitgangspunten en terugverdientijd sloep (case 6 – onbemand)



Waterval



Kengetallen

- **Investering: €25.7 k**
- **Operationele terugverdientijd: 2 jaar**
- **Rendement na 2 jaar: 52.9%**

Eigenschappen boot

- Vergunning: Onbemand
- Capaciteit: 7 – 12 personen
- Afmeting (L x B): 5.5 x 2 m
- Aandrijving: Elektrisch

Uitgangspunten business case

- **Investering: €25.7 k**
  - Aanschaf: €36.2 k (€35 k aanschaf en €1.2 k opstartkosten)
  - Restwaarde: €10.5 k
- **Omzet: €24.7 k**
  - Volume: 1.25 k
  - Bruto prijs: €19.9
  - Commissies en belasting: €0.2 k
- **Kosten: €10.1 k**
  - Personeel: €7.5 k
  - Onderhoud: €1.4 k
  - Overige: €1.2 k

 Bron: Pixabay

Op 31 mei 2019, om 11:08 heeft 5.1.2.e
<5.1.2.e @edenmccallum.com> het volgende geschreven:

Hi 5.1.2.e en 5.1.2.e

Bij deze het document retour. Ik denk dat de informatie heel degelijk is, en de opzet van de slides werkt goed.

Ik ben er heel nauwkeurig doorheen gegaan. Ik heb rood gemaakt als ik text gewijzigd heb, en ik heb vrij veel gele boxen toegevoegd met ofwel vragen, ofwel een suggestie om cijfers bijvoorbeeld exact te laten aansluiten etc. Ik denk dat het goed zou zijn als 5.1.2.e er ook een keer doorheen gaat, en kijkt of hij aanvullende dingen heeft. Dan kan 5.1.2.e het daarna in 1 keer allemaal rechttrekken.

Ik heb vooral tijd besteed aan verduidelijken (qua text) en ik heb sterk gelet op de overgangen tussen slides. Het is belangrijk dat cijfers op de ene slide direct aansluiten op cijfers op de volgende slide (dus niet verschillen doordat BTW wel/ niet is meegenomen). Ook afrondingen etc moeten we even recht trekken â€“ dan worden de slides makkelijker te lezen. Ik heb daarnaast de actie titels allemaal veranderd in beschrijvende titels van waar de slide over gaat omdat we de slides op die manier nodig gaan hebben voor de longhand. Er zit nog 1 slide in die ik begonnen ben â€˜om te bouwenâ€™ maar niet heb afgemaakt. Ik vond de oude slide niet helder (slide 18), en vraag me af of de nieuwe slide (slide 19) niet een beter idee is.

Groet 5.1.2.e

5.1.2.e | 5.1.2.e Eden McCallum LLP

T: +31 (0)20 303 0730 | M: +31 (0) 5.1.2.e | =: 5.1.2.e @edenmccallum.com

5.1.2.e | T: +31 (0)20 303 0749 |
5.1.2.e @edenmccallum.com
Eden McCallum LLP = Parnassusweg 821-a | UN Studio 10th Floor | 1082 LZ Amsterdam | The Netherlands | **www.edenmccallum.com**

This message may contain information that is confidential, =rivileged or otherwise protected from disclosure. If you are not the =ntended recipient, please notify our office immediately: you should not =opy, forward, disclose or use the contents. Eden McCallum may monitor =utgoing and incoming mail for business purposes. Eden McCallum LLP is a =imited liability partnership registered in England and Wales (OC375785) =ith its registered office at Orion House, 5 Upper St Martinâ€™s =ane, London, WC2H 9EA and locally registered offices in Amsterdam and =urich.

<20190528 =oncept Rapport V4 (5.1.2.e .pptx>

=

Van: 5.1.2.e
Aan: 5.1.2.e
Cc: 5.1.2.e 5.1.2.e
Onderwerp: Re: Longhand - met wat (beperkte) wijzigingen van mijn kant
Datum: woensdag 12 juni 2019 13:26:37
Bijlagen: terugverdientijd rondvaart amsterdam v7_opm5.1.2.e.docx
Naamloze bijlage 00040.htm

Dag 5.1.2.e

Ik heb de feedback verzameld en in bijgevoegd document samengevoegd. De opmerkingen komen niet verder dan het niveau typo, dat is dus positief!

Bij meerdere slides kreeg ik ook opmerkingen als ﷺ=80ﷺmooie slide" of "mooi & duidelijk" terug :=).

Met vriendelijke groet,
5.1.2.e

Terugverdientijd rondvaart Amsterdam

1. Context en doelstelling onderzoek

1.1 Context

De Gemeente Amsterdam is voornemens om een nieuw vergunningenstelsel in te voeren voor rondvaartboten, waarbij de vergunningsduur wordt beperkt. Hierdoor ~~zal meer roulatie onstaan van vergunningen, en~~ krijgen nieuwe spelers een kans om toe te treden. Om de vergunningsduur vast te stellen moet o.a. 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). Eerdere onderzoek (o.a door Ecorys) heeft echter onvoldoende duidelijkheid opgeleverd.

1.2 Doelstelling

Tegen deze achtergrond is Eden McCallum gevraagd om vervolgonderzoek uit te voeren. Dit vervolgonderzoek is een 'best effort', uitgevoerd in een relatief kort tijdsbestek. Dit aanvullende onderzoek richt zich op die factoren die (1) het antwoord sterk bepalen, en die (2) onvoldoende diepgaand onderzocht zijn in het eerdere 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, en waar vervolgonderzoek mogelijk is.

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 voor elk uitgangspunt 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 Rondvaart groot	Type 2 Rondvaart klein	Type 3 Salonboot groot	Type 4 Salonboot klein	Type 5 Sloep groot	Type 6 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

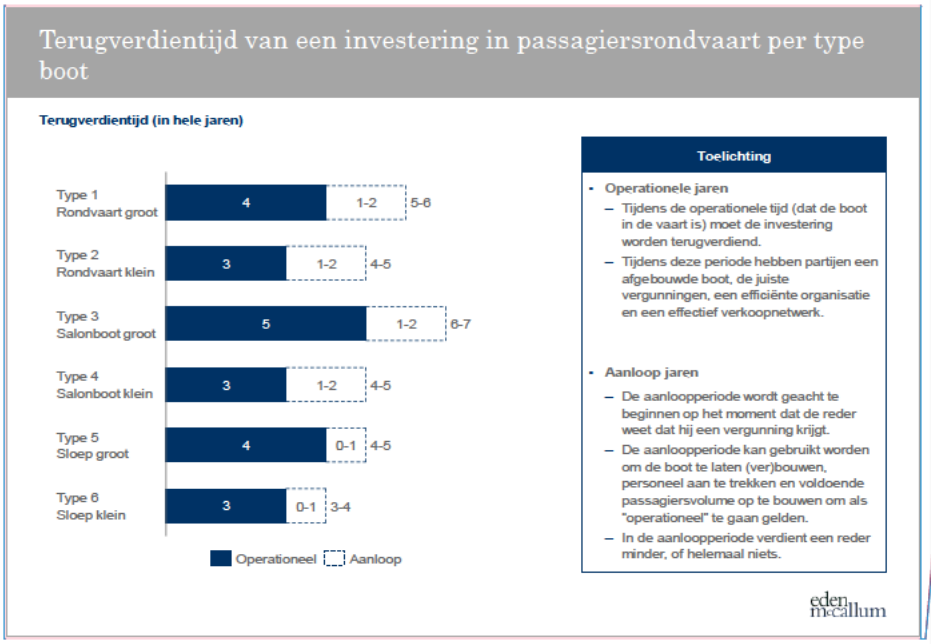
Slide 1

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.

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 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

Met opmerkingen 5.1.2 [redacted] 5.2.1 [redacted]

Met opmerkingen 5.1.2 [redacted] 5.2.1 [redacted]

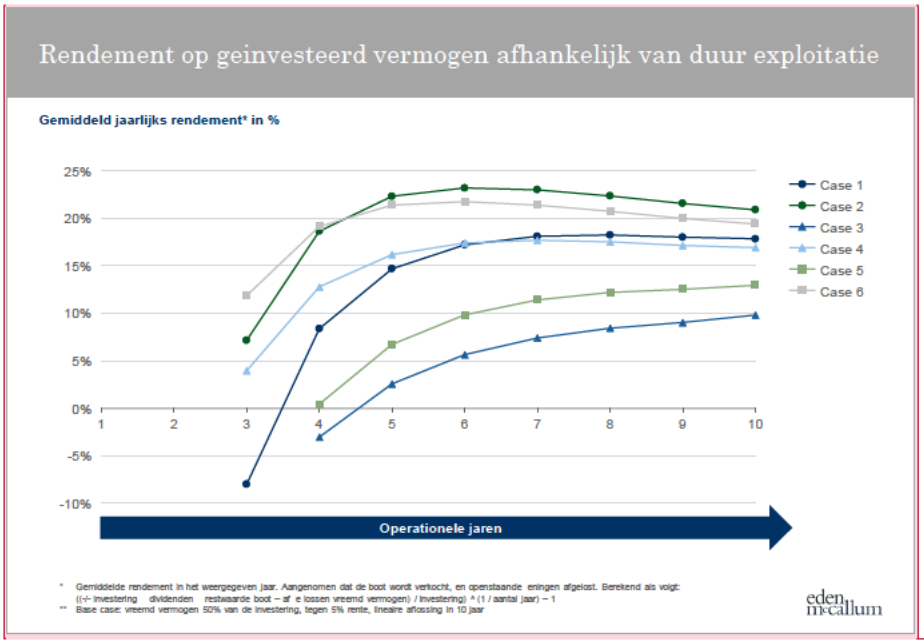
2.3 Rendement op investering

Ter validatie is in het onderzoek ook berekend wat het rendement op geïeinvesteerd vermogen is bij de verschillende typen boten, gebruikmakend van dezelfde uitgangspunten als hierboven. Een ondernemer zal immers niet alleen zijn investering willen terugverdienen, maar 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[1] 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 het eerst positief in het jaar dat de investering is terugverdiend. In de jaren kort daarna stijgt het rendement, waarna het gemiddelde rendement stabiliseert. Voor elk type boot is

[1] 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.

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

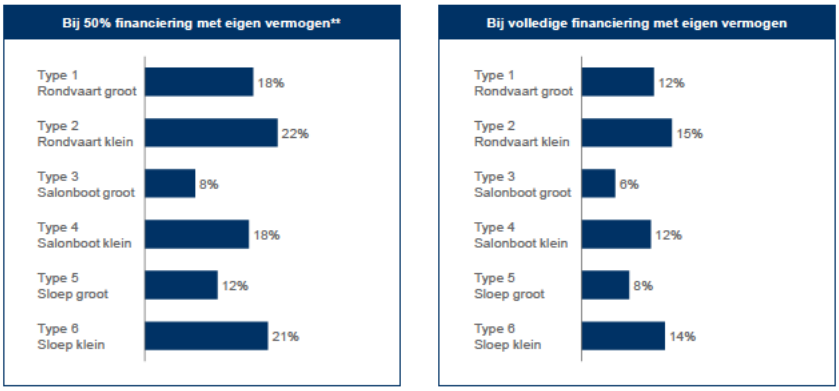
Wanneer de ondernemer de investering volledig met eigen vermogen financiert, dan is het gemiddelde rendement lager, en de terugverdientijd iets korter. Het gemiddelde rendement is lager, doordat dezelfde winsten worden verdeeld over een grotere inleg. Tegelijkertijd is de terugverdientijd iets korter, 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).

Met opmerkingen 5.1.2 [redacted] 5.2.1 [redacted]

Met opmerkingen 5.1.2 [redacted] 5.2.1 [redacted]

Rendement op geinvesteerd 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 as 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 afossing in 10 jaar

eden mccallum

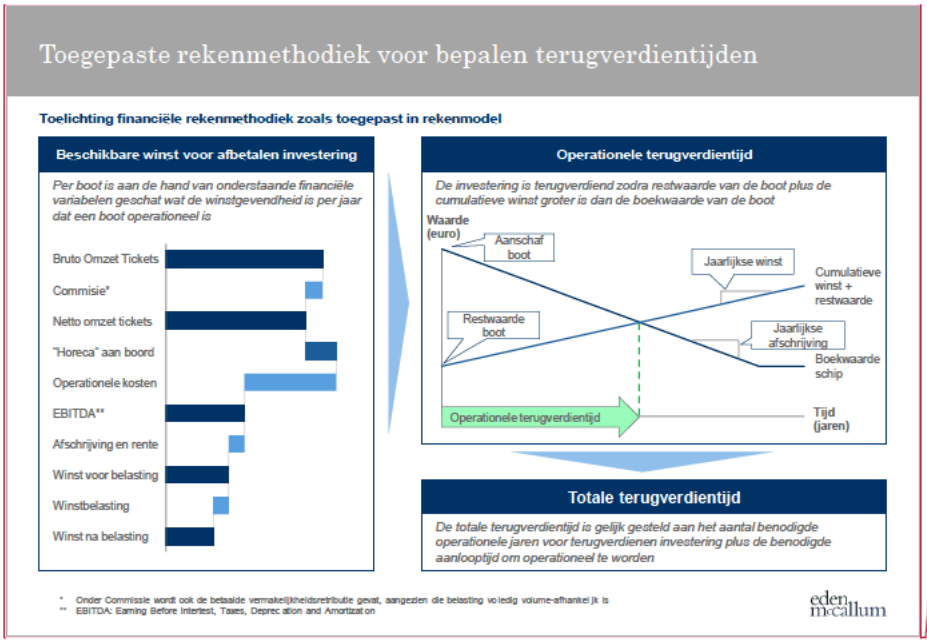
Slide 4

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[2], rente[3] en belasting[4] 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.

Met opmerkingen 5.1.2 : [redacted] 5.2.1 [redacted]



Met opmerkingen [redacted] 5.2.1

Slide 5

3.3. 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

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

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

[4] 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 en 4 wordt gerekend met een vennnootschapsbelastingtarief 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.

3.4 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 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 inputs voor berekeningen

4.1 Aanschafwaarden en restwaarden

Een van de meeste krische 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

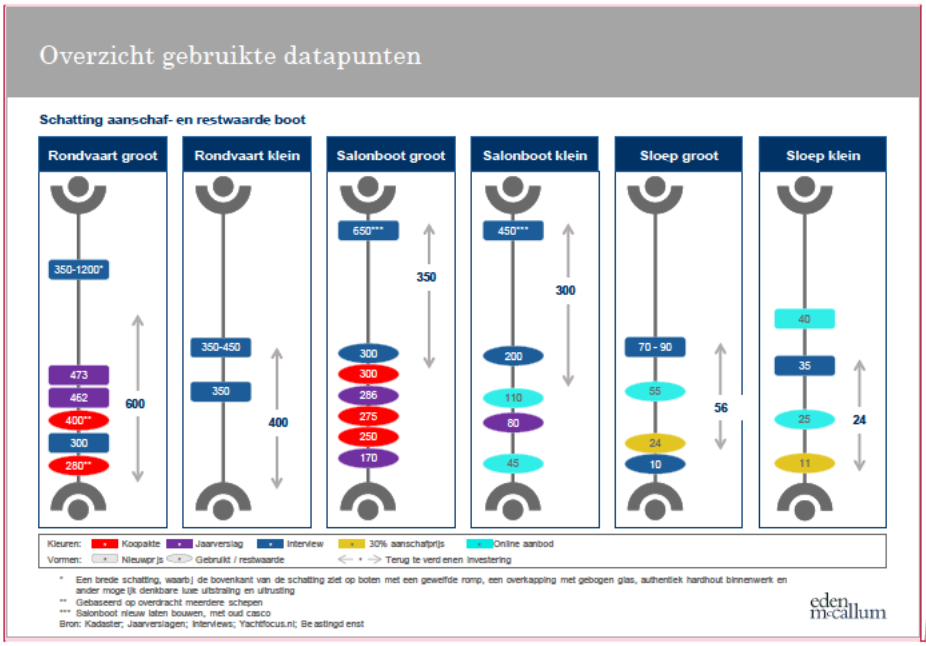
Case	Aanschaf	Restwaarde	Terug te verdienen*	Toelichting
Type 1 Rondvaart groot	€ 600 k	€ 0	€ 600 k	• Type case: nieuw kopen en volledig afschrijven • Inschatting aanname: conservatief • Toelichting: conservatieve aanname voor de restwaarde omdat de tweedehandsmarkt voor Amsterdamse rondvaartboten klein/onzeker 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	€ 400 k	
Type 3 Salonboot groot	€ 650 k	€ 300 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	€ 300 k	
Type 5 Sloep groot	€ 80 k	€ 24 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	€ 24 k	

* Naast aanschaf, is er ook voor €1200 aan opstartkosten voor het aanvragen van benodigde vergunningen meegenomen in de investering (niet getoond hier)
Bron: Kadaster; Jaarverslagen; Interviews; Yachtfocus.nl; Be astingd enst

eden mccallum

Slide 6

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 is gepubliceerd op het internet op marktplaatsen voor boten. De verzamelingen van datapunten wordt getoond op slide 7.



Slide 7

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 recente 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 op dit moment waarbij nauwelijk roulatie van vergunningen plaatsvindt), 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

Met opmerkingen [redacted] 5.2.1 [redacted]

Met opmerkingen [redacted] 5.2.1 [redacted]

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.

5.1.2 5.2.1 [redacted]

Met opmerkingen [redacted] 5.2.1 [redacted]

Omzet uit ticketverkoop en verhuur per type boot

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

Case	Passagiers per boot per jaar x 1 000	Gemiddelde prijs per passagier (ex BTW)	Bruto jaar omzet per boot uit tickets**	Commissie aan derden en belasting	Netto jaar omzet per boot uit tickets**	Toelichting onderliggende aannames
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	€ 167 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 belast ng per passagier geen vr stel ng*
• *30% commissie bij verkoop via derden*

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

eden mccallum

Slide 8

Hieronder ~~worden~~ 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 rondvaarboten van het Amsterdamse type varen vaak zowel grote (type 1) als kleinere (type 2) rondvaarboten hebben, zijn deze samen in één groep geplaatst. Voor de overige 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 gote rondvaartboten zaten 9 belastingplichtige bedrijven. Elk bedrijf mag 250 passagiers per kwartaal (dus 1000 per jaar) vervoeren zonder belasting af te dragen. Deze 9000 vrijgestelde passagiers zijn opgeteld bij het aantal passagiers waarover wel belasting is betaald om te komen tot het totaal aantal vervoerde passagiers in de steekproef.

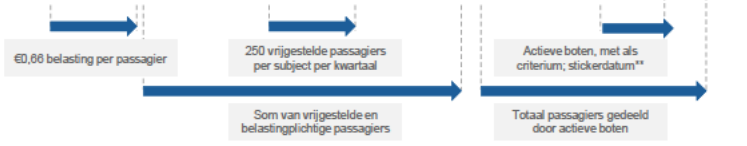
Om nu te komen tot het gemiddelde aantal passagiers per boot per jaar is in voor elke groep bepaald hoeveel 'actieve boten' er in de groep zitten. Een 'actieve boot' wil zeggen dat de boot een vergunning heeft en is voorzien van een sticker die de certificering waarborgt. In de steekproef van grote sloepen (type 5 boten) zaten bijvoorbeeld 13,7 actieve boten. Hierbij worden boten die gedurende het jaar actief zijn geworden naar rato van het aantal dagen 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 betekent dit dat het aantal vervoerde passagiers per jaar ongeveer 4 000 bedraagt. De getallen die deze berekening onderbouwen, worden getoond in slide 9.

Met opmerkingen 5.1.2. : 5.2.1 [redacted]

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	4 494	94,0	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	16,9
Totaal	3 805	5 765	117	117	5 882	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 9 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

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 39000 passagiers per boot per jaar.

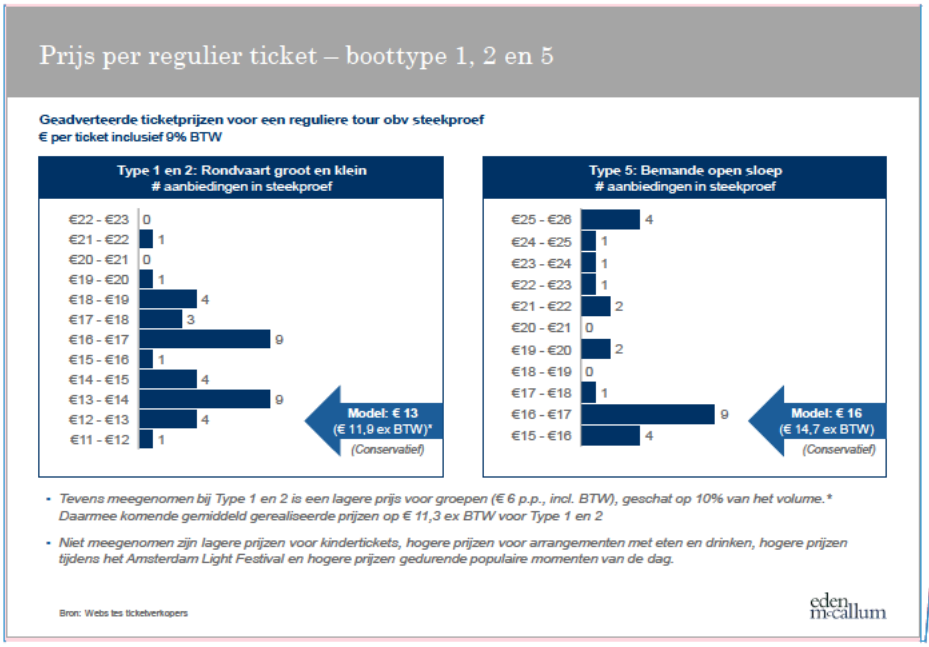
4.2.2 Prijs per passagier

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. 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.

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).

~~Gemiddeld genomen hanteren v~~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.

Met opmerkingen 5.1.2. 5.2.1



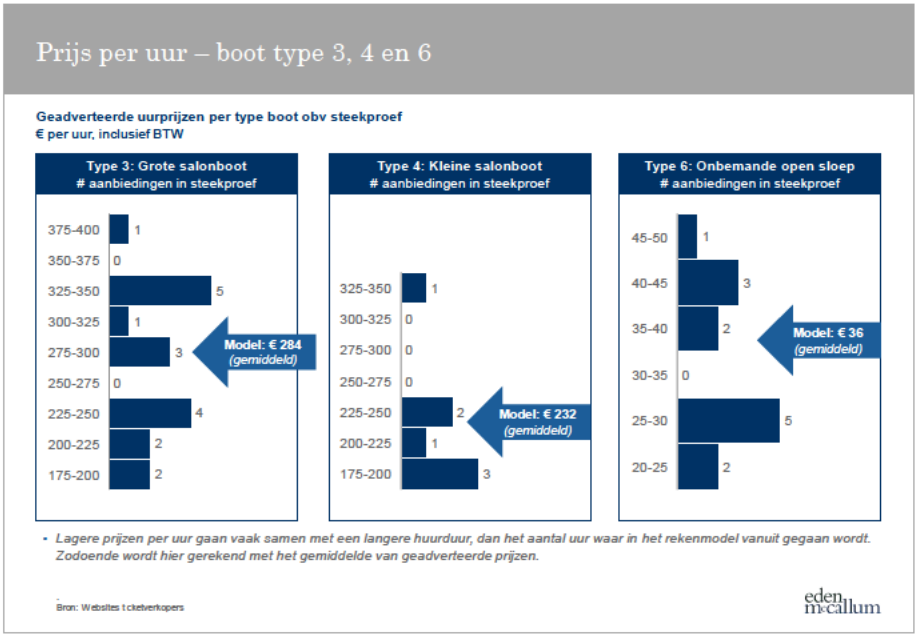
Slide 10

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.

Met opmerkingen 5.1.2.e [redacted] 5.2.1

Met opmerkingen 5.1.2. [redacted] 5.2.1

Met opmerkingen 5.1.2.1 [redacted] 5.2.1
0



Slide 11

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 (alledrie inclusief BTW)

Om te komen tot een schatting van de gemiddelde opbrengst per passagier voor salonboten en open sloepen hebben we vervolgens twee aananmes moeten maken, namelijk voor de gemiddelde duur van een tocht, en voor het gemiddeld aantal passagiers op een boot. De gehanteerde aannames 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

Case	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 Open sloep	€ 36	€ 30	3	5	€ 17,9

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

eden mccallum

Slide 12

De *duur van de huur* is voor salonboten berekend aan de hand van scheepsbewegingen, zoals waargenomen met AIS 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 nog grotere waarde (4.8 uur) gemeten, en is in het model slechts rekening gehouden met een gemiddelde huurduur van 2 uur. Dit is mede ingegeven door het feit dat er voor kleine salonboten ook losse tickets te koop zijn, die recht geven op een tochtje van 1, anderhalf of 2 uur. 5.1.2.e ik blijf dit niet zo sterk vinden). *Alternatief: 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

Met opmerkingen 5.1.2.e [redacted] 5.2.1 [redacted]

Met opmerkingen [redacted] 5.2.1 [redacted]

Met opmerkingen 5.1.2. : [redacted] 5.2.1 [redacted]

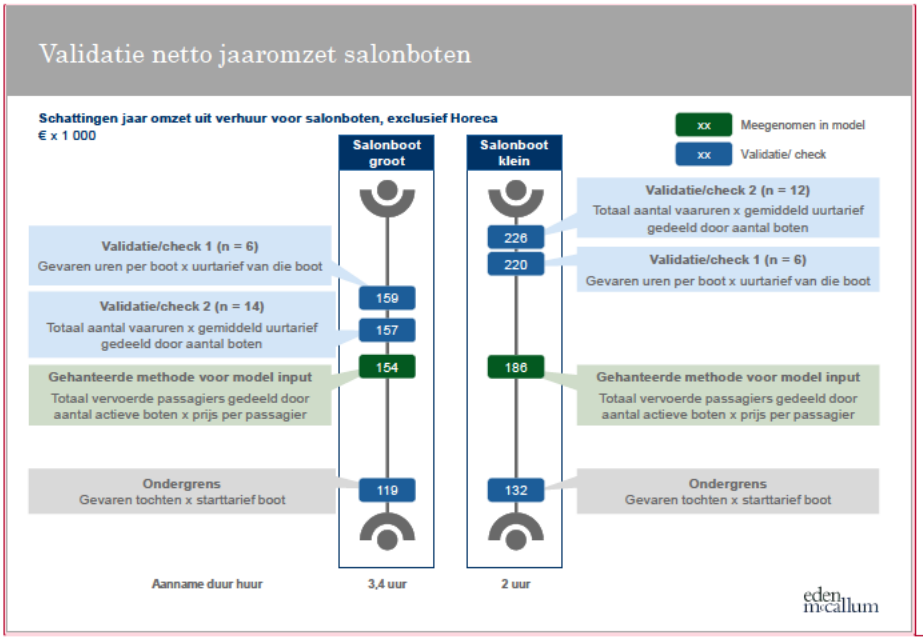
Met opmerkingen 5.1.2. : [redacted] 5.2.1 [redacted]

Met opmerkingen 5.1.2. : [redacted] 5.2.1 [redacted]

een reguliere capaciteit van 12 passagiers bieden bijvoorbeeld diner cruises aan voor maximaal 8 personen.

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

Met opmerkingen 5.1.2 : 5.2.1

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 buto 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 een boot. Het gehanteerde starttarief van een boot hebben we voor elk type bepaald aan de hand van een steekproef 5.1.2 e. zelfde steekpreof als die gebruikt voor # tochten?). 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 validate, 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 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: A S; Belastingen; RPA; Eden McCallum analyse

eden mccallum

Slide 14

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 en open sloepen 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 prijzen 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, open sloep	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

4.5 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 full-time medewerker per 7 verhuurbare boten.

Overzicht operationele kosten

Toelichting meegenomen operationele kosten
€ x 1 000 per jaar

Case	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 omvat met name ligplaatsgelden en energiekosten. Afdracht VRM is in het financ ële model meegenomen onder commissies en belasting i.t.t. Ecorys
** Boten zijn n et continu in gebruik, en het personeel schaalt mee. Het aantal vaaruren ten opzicht van Type 1 s c. 0% (Type 3), c. 70% (Type) en c. 55% (Type 5).
Bron: Ecorys; jaarverslagen reders, AIS da a; RPA I jst.

eden mccallum

Slide 16

5. Nawoord

In dit nawoord willen wij de volgende boodschappen benadrukken:

- Dit onderzoek is een '**best effort'** binnen beperkte tijd, waarbij vooral aandacht is besteed aan die factoren die de terugverdientijd het meeste beïnvloeden
- Het onderzoek is een **'outside in'** perspectief. Met andere woorden, in tegenstelling tot het Ecorys onderzoek, is voor dit onderzoek geen overleg met~~niet in nauwe samenwerking met~~ de reders ~~uit~~gevoerd. Dit onderzoek is~~ maar~~ gebaseerd op raadpleging van onafhankelijke bronnen en experts
- In d~~D~~it onderzoek is tekens gekozen voor~~gebaseerd op~~ 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
- Het onderzoek gaat uit van de **bestaande marktdynamiek en regelgeving**, en gaat niet in op de mogelijke effecten van eventuele toekomstige ontwikkelingen

Best effort

Dit onderzoek is tot stand gekomen over een periode van 6 weken. xx

'Outside in'

xxx

Conservatieve rekenmethodiek

De uitgangspunten in het model zijn ~~op die moment~~ ofwel vrij precies gemeten (en daarmee betrouwbaar) ofwel conservatief ingeschat, waarmee we bedoelen dat de resulterende terugverdientijd met deze uitgangspunten eerder te hoog dan te laag uitvalt. Hiermee hebben we getracht te voorkomen dat we terugverdientijden berekenen die voor veel reders te kort zijn om hun investering terug te verdienen.

Bestaande marktdynamiek en regelgeving

- Er is in het onderzoek uitgegaan van een weining 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 meer roulatie in vergunningen zal over de jaren een meer liquide markt onstaan voor deze boten, waarmee een restwaarde van 0 minder reëel wordt. Dit effect is in dit onderzoek niet meegenomen.
- Dit rapport is gebaseerd op volumegegevens uit 2018, en prijsgegevens uit 2019. Het is ~~geen~~ niet zeker dat deze gegevens ook voor de toekomst gelden. Zo berekenen we bijvoorbeeld in het onderzoek op basis van huidige uitgangspunten een gemiddeld aantal passagiers per boot, 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, maar dit is misschien niet het geval. Marktgroei (of daling) en de impact daarvan op de gehanteerde uitgangspunten is geen onderwerp geweest van dit onderzoek.
- Wijzigingen in regelgeving kunnen grote 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 invloed op de uitkomsten van dit onderzoek. In dit onderzoek is geen rekening gehouden met wijzigingen in beleid, of regelgeving, in de breedste zin van het woord.

Op 7 jun. 2019 om 11:55 heeft 5.1.2.e <5.1.2.e@edenmccallum.com> het volgende geschreven:

Beste 5.1.2.e

Over to you ;-)

Ik heb rood gemaakt als ik inhoudelijk wat heb aangepast, en ik heb nog 1 of 2 vragen in de tekst staan (voor 5.1.2.e om recht te trekken). Ik denk dat het goed is als jij er doorheen gaat en aangeeft (met een kleur of track changes waar je vragen hebt of een foutje spot). Dat maakt het voor ons sneller om jouw input te bekijken.

@5.1.2.e

ℜ• &nbs=; Zag er top uit â€“ heb niet veel veranderd, en alleen hier en daar nog kleine e=its gemaakt. Paar iets grotere dingen in rood

=σπαν στψλε=∀μσο–λιστ:Ιγνορε∀>ℜ• Zoals je ziet heb ik de technische uitleg van rendement toch weg gelaten.. Het is misschien een persoonlijke keuze, maar ik vond het stukje erg lastig te begrijpen, en niet nodig. In plaats van dat het vertrouwen geeft, roept het vragen op. Als we het zouden willen toevoegen moeten we het meer in ˜Jip en Janneke" woorden uitleggen

Â· &=bsp; Ook heb ik het nawoord wat omgegooid, en ik heb het niet helemaal af gekregen. Ik zal dat nog doen in de komende dagen. Tevens moet er nog een kaft en een disclaimer toegevoegd, en ik zou de slides nog een laatste keer willen bekijken want ik zag nog een paar kleine dingen. Als 5.1.2.e zijn input heeft gegeven kunnen wij deze laatste dingen denk ik snel doen (mogelijk dinsdag al).

Groet, en vast een goed Pinkster weekend,

5.1.2.e | 5.1.2.e | Eden McCallum LLP

T: +31 (0)20 303 0730&nbs=;| M: +31 (0)5.1.2.e | E: 5.1.2.e@edenmccallum.com<=a> =/span>

5.1.2.e | T: +31 (0)20 303 0749 | E: 5.1.2.e@edenmccallum.com

Eden McCallum LLP | Parnassusweg 821-a | UN Studio 10th Floor | 1082 LZ Amsterdam | The Netherlands | www.edenmccallum.com=/o:p>

&=bsp;

This message may contain information that is confidential, privileged or oth=rwise protected from disclosure. If you are not the intended recipient, ple=se notify our office immediately: you should not copy, forward, disclose or use the contents. Eden McCallum ma= monitor outgoing and incoming mail for business purposes. Eden McCallum LL= is a limited liability partnership registered in England and Wales (OC375785) with its registered office at Orion House, 5 Upper St Martinâ€=99s Lane, London, WC2H 9EA and locally registered offices in Amsterdam and Z=rich.

<Terugverdi=ntijd rondvaart Amsterdam v7.docx>

=/html>=

Van: 5.1.2.e @edenmccallum.com
Aan: 5.1.2.e
Onderwerp: RE: Mail adres
Datum: donderdag 23 mei 2019 20:31:19
Bijlagen: 20190523 Concept bevindingen (work in progress2).pdf

---

Hi 5.1.2.e

Hierbij. Ik bel jou zo mobiel.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

Eden McCallum 5.1.2.e
+31 6 5.1.2.e
5.1.2.e @edenmcc=llum.com

-----Original Message-----
From: 5.1.2.e <5.1.2.e>
Sent: Thursday, 23 May 2019 18:51
To: 5.1.2.e 5.1.2.e @edenmccallum.com>
Subject: Mail adres

Dag 5.1.2.e

Stuur info straks maar naar mijn Gmail account.

Groeten,
5.1.2.e

This message may contain information that is confidential, privileged or ot=erwise protected from disclosure. If you are not the intended recipient, p=ease notify our office immediately: you should not copy, forward, disclose or use the contents. Eden McCallum m=y monitor outgoing and incoming mail for business purposes. Eden McCallum =LP is a limited liability partnership registered in England and Wales (OC375785) with its registered office at Orion House, 5 Upper St Martin=80s Lane, London, WC2H 9EA and locally registered offices in Amsterdam =nd Zurich.



Terugverdientijd passagiersvaart Amsterdam

28-05-2019

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.

Agenda

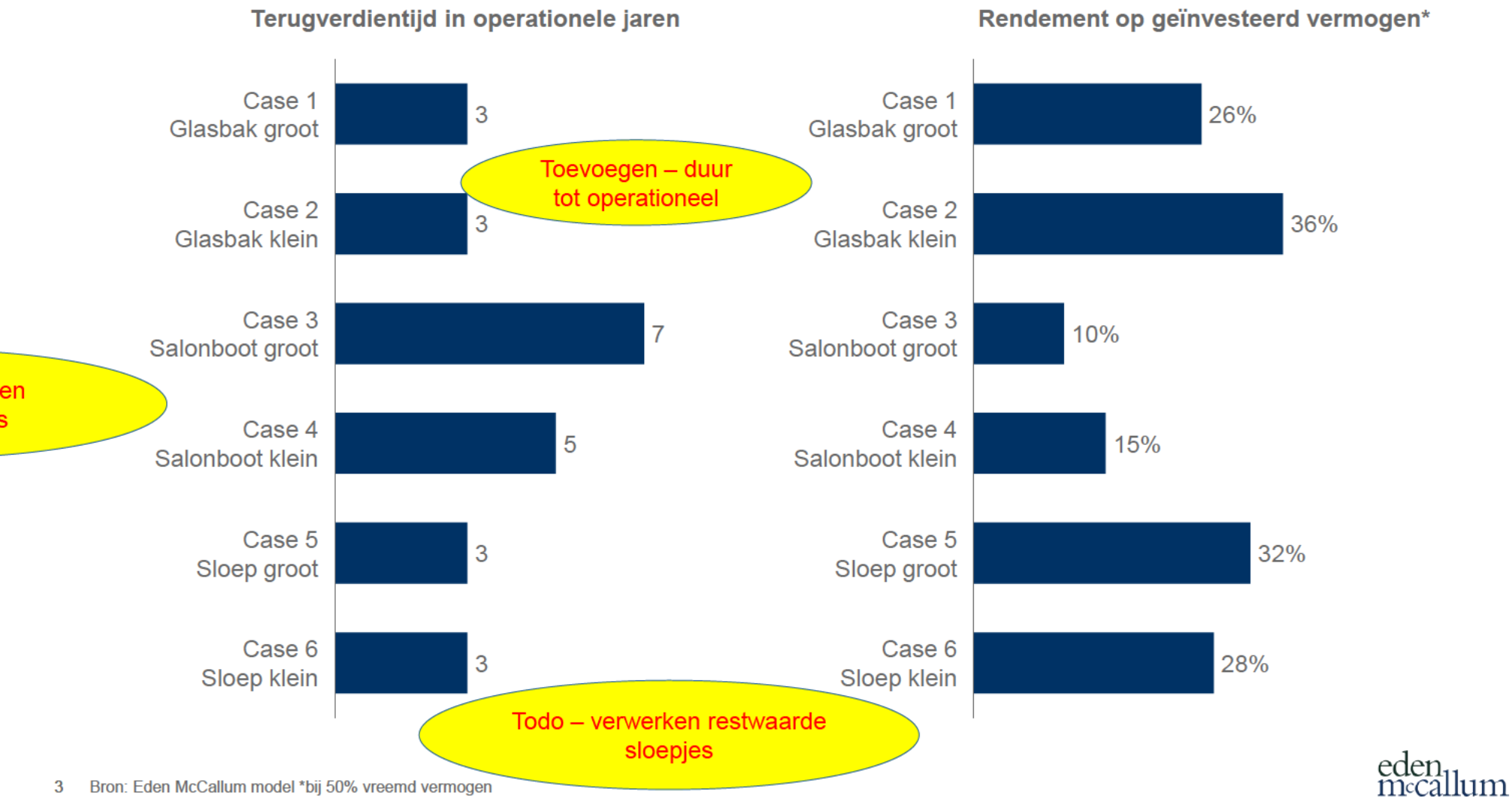
Samenvatting

Belangrijkste aannames

De terugverdientijd en de aantrekkelijkheid van een investering verschilt sterk per type boot

Samenvatting van de belangrijkste bevindingen
Terugverdientijd (in hele jaren) en rendement op geïnvesteerd vermogen

Indicatieve resultaten



 Bron: Eden McCallum model *bij 50% vreemd vermogen

eden mccallum

Wij hebben gekeken naar 6 veelvoorkomende type boten met de hieronder beschreven eigenschappen

Beschrijving boten meegenomen in het onderzoek

Eigenschap	Case 1	Case 2	Case 3	Case 4	Case 5	Case 6
	Glasbak groot	Glasbak	Salonboot groot	Salonboot klein	Sloep groot	Sloep klein
Type boot	Glasbak	Glasbak	Salonboot	Salonboot	Sloep	Sloep
Vergunning segment	Bemand groot	Bemand gesloten	Bemand groot	Bemand gesloten	Bemand open	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
Aandrijving	Elektrisch	Elektrisch	Elektrisch	Elektrisch	Elektrisch	Elektrisch

Bron: RPA lijst; Eden McCallum analyse

Agenda

Samenvatting

Belangrijkste aannames

Investering

Omzet

Kosten

In het model is uitgegaan van de aanschaf van een nieuwe boot, en waar mogelijk rekening gehouden met significante restwaarde

Toelichting uitgangspunten: investering

Todo – verwerken restwaarde sloepjes

Case	Aanschaf	Restwaarde	Terug te verdienen	Toelichting
Case 1 Glasbak groot	€ 600 k	€ 0	€ 600 k	• Type case: Nieuw kopen en volledig afschrijven • Inschatting aanname: Zeer conservatief tot realistisch • Zeer conservatieve aanname, met name op restwaarde, welke geschat wordt op €280k tot €400k, maar met onzekere verkoopduur. • Mogelijk dat ondernemers in het verleden een hogere prijs voor schepen hebben betaald, richting €1 miljoen. Bij een restwaarde van €4 ton is dat een equivalent uitgangspunt voor Glasbak groot.
Case 2 Glasbak klein	€ 400 k	€ 0	€ 400 k	
Case 3 Salonboot groot	€ 650 k	€ 300 k	€ 350 k	• Type case: nieuw laten bouwen/renoveren en tweedehands verkopen* • Inschatting aanname: realistisch • Toelichting: Gekozen voor doorrekenen van de minder aantrekkelijke case om nieuw te laten bouwen. In de praktijk zullen ondernemers hun investering sneller hebben terugverdiend
Case 4 Salonboot klein	€ 450 k	€ 150 k	€ 300 k	• Type case: Nieuw laten bouwen/renoveren en tweedehands verkopen* • Inschatting aanname: realistisch • Toelichting: Gekozen voor doorrekenen van de minder aantrekkelijke case om nieuw te laten bouwen. In de praktijk zullen ondernemers hun investering sneller hebben terugverdiend
Case 5 Sloep groot	€ 80 k	€ 0 k	€ 80 k	• Type case: Nieuw kopen en volledig afschrijven • Inschatting aanname: conservatief • Toelichting: Geen restwaarde aangenomen
Case 6 Sloep klein	€ 35 k	€ 0 k	€ 35 k	• Type case: Nieuw kopen en volledig afschrijven • Inschatting aanname: conservatief • Toelichting: Geen restwaarde aangenomen

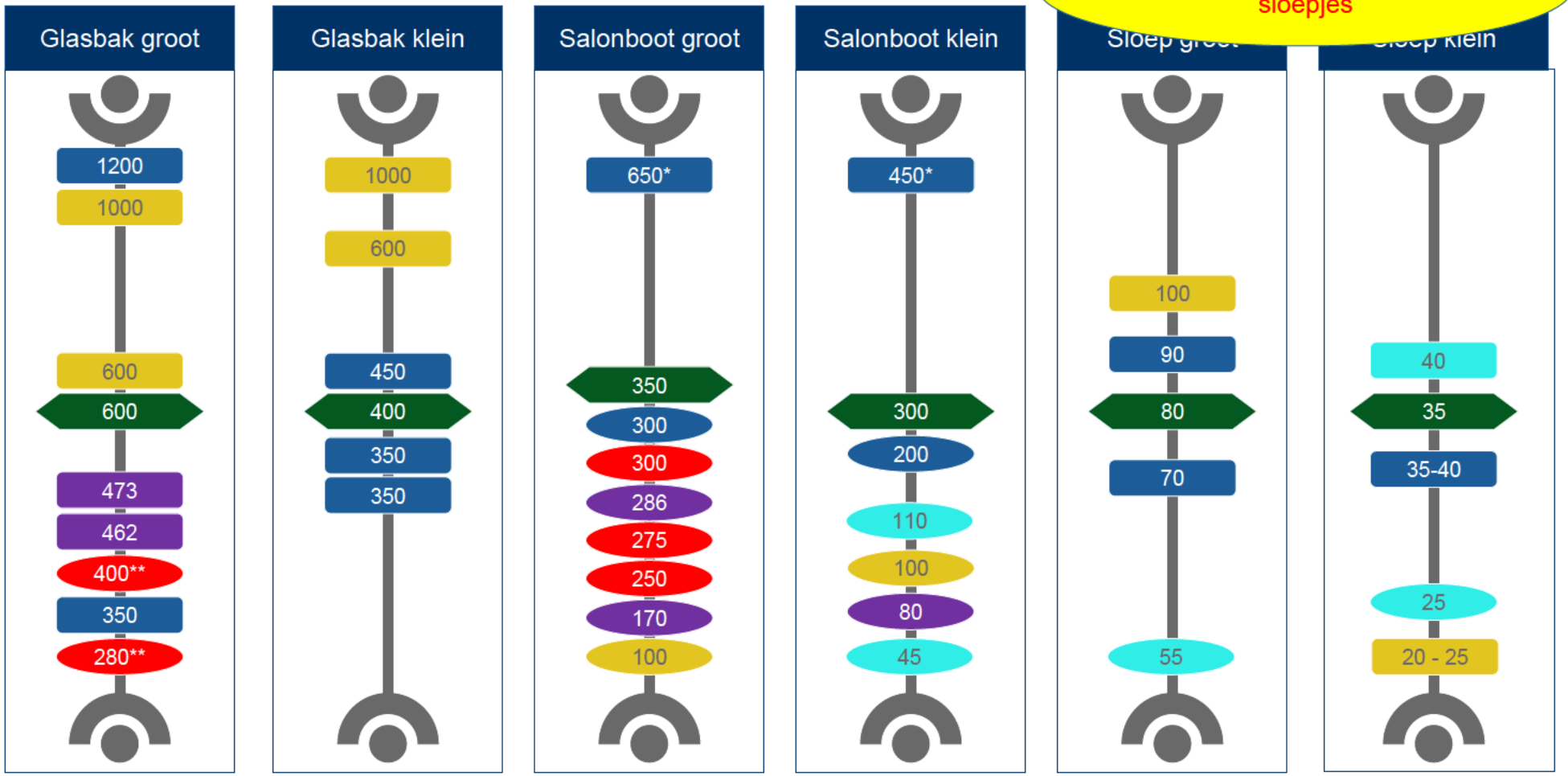
*De case voor tweedehands kopen heeft een c. 50% lagere terugverdientijd, door de kleinere investering

Bron: Meerdere bronnen *De case voor tweedehands kopen heeft een c. 50% lagere terugverdientijd, door de kleinere investering

De terugverdientijd wordt in belangrijke mate bepaald door de aanschafkosten van een boot, waarvoor verschillende bronnen zijn gebruikt

Schatting aanschafwaarde boot

Todo – verwerken restwaarde sloepjes



Kleuren: Aanname model | Koopakte | Jaarverslag | Interviews | Ecorys | Online aanbod

Vormen: Nieuwprijs | Gebruikt / restwaarde | Investering

Bron: Meerdere bronnen, zie legenda; *Salonboot nieuw laten bouwen, met oud casco. ** Gebaseerd op overdracht meerdere schepen

eden mccallum

Investering

Omzet

Kosten

Voor het schatten van omzet zijn twee complementaire methoden gebruikt

Toelichting uitgangspunten: omzet

Methode A: Passagiers * Prijs per passagier

- **Beschrijving methode:**
  - De prijs per passagier is gebaseerd op actuele en historisch aangeboden ticketprijzen vermeld op websites en bij andere verkooppunten
  - Het aantal passagiers per boot is samengesteld door:
    - Totaal aantal passagiers te berekenen met afgedragen vermakelijkheidsretributie, een belasting van €0.66 per passagier
    - Het aantal passagiers per type boot bepalen door groepen van bedrijven samen te stellen met een vergelijkbare vloot.
    - Het aantal passagiers te delen door het aantal actieve boten, waarbij 'stickerdatum' als leidend criterium dient*
- **Dominante methode bij cases:**
  - Case 1 Glasbak Groot
  - Case 2 Glasbak Klein
  - Case 5 Open Sloep
  - Case 6 Onbemand
- **Gebruikte Bronnen:**
  - RPA lijst
  - Belastingen Gemeente Amsterdam
  - Websites rederijen
  - Websites van 'aggregators' zoals TripAdvisor
  - Ticketprijzen bij fysieke verkooppunten
  - Ecorys: "Terugverdientijd passagiersvaart Amsterdam"

Methode B: Vaaruren * Prijs per uur

- **Beschrijving methode:**
  - De prijs per uur is gebaseerd op actuele en historisch aangeboden verhuurprijzen vermeld op websites en bij andere verkooppunten
  - Het aantal vaaruren per type boot is berekend aan de hand van positie- en snelheidsgegevens van passagiersvaartuigen in Amsterdam
- **Dominante methode bij cases:**
  - Case 3 Salonboot groot
  - Case 4 Salonboot klein
- **Gebruikte Bronnen:**
  - RPA lijst
  - AIS gegevens
  - Websites rederijen
  - Websites van 'aggregators' zoals TripAdvisor
  - Ticketprijzen bij fysieke verkooppunten
  - Ecorys: "Terugverdientijd passagiersvaart Amsterdam"

* Tussen het verlenen van een vergunning en het varen met een schip zit enige tijd. Als extreem voorbeeld geldt dat sommige vergunde schepen nog moeten worden gebouwd. Als een schip aan alle vereisten voor passagiersvaart voldoet, verkrijgt het een sticker. Die stickerdatum geeft aan wanneer een schip mag beginnen met het vervoeren van passagiers. Dit criterium w jkt af van het vergunningsdatum-criterium gehanteerd door Ecorys.

In het model is uitgegaan van de aanschaf van een nieuwe boot, en waar mogelijk rekening gehouden met significante restwaarde

Toelichting uitgangspunten: omzet berekening methode A

Case	Volume	Gem. Prijs (ex BTW)	Bruto omzet	Commissie en belasting	Netto omzet	Toelichting onderliggende aannames
Case 1 Glasbak groot	44 000	€ 11,3	€ 496 k	€ 76 k	€ 420 k	• 60% reguliere verkoop, 30% via derden en 10% grote groepen. • Prijs regulier ticket €13, prijs grote groepen €6 inclusief 9% BTW
Case 2 Glasbak klein	33 000	€ 11,3	€ 372 k	€ 57 k	€ 315 k	
Case 3 Salonboot groot	3 800	€ 34.1	€ 129 k	€ 14 k	€ 115 k	• 70% reguliere verkoop, 30% via derden • Gemiddelde groepsgrootte: 25 personen • Gemiddelde duur huur: 3 uur
Case 4 Salonboot klein	3 400	€43.1	€147	€ 15 k	€ 132 k	• 70% reguliere verkoop, 30% via derden • Gemiddelde groepsgrootte: 8 personen • Gemiddelde duur huur: 2 uur
Case 5 Sloep groot	4 000	€14,7	€ 67 k	€ 9 k	€ 58 k	• 60% reguliere verkoop en 40% via derden • Prijs regulier ticket €16
Case 6 Sloep klein	1 250	€ 19,9	€ 25 k	€0.2k	€ 25 k	• Gemiddelde groepsgrootte: 5 personen • Gemiddelde duur huur: 3 uur
Algemeen						• €0.66 belasting per passagier, geen vrijstelling • 30% commissie bij verkoop via derden

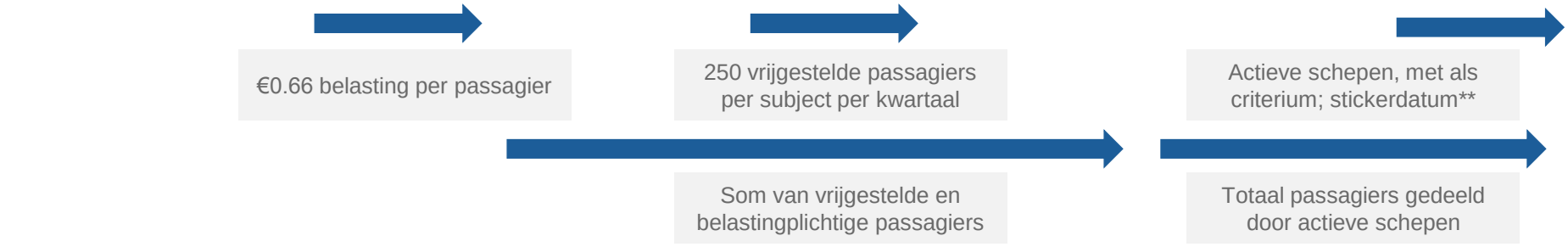
*De case voor tweedehands kopen heeft een c. 50% lagere terugverdientijd, door de kleinere investering

 Bron: Meerdere bronnen *De case voor tweedehands kopen heeft een c. 50% lagere terugverdientijd, door de kleinere investering

Het aantal vervoerde passagiers is vast te stellen aan de hand van afgedragen belasting – Methode A

(Onderbouwing) aangenomen volumes per type boot

Groep	Belasting € x 1000	Passagiers # x 1000	Subjecten #	Vrijgestelde pass. # x 1000	Totaal	Actieve schepen #	Pass. per schip # x 1000
Case 1	2 959	4 484	10	10	4 494	94.0	47.8
Case 2							39.1*
Case 3	6	8	3	3	11	3.0	3.8
Case 4	14	21	3	3	24	7.0	3.5
Case 5	35	53	3	3	56	13.7	4.1
Case 6	22	33	4	4	37	27.8	1.3
Overige	769	1 166	94	94	1 260	377.5	16.9
Totaal	3 805	5 765	117	117	5 882	523	



* In Case 1 zitten 94 schepen, met een gemiddelde capaciteit van 79 personen. De capaciteit van schepen in Case 2 is 65 personen. Uitgaande van dezefde bezettingsgraad als in Case 1, komt het geschatte volume op 39,1 duizend passagiers per jaar

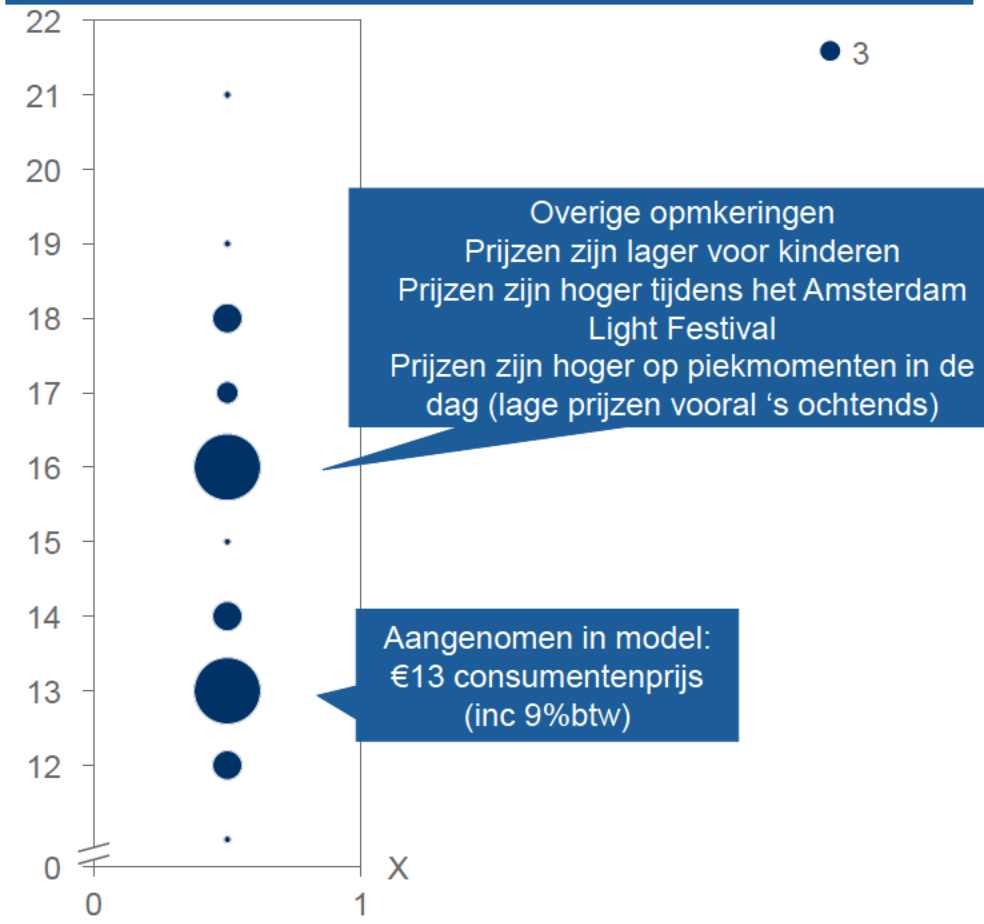
** Tussen het verlenen van een vergunning en het varen met een schip zit enige tijd. Als extreem voorbeeld geldt dat sommige vergunde schepen nog moeten worden gebouwd. Als een schip aan alle vereisten voor passagiersvaart voldoet, verkrijgt het een sticker. Die stickerdatum geeft aan wanneer een schip mag beginnen met het vervoeren van passagiers. Dit criterium w jkt af van het vergunningsdatum-criterium gehanteerd door Ecorys.

eden mccallum

De basisprijs van een ticket per type boot

Netjes maken

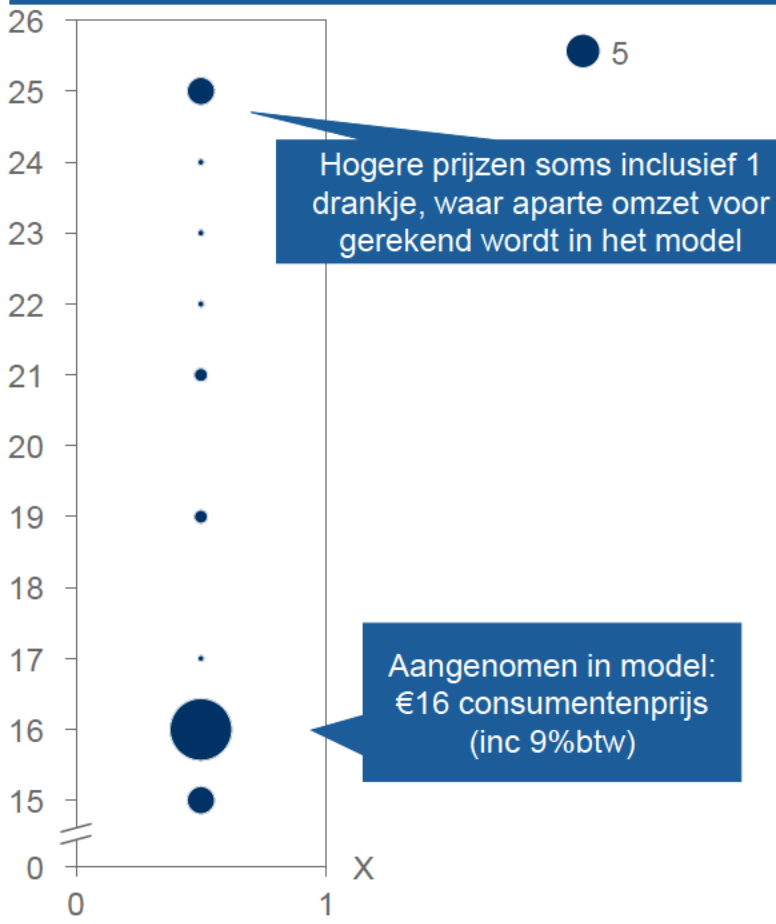
Glasbak tour



Overige opmkeringen
Prijzen zijn lager voor kinderen
Prijzen zijn hoger tijdens het Amsterdam Light Festival
Prijzen zijn hoger op piekmomenten in de dag (lage prijzen vooral ‘s ochtends)

Aangenomen in model:
€13 consumentenprijs
(inc 9%btw)

Sloep tour



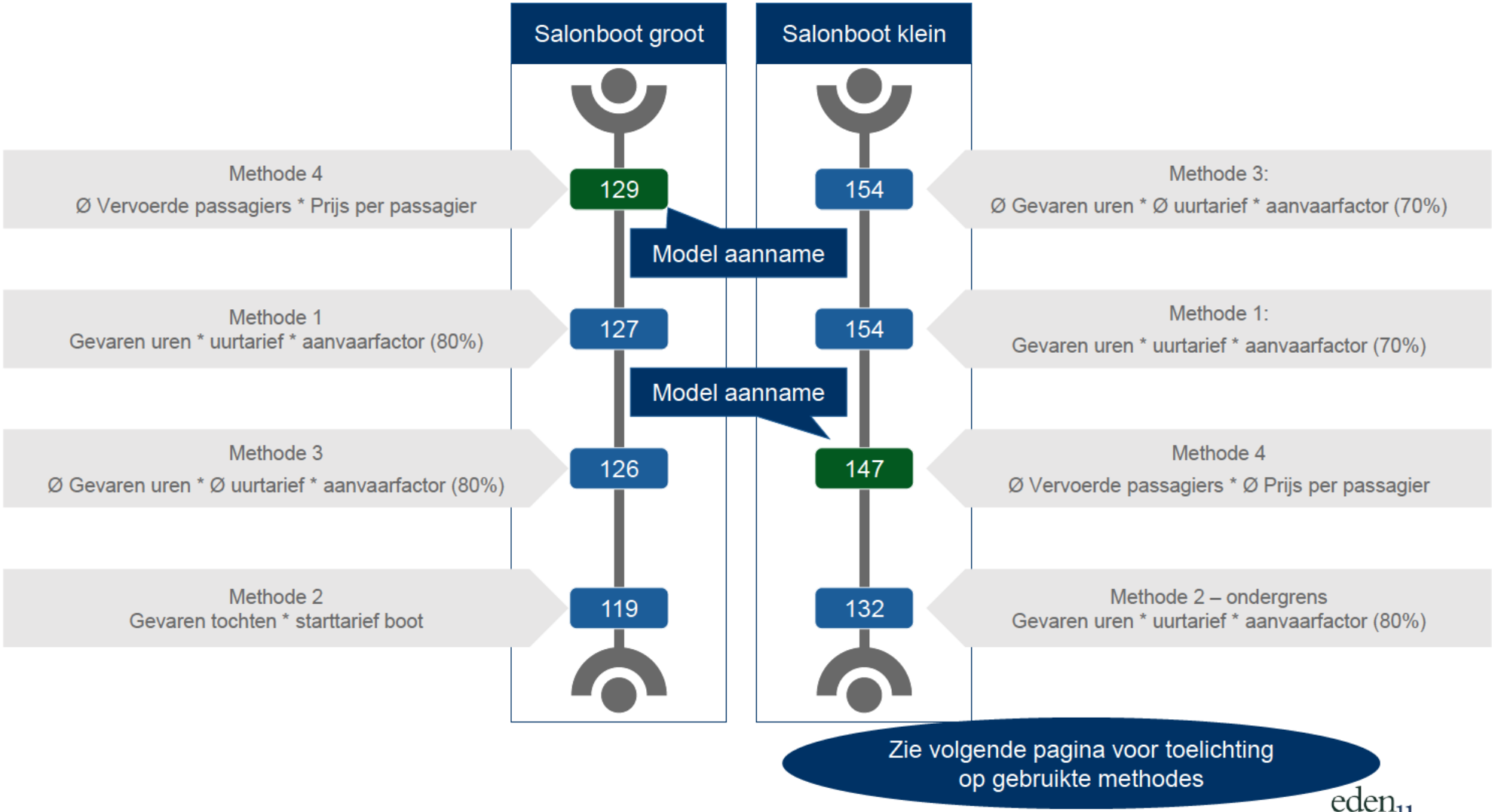
Hogere prijzen soms inclusief 1 drankje, waar aparte omzet voor gerekend wordt in het model

Aangenomen in model:
€16 consumentenprijs
(inc 9%btw)

eden mccallum

Voor salonboten is de omzet uit ticketverkoop via verschillende wegen te schatten

Schattingen omzet uit ticketverkoop voor salonboten, exclusief Horeca



Zie volgende pagina voor toelichting op gebruikte methodes

eden mccallum

Voor salonboten is de omzet uit ticketverkoop via verschillende methode te schatten

Beschijving methoden omzetschattingen ticketverkoop voor salonboten

Beschrijving	Hoe te interpreteren?	Gevoeligheid
Methode 1 • Per boot de omzet berekenen, en daarvan het gemiddelde nemen • Omzet is het product van vaaruren (AIS), prijs per uur (proposities) en 'aanvaarfactor' (aanname)	• Een vrij preciese maat wanneer het schip vooral op de grachten vaart. • Een maat die gevoelig is voor de aanname over het aandeel commerciele uren	• De omzet wordt onderschat als het aandeel commerciele uren hoger ligt dan aangeomen 80% voor grote salonboot en 70% voor kleine salonboot • De omzet wordt onderschat wanneer reders kosten rekenen voor aanvaren
Methode 2 • Per boot de omzet berekenen, en daarvan het gemiddelde nemen • Omzet is het product van aantal tochten (AIS) en het starttarief om een schip te huren (proposities)	• Een absolute ondergrens, aangezien huurders gemiddeld langer dan het minimum huren	• Onderschat de omzet, doordat mensen gemiddeld langer op een boot blijven dan het minimum
Methode 3 • Gemiddelde omzet berekenen voor alle boten • Omzet is het product van vaaruren (AIS), de prijs per uur (proposities) en 'aanvaarfactor' van 0.7 (aanname)	• Een vrij preciese maat wanneer het schip vooral op de grachten vaart. Vaaruren worden niet gemeten buiten Amsterdam	• Zou zowel te hoog als te laag kunnen zijn, omdat boten die veel varen voor een laag tarief, en boten die weinig varen voor een hoog tarief worden uitvermenigvuldigd
Methode 4: • Gemiddelde omzet berekenen voor alle boten • Omzet is het product van aantal vervoerde passagiers (belasting), de prijs per uur (proposities) en het gemiddeld aantal passagiers per boot (aanname)	• Een maat die gevoelig is voor de aanname over de gemiddelde grootte van een groep op een schip	• De omzet wordt onderschat als het aantal mensen op een boot lager ligt dan aangeomen 25 voor een grote salonboot en 8 voor een kleine salonboot • De omzet wordt overschat als het aantal uren per tocht lager ligt dan aangenomen 3 voor grote salonboot en 2 voor kleine salonboot

Hoe lang duurt het dan voor een schip in de vaart komt?

Investering

Omzet

Kosten

Overzicht aangenomen operationele kosten, exclusief afschrijving en rentelasten

Case	Personeel	Onderhoud	overige kosten*	Totaal	Toelichting
Case 1 Glasbak groot	185	18	31	235	• Personeelkosten geschat op 35% van de omzet (Ecorys), wat ruimschoots 1fte schipper met een groot vaarbewijs dekt (c. €50k) • Onderhoud conservatief geschat op 3% van de aanschafprijs, in lijn met (Ecorys). Uit een interview komt 2.5% naar voren. • Overige vaste, en kleinere kostenposten uitgegaan van de bovengrens van de kosten uit Ecorys
Case 2 Glasbak klein	145	12	23	189	
Case 3 Salonboot groot	45	20	6	32	• Ecorys: 0.25 – 0.45 FTE schipper → 10.5k – 19k • ...
Case 4 Salonboot klein	51	13.5	4	24	
Case 5 Sloep groot	20.5	2.5	3	26	• ...
Case 6 Sloep klein	9	1	1.5	11	• ...

Van: [redacted]
Aan: [redacted]
Onderwerp: Re: overige openstaande punten
Datum: dinsdag 7 mei 2019 16:18:41

Email adres van de technische man GGS:
[redacted]@globalguidesystems.com

Gr.,
[redacted]

Op 7 mei 2019, o= 13:48 heeft
=i[redacted]
<=div>
Hier nog even op een rij de overige punten=die bij mijn weten open staan:

- Lijst met potentiele interviewees, scheepstaxateurs
- E=ailadres van de 'technische man' bij Global Guide Systems

=nbsp;
Misschien goed om nog even met jou te checken; hoe zie jij het verzoek van [redacted] om "off the record" de modelinputs te valideren. Ik heb mijn twijfels, omdat ik GGS zie als een partij met belangen, terwijl zij zich lijken te zien als onpartijdig. Hij heeft alleen wel een goede kijk op de markt, en dus mogelijke nuttige informatie.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

Eden McCallum [redacted]
=div style="margin: 0cm 0cm 0.0001pt; font-size: 11pt; font-family: Calib=i, sans-serif;" class="">+31 6 [redacted]
[redacted]@eden=ccallum.com

This message may contain information that is confide=tial, privileged or otherwise protected from disclosure. If you are not th= intended recipient, please notify our office immediately: you should not =opy, forward, disclose or use the contents. Eden McCallum may monitor outg=ing and incoming mail for business purposes. Eden McCallum LLP is a limite= liability partnership registered in England and Wales (OC375785) with its=registered office at Orion House, 5 Upper St Martin's Lane, London= WC2H 9EA and locally registered offices in Amsterdam and Zurich.

=

Van: 5.1.2.e @edenmccallum.com
Aan: 5.1.2.e
Onderwerp: RE: overleg voortgang digitale gracht
Datum: dinsdag 30 april 2019 19:54:29

Beste 5.1.2.e

Dank voor het doorsturen. We zien elkaar donderdag.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

Eden McCallum=5.1.2.e

+31 6 5.1.2.e

5.1.2.e @edenmccallum com

<=pan style="mso-fareast-language:EN-US">

=div style="border:none;border-top:solid #E1E1E1 1.0pt;padding:3.0pt 0cm =cm 0cm">

From: 5.1.2.e < 5.1.2.e @amsterdam nl> <=r>**Sent:** Tuesday, 30 April 2019 16:39
To: 5.1.2.e = 5.1.2.e @edenmccallum.com>
Subject: overleg voortgang digitale gracht

overleg voortgang digitale=gracht

Gepland: 2 mei 20=9 13:00 t/m 14:00

Locatie: Waternet

Genodigden: 5.1.2.e (5 @improvement-it nl), 5.1.2.e @globalguidesystems com, 5.1.2.e (5.1.2.e @globalguidesystems com), 5.1.2.e

Heren,

Ik ben zelf waarschijnlijk niet aanwezig maar om de voortgang niet t= belemmeren vind het overleg van 2 mei aanstaande gewoon plaats Van 13 00=tot 14 00

Bij verhindering graag even snel reageren.

Groet 5.1.2

****=**********=**********

Waternet is d= gemeenschappelijke organisatie van Waterschap Amstel, Gooi en Vecht en de=Gemeente Amsterdam.

********=**********=**********

Waternet gaat zor=vuldig om met de totstandkoming en verstrekking van informatie. Indien uit=de aanhef of de inhoud blijkt dat dit bericht niet voor u is bedoeld, verz=eken wij u de afzender

hiero=er te informeren en het bericht te verwijderen zonder de informatie te geb=uiken en te delen met anderen. Voor verdere informatie over de rechten op =nformatie, zie htt=s://www.waternet nl/privacy-en-cookies/

**********=**********

Waternet works on behalf of the Amstel, Gooi and Vecht Wat=r Authority and the City of Amsterdam

**********=**********

Waternet makes every effort to ensure that the information it generates =nd distributes is correct at all times If the name or contents of this me=sage lead you to suspect that it is not intended for you, we kindly reques= that you inform the sender and delete the message

<=div>

5.1.2.e

&nb=p;

Gemeente Amsterdam

=p class="MsoNormal">

M 06 5.1.2.e

=div>

5.1.2.e @amsterdam nl

Weesperplein 8, 1018 XA Amsterdam

Postadres: Postbus 95089= 1090 HB Amsterdam

=span style="font-size:9.0pt;font-family:"Corbel",sans-serif;co=or:black">

Op dit bericht is een proclaimer van toepassing:

amsterd=m.nl/proclaimer

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

This message may contain information that is confidential, privileged or ot=erwise protected from disclosure. If you are not the intended recipient, p=ease notify our office immediately: you should not copy, forward, disclose or use the contents. Eden McCallum m=y monitor outgoing and incoming mail for business purposes. Eden McCallum =LP is a limited liability partnership registered in England and Wales (OC375785) with its registered office at Orion House, 5 Upper St Martin=80s Lane, London, WC2H 9EA and locally registered offices in Amsterdam =nd Zurich.

Van: [redacted]@edenmccallum.com
Aan: [redacted]
Onderwerp: RE: tekst aankondiging aanvullend onderzoek Eden McCallum
Datum: donderdag 18 april 2019 11:18:27

Beste [redacted]

Bedankt voor je mail, ik wacht het rustig af.

Ik zou ook graag kort met je overleggen over een aantal andere punten. Kan ik je daarvoor op een geschikt moment ergens vanmiddag bereiken?

Met vriendelijke groet,

[redacted]

+31 6 [redacted]

[redacted]@edenmccallum.com

=/span>

Fro=: [redacted] <[redacted]@amsterdam.nl>
Sent: Thursday, 18 April 2019 07:29
To:= [redacted] <[redacted]@edenmccallum.com>
Subject:

Dag [redacted]

Zie hieronder, ik laat je weten als het zover is.

Gr. [redacted]

Verstuurd vanaf mijn iPhone

Begin doorgestuurd bericht:

> **Van: "[redacted] <[redacted]@amsterdam.nl>**
> **Datum: 18 apri= 2019 om 07:21:28 CEST**
> **Aan: [redacted] <=[redacted]@amsterdam.nl=gt;**
> **Onderwerp: Antw.: tekst aankondiging aanvullund onderzoek Eden McCallum**

Ik hoop dat onze mail vanochtend uitgaat

Verstuurd vanaf mijn iPhone

Op 18 apr. 2019 om 07:06 heeft [redacted] [redacted]@amsterdam.nl> het volgende geschreven:

Goedemorgen [redacted]

Kan ik al een moment doorgeven vanaf wanneer Eden McCallum interviews in den lande kan gaan houden - wanneer is gecommuniceerd naar de reders?

Met vriendelijke groet,

[redacted]

O= 17 apr. 2019 om 11:26 heeft [redacted] <[redacted]@amsterdam.nl> het volgende geschreven:

> **Hierbij tekst voor de aankondiging**
>
> **Het Ecorys rapport geeft een basis voor terugverdientijden en tegelijkertijd ook ruimte voor aanvullend onderzoek. De gekozen aanpak van werken met ranges in kosten en inkomsten geeft niet altijd een juist beeld - het gemiddelde van deze ranges kan een niet reële business case opleveren. Aanvullend onderzoek naar specifieke bedrijfsmodellen binnen een segment zal een beter beeld opleveren, met name in een divers segment als bemand gesloten. Ook nader onderzoek naar de kapitaalslasten is wenselijk (effect van tweedehands markt en een marktconform rendement op investering), ls ook het betrekken van inzichten van operaties buiten Amsterdam. Voor deze aspecten is opdracht gegeven voor een aanvullend onderzoek door Eden McCallum.**

Groeten,

[redacted]

<=p>

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

This message may contain information that is confidential, privileged or ot=erwise protected from disclosure. If you are not the intended recipient, p=ease notify our office immediately: you should not copy, forward, disclose or use the contents. Eden McCallum m=y monitor outgoing and incoming mail for business purposes. Eden McCallum =LP is a limited liability partnership registered in England and Wales (OC375785) with its registered office at Orion House, 5 Upper St Martin=80s Lane, London, WC2H 9EA and locally registered offices in Amsterdam =nd Zurich.

Van: [redacted]@edenmccallum.com
Aan: [redacted]
Cc: [redacted]@edenmccallum.com
Onderwerp: RE: Terugverdientijd rondvaart Amsterdam
Datum: maandag 17 juni 2019 16:28:56
Bijlagen: 20190614 Terugverdientijd rondvaart amsterdam.pdf

Beste [redacted]

Dank voor je reactie. Goed gezien dat er nog een geel blokje stond waar dat niet hoorde. Bijgevoegd een geschoonde versie van het document.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

Eden McCallum [redacted]
+31 6 [redacted]
[redacted]edenmccallum.com

From:<=span> [redacted]@amsterdam.nl>
Sent: Monday, 17 June 2019 16:20
To: [redacted]@edenmccallum.com>
Cc: [redacted]@edenmccallum.com>;
[redacted]@edenmccallum.com
Subject: Re: Terugverdientijd rondvaart Amsterdam

Dag [redacted]

Dank voor het rapport!

De positionering is voldoende duidelijk. Zojuist ook het rapport besproken met de Wethouder. We versturen het vandaag naar de reders van het bestuurlijk overleg!

Nog een verzoek voor ene schoonheide-aanpassing: Op slide 14 op pagina 18 staat bij de bedragen nog gele blokjes tussen het € teken en het bedrag=- kunnen die nog verwijderd worden?

Dank en gr=eten,
[redacted]

Op 14 jun. 2019, om 20:47 heeft [redacted] @edenmccallum.com het volgende geschreven:

Beste [redacted]

Bedankt voor de suggestie. Deze zijn voor zover mogelijk verwerkt in het bijgevoegde document, wat in onze ogen klaar is om breder te delen.

[redacted] vroeg zich nog af of de positionering (hs 1 en 5) nu voldoende duidelijk is? Mocht je daar nog suggesties voor hebben, dan horen we die graag voor maandag.

Het was een groot genoegen om ons te mogen verdiepen in dit interessante vraagstuk.

Goed weekend!

Met vriendelijke groet,

[redacted]

Eden McCallum [redacted]
+31 6 [redacted]

[redacted] @edenmccallum.com

From: [redacted]
Sent:&nbs=;Thursday, 13 June 2019 18:41
To: [redacted] <[redacted] @edenmccallum.com>
Cc [redacted] @edenmccallum.com>; [redacted] @edenmccallum.com
Subject: Fwd: Terugverdientijd rondvaart Amsterdam v7_opm[redacted].docx

Dag [redacted]

Toch nog enkele aanvullende tekst suggesties van [redacted]
Fijn als deze suggesties nog meegenomen kunnen worden.

Maandag=bespreken we het rapport ook nog met de wethouder. Hier verwacht ik overigens geen aanvullende opmerkingen aangezien [redacted] zijn opmerkingen nu al gestuurd heeft - maar zekerheid heb ik pas maandag :-). Daarna gaat het richting de reders; woensdag a.s. is er dan

weer een technische sessie met hen.

Dank en groeten,

5.1.2.e

Begin doorgestuurd bericht:

Van: "5.1.2.e 5.1.2.e @amsterdam.nl>
Datum: 13 juni 2019 om 18:05:47 CEST
Aan: "5.1.2.e <5.1.2.e @amsterdam.nl>, 5.1.2.e ; <5.1.2.e @amsterdam.nl>
Onderwerp: Terugverdientijd rondvaart Am=terdam v7_opm5.1.2.e .docx

Bijgaand mijn opmerkingen en suggesties.

Ik stel voor dat we het rapport aanbieden aan WH met de stukken voor het BO ter voorbespreking op maandag en dan adviseren om het rapport maandagmiddag samen met de agenda te verzenden aan BO.=/p>
Eens?

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.amsterda=.nl/proclaimer.

This message may contain information that is confidential,=privileged or otherwise protected from disclosure. If you are not the inte=ded recipient, please notify our office immediately: you should not copy, =orward, disclose or use the contents. Eden McCallum may monitor outgoing a=d incoming mail for business purposes. Eden McCallum LLP is a limited liab=lity partnership registered in England and Wales (OC375785) with its regis=ered office at Orion House, 5 Upper St Martin's Lane, London, WC2H=9EA and locally registered offices in Amsterdam and Zurich.

<20190614 Terugv=rdientijd rondvaart amsterdam.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 =et anderen. Voor verdere informatie over de rechten op informatie, zie https://www.amsterdam.nl/proclaimer.

This message may contain information that is confidential, privileged or ot=erwise protected from disclosure. If you are not the intended recipient, p=ease notify our office immediately: you should not copy, forward, disclose or use the contents. Eden McCallum m=y monitor outgoing and incoming mail for business purposes. Eden McCallum =LP is a limited liability partnership registered in England and Wales (OC375785) with its registered office at Orion House, 5 Upper St Martin=80s Lane, London, WC2H 9EA and locally registered offices in Amsterdam =nd Zurich.



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

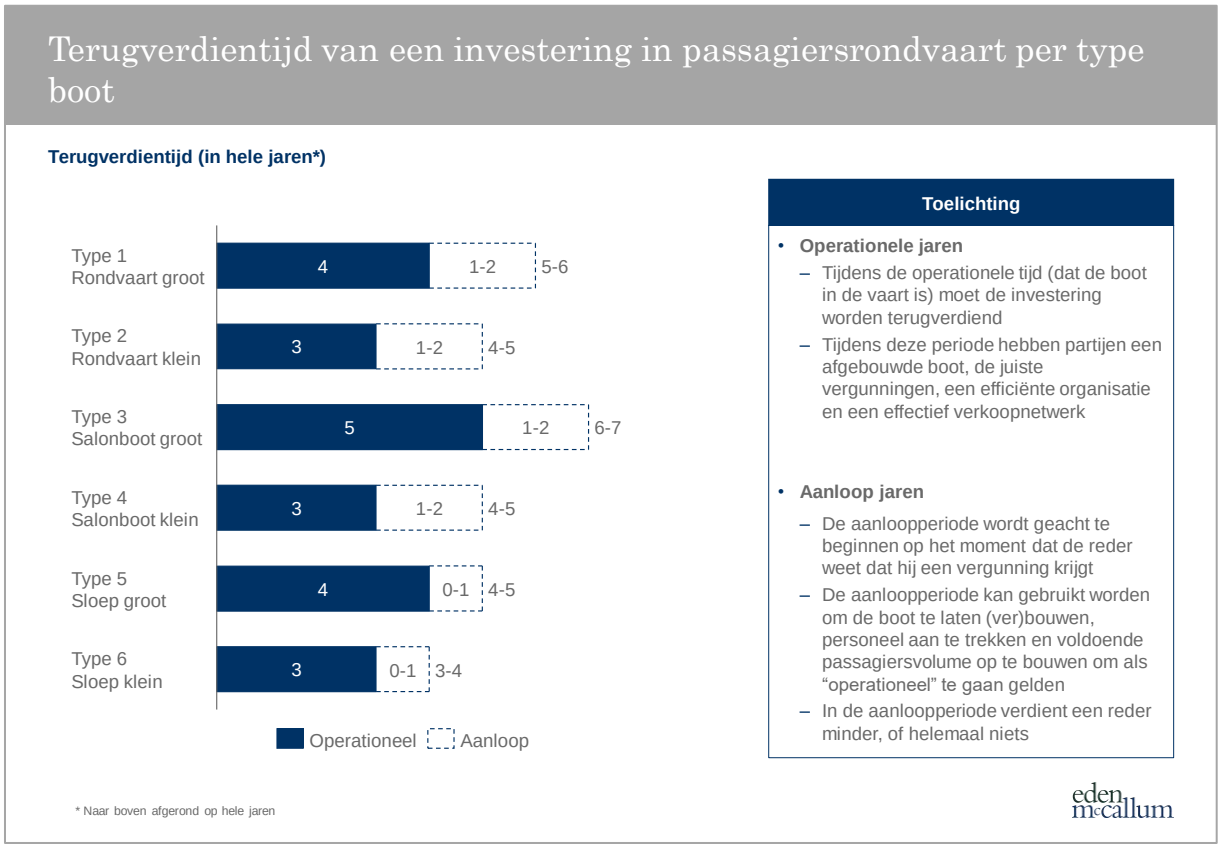
2.2 Uitkomsten terugverdientijden boten

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

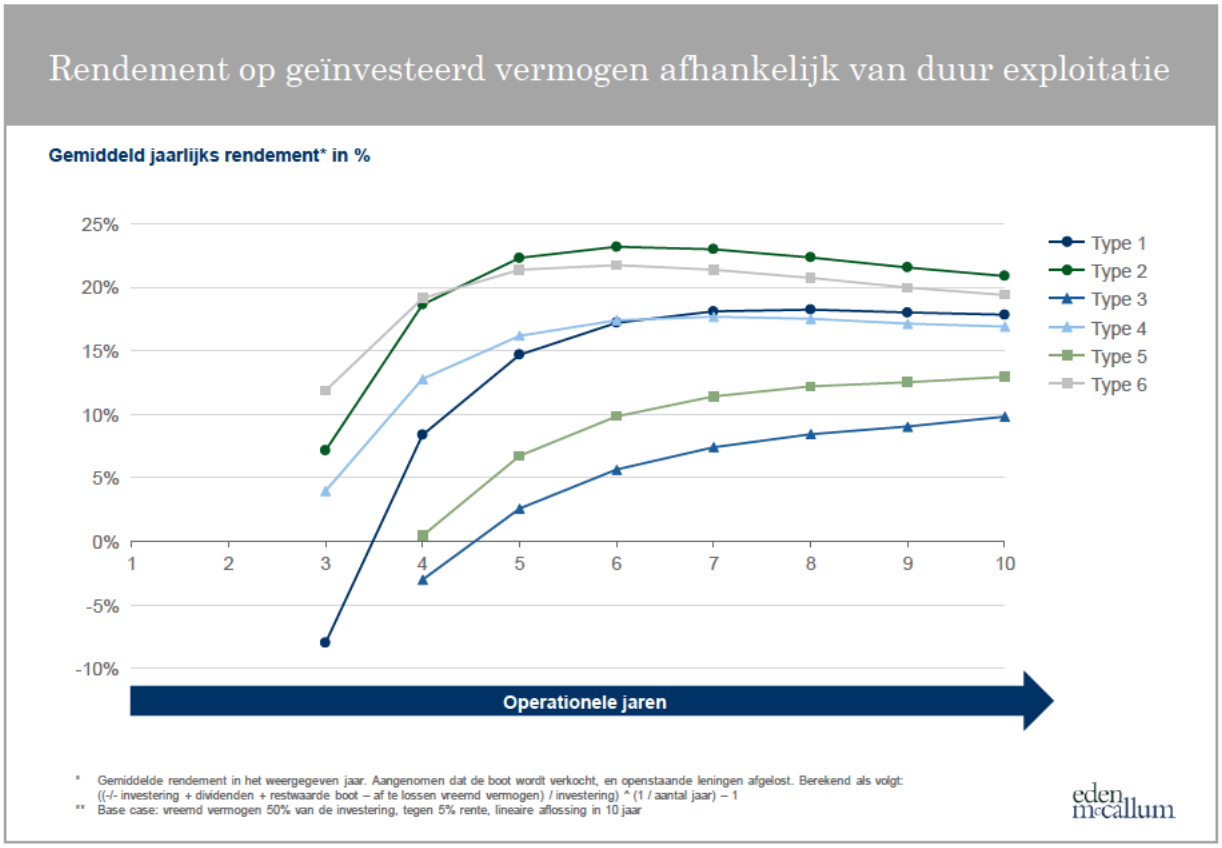
2.3 Rendement op investering

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).



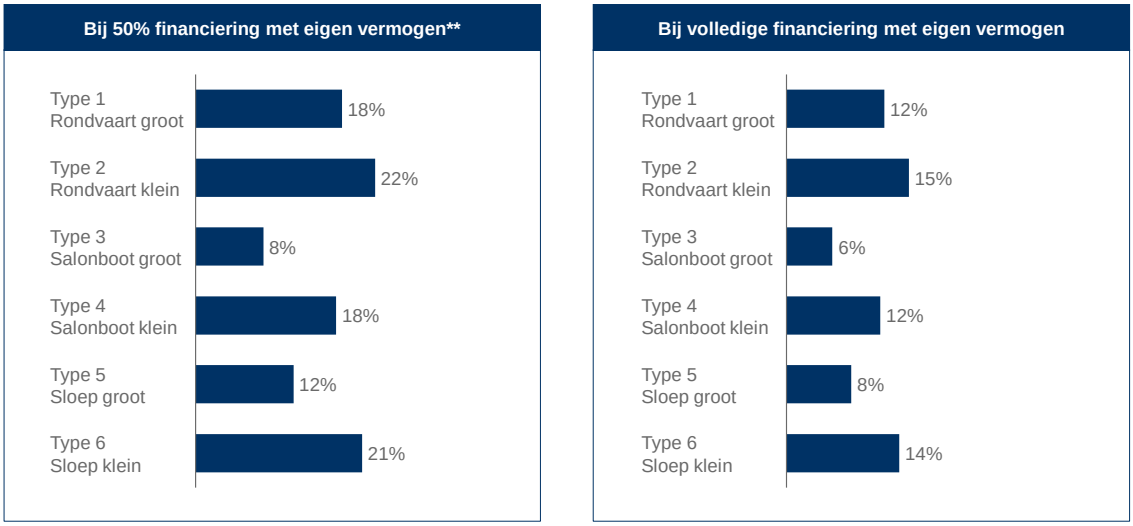
Slide 3: Rendement op geïnvesteerd vermogen afhankelijk van duur exploitatie

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

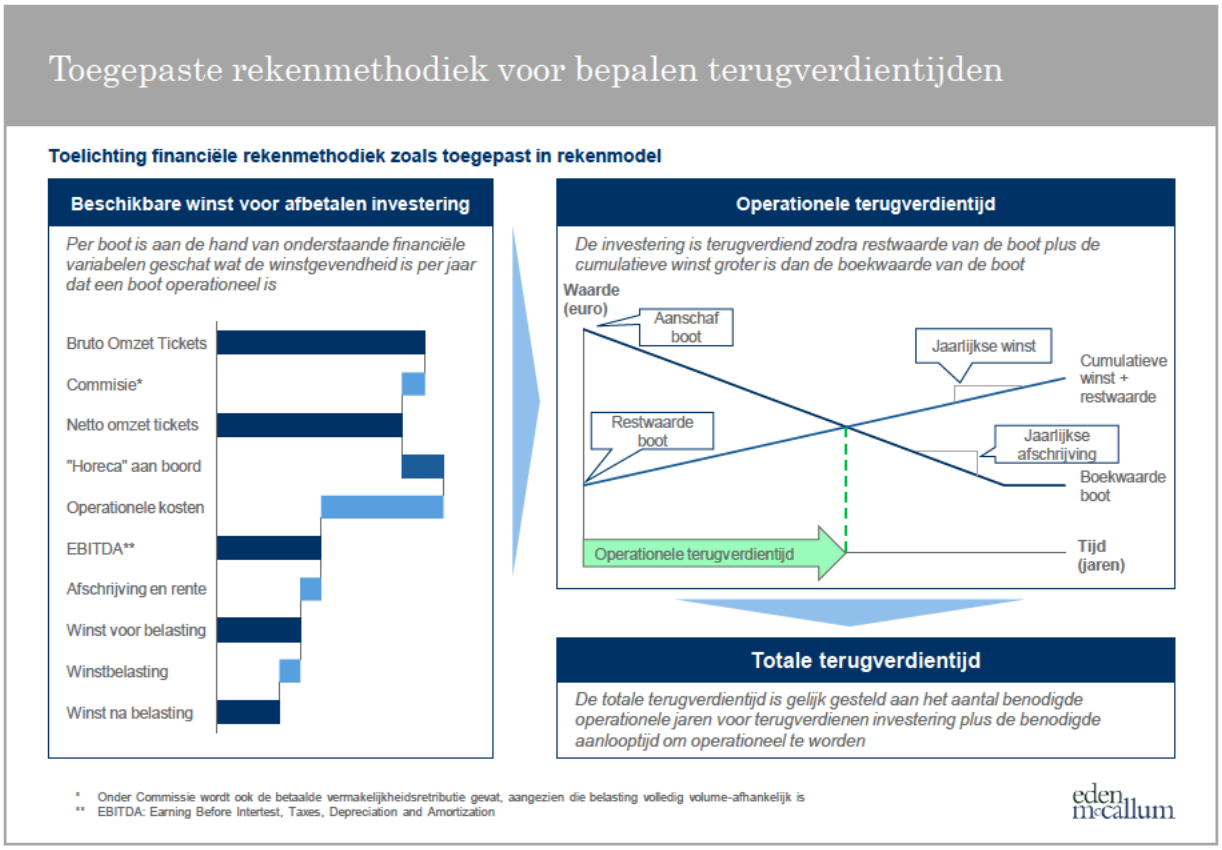
eden mccallum

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

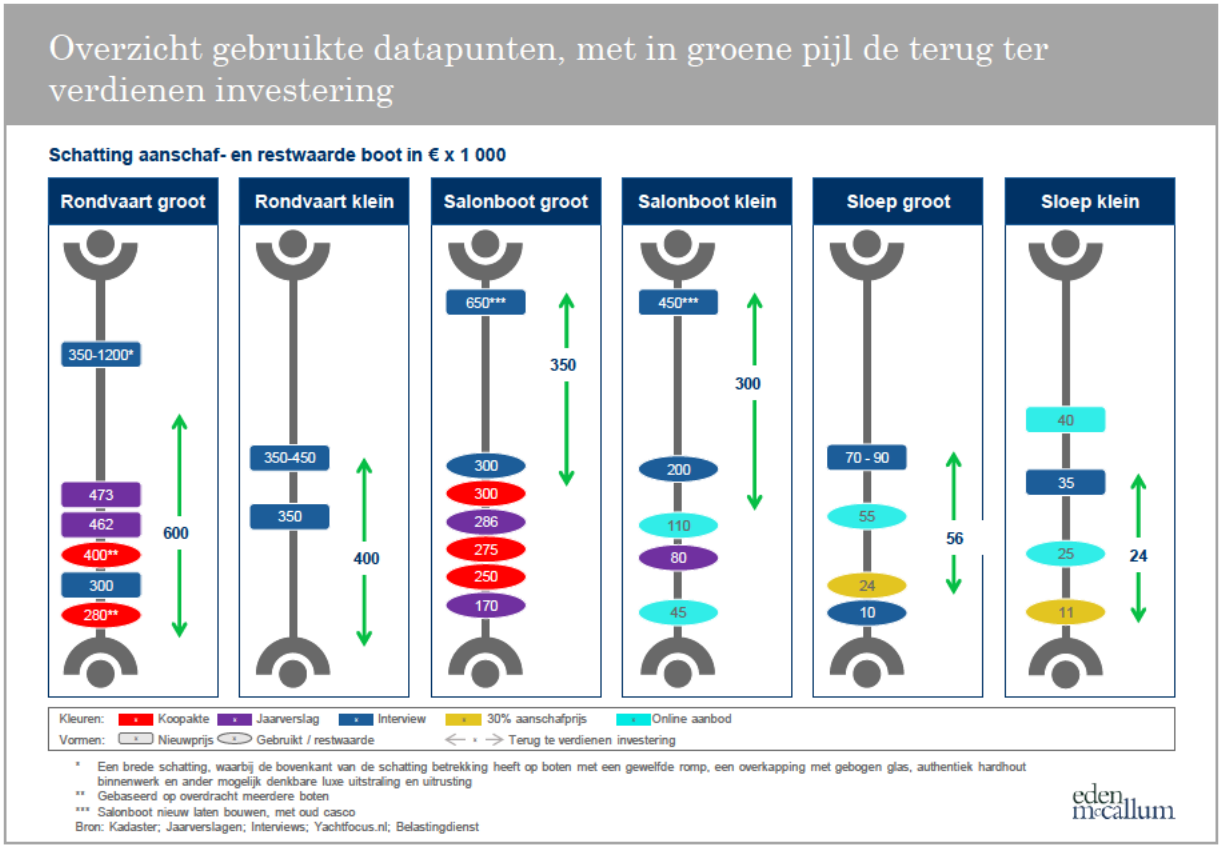
Type boot	Aanschaf	Restwaarde	Opstart kosten	Terug te verdienen*	Toelichting
Type 1 Rondvaart groot	€ 600 k	€ 0	€ 1 k	€ 600 k	• Type case: nieuw kopen en volledig afschrijven • Inschatting aanname: conservatief • Toelichting: conservatieve aanname voor de restwaarde omdat de tweedehandsmarkt voor Amsterdamse 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.

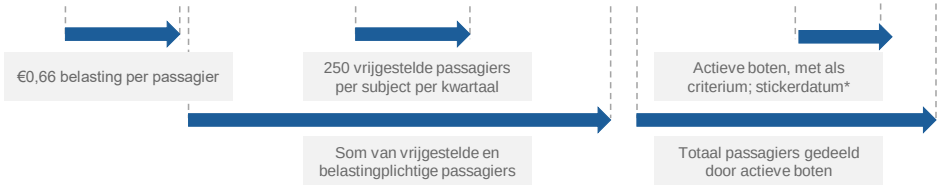
Naast belastingplichtige passagiers, mag iedere belastingplichtige ('subject' genoemd) ieder kwartaal 250 passagiers vervoeren zonder verplichting tot afdracht van de belasting. Dit aantal vrijgestelde passagiers is bij het totale volume opgeteld. Als voorbeeld: in de steekproef groep van grote rondvaartboten 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

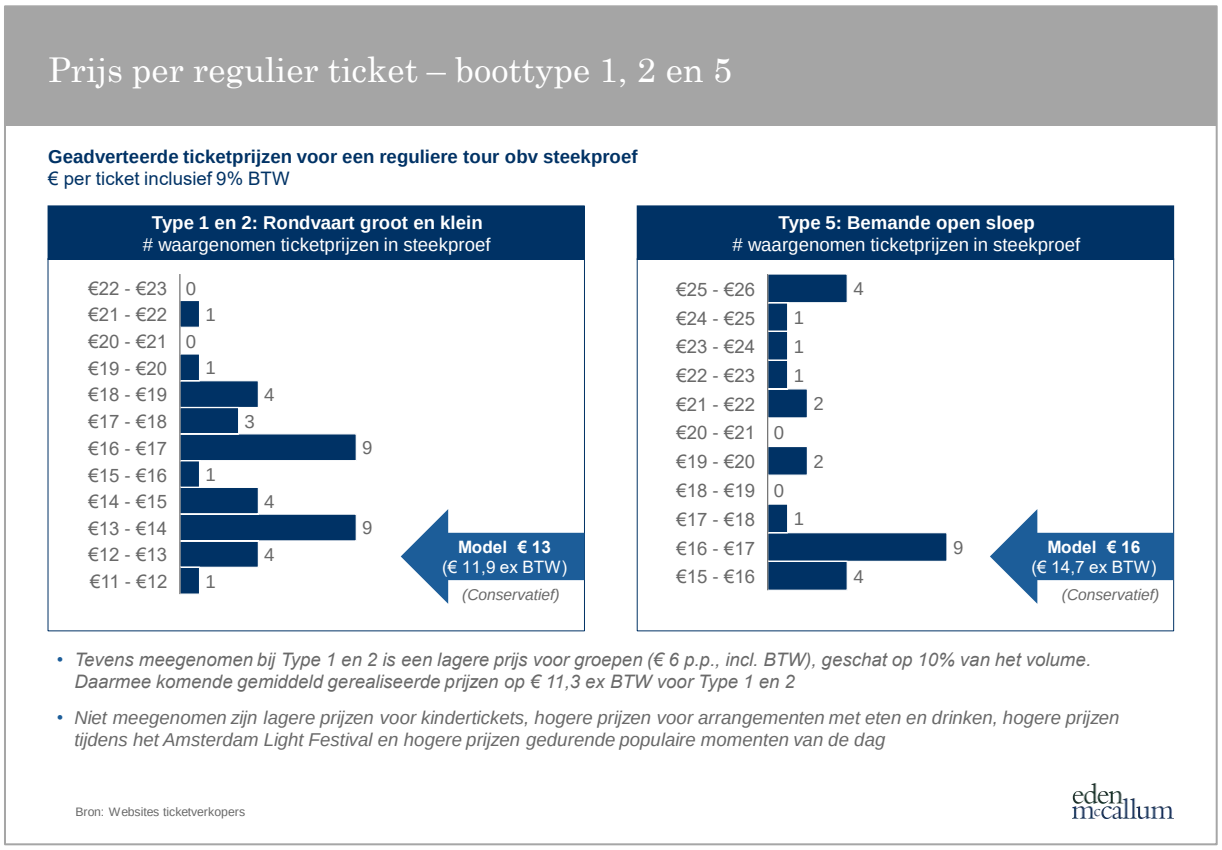
Slide 9: Onderbouwing aantal passagiers per type boot per jaar, op basis van afgedragen belasting

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.



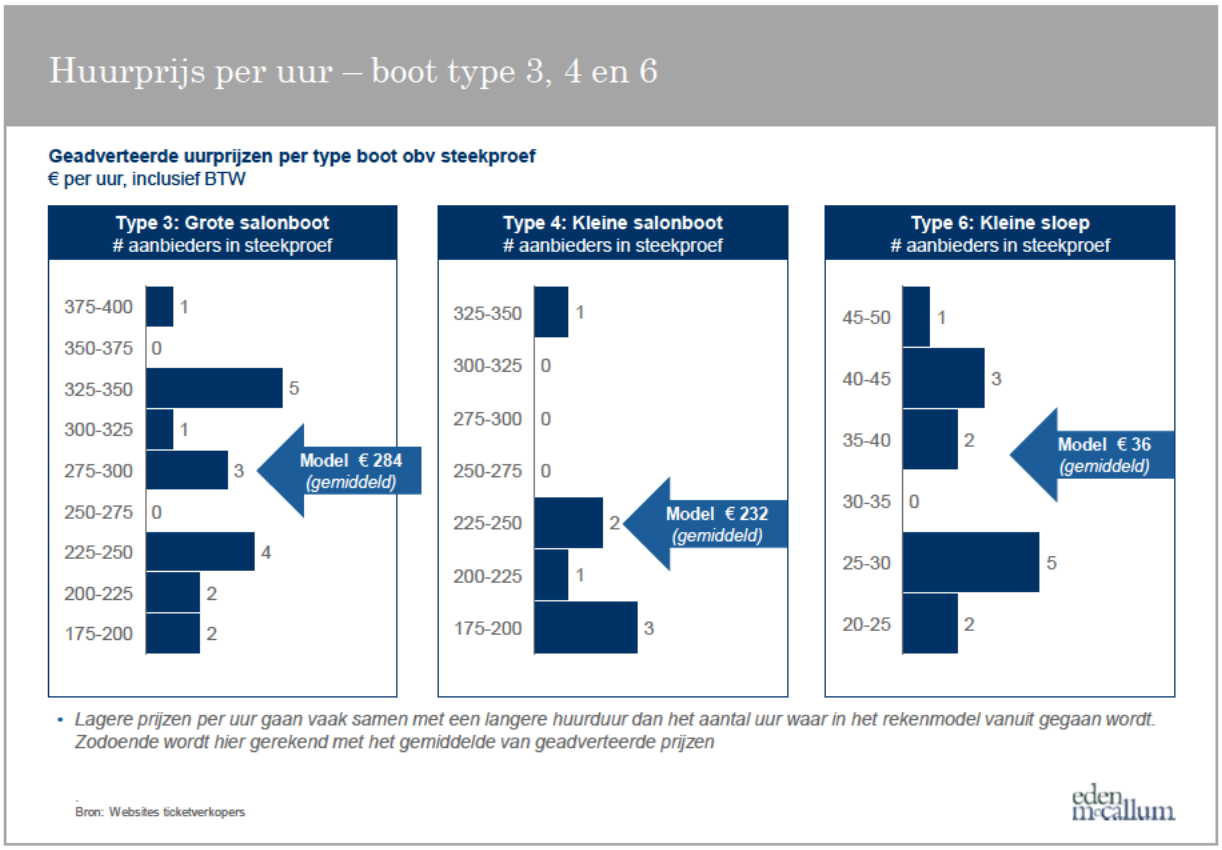
Slide 10: Prijs per regulier ticket op basis van geadverteerde ticketprijzen voor boottype 1, 2 en 5

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

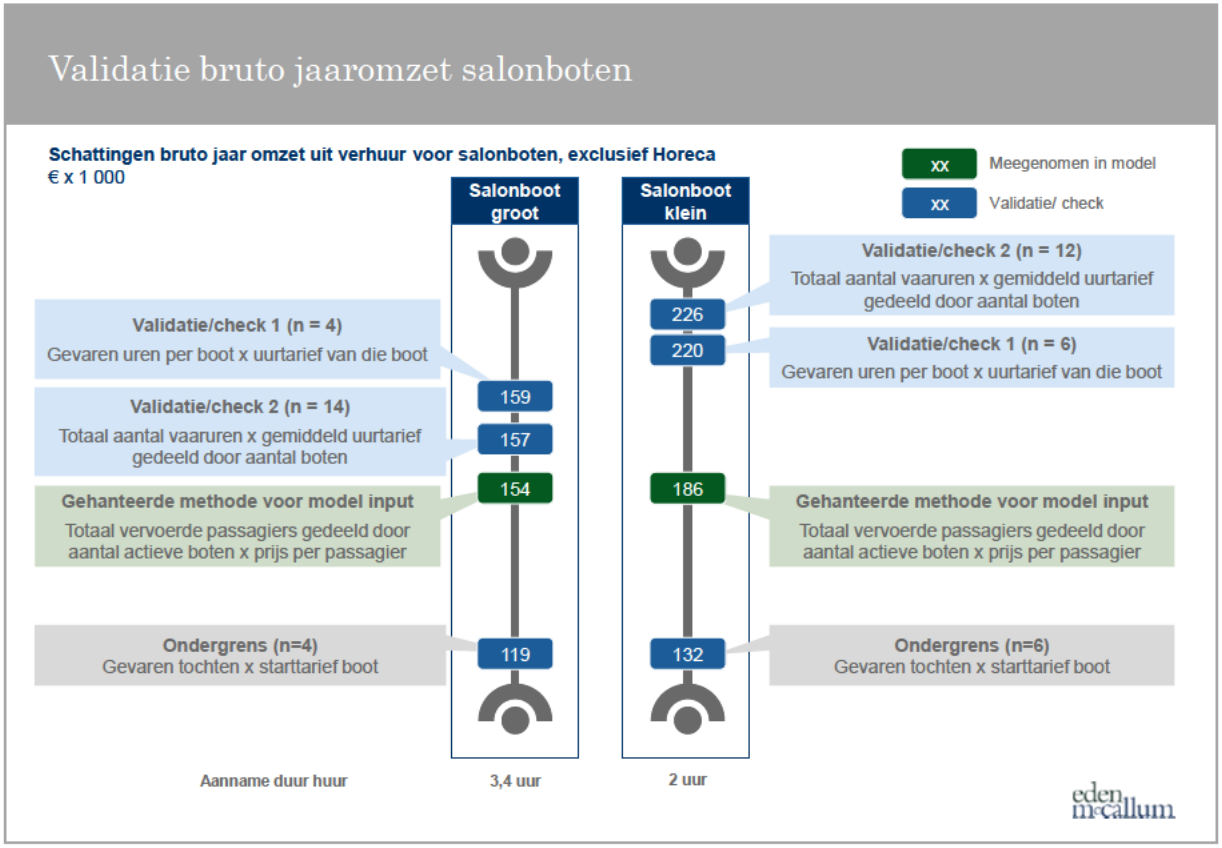
De *duur van de huur* is voor salonboten berekend aan de hand van scheepsbewegingen, zoals waargenomen met AIS[7] in 2018. Aan de hand van de AIS-gegevens is per type boot geanalyseerd hoeveel tochten er zijn gemaakt, en hoe lang deze tochten zijn geweest. Voor grote salonboten is op basis van een steekproef 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: [redacted]
Aan: [redacted]
Cc: [redacted]@edenmccallum.com
Onderwerp: Re: Terugverdientijd rondvaart Amsterdam
Datum: maandag 17 juni 2019 16:19:52

Dag [redacted]

Dank voor het rapport!

De positionering is voldoende duidelijk. Zojuist ook het rapport besproken met de Wethouder. We versturen het vandaag naar de reders van het bestuurlijk overleg!

Nog een verzoek voor ene schoonheide-aanpassing: Op slide 14 op pagina 18 staan bij de bedragen nog gele blokjes tussen het € teken en het bedrag - kunnen die nog verwijderd worden?

Dank en groeten,
[redacted]

Op 14 jun. 2019, om 20:47 heeft [redacted]@edenmccallum.com het volgende geschreven:

Beste [redacted]

Bedankt voor de suggesties. Deze zijn voor zover mogelijk verwerkt in het bijgevoegde document, wat in onze ogen klaar is om breder te delen.

[redacted] vroeg zich nog af of de positionering (hs 1 en 5) nu voldoende duidelijk is? Mocht je daar nog suggesties voor hebben, dan horen we die graag voor maandag.

Het was een groot genoegen om ons te mogen verdiepen in dit interessante vraagstuk.

Goed weekend!

Met vriendelijke groet,

[redacted]

Eden McCallum [redacted]
=;31 6 [redacted]
[redacted]@edenmccallum.com
From: [redacted]@amsterdam.nl>
Thursday, 13 J=ne 2019 18:41
To: [redacted]@edenmccallum.com>
Cc: [redacted]@edenmccallum.com>;
[redacted]@edenmccallum.com**Subject:Fwd: Terugverdientijd rondvaart**

Amsterdam v7_opm 5.1.2.e .docx

Dag 5.1.2.e

Toch nog enkele aanvullende tekst suggesties van 5.1.2.e (5.1.2.e . Fijn als deze suggesties nog meegenomen kunnen worden.

Maandag bespreken we het rapport ook nog met de wethouder. Hier verwacht ik overigens geen aanvullende opmerkingen aangezien 5.1.2.e zijn opmerkingen nu al gestuurd heeft - maar zekerheid heb ik pas maandag :-). Daarna gaat het richting de reders; woensdag a.s. is er dan weer een technische sessie met hen.

Dank en groeten,

5.1.2.e

<=r class="">Begin doorgestuurd bericht:

<= class="">Van: &qu=t; 5.1.2.e < 5.1.2.e @amsterdam.nl>
Datum: 13 juni 2019 om 18:05:47 CEST
Aan: 5.1.2.e 5.1.2.e @amsterdam.nl>, ' 5.1.2.e
< 5.1.2.e @amsterdam.nl>
=b class="">Onderwerp: **Terugverdientijd rondvaart Amsterdam v7_opm 5.1.2.e .docx**=o:p class="">

Bijgaand mijn opmerkingen en suggesties.
Ik stel voor dat we het rapport aanbieden aan WH met de stukken voor het BO ter voorbespreking op maandag en dan adviseren om het rapport maandagmiddag samen met de agenda te verzenden aan BO.
Eens?

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.

This message may contain inf=rmation that is confidential, privileged or otherwise protected from discl=sure. If you are not the intended recipient, please notify our office imme=iately: you should not copy, forward, disclose or use the contents. Eden M=Callum may monitor outgoing and incoming mail for business purposes. Eden =cCallum LLP is a limited liability partnership registered in England and W=les (OC375785) with its registered office at Orion House, 5 Upper St Marti=’s Lane, London, WC2H 9EA and locally registered offices in Amster=am and Zurich.

=

Van: 5.1.2.e
Aan: 5.1.2.e
Cc: 5.1.2.e 5.1.2.e
Onderwerp: RE: Update
Datum: vrijdag 31 mei 2019 11:09:19

Excuses – ik heb het net verstuurd – ik was nog bezig met 1 slide, maar die laten we even zitten.

5.1.2.e | 5.1.2.e | Eden McCallum LLP
T: +31 (0)20 303 0730 | M: +31 (0) 5.1.2.e | E: 5.1.2.e @edenmccallum.com
5.1.2.e | T: +31 (0)20 303 0749 | E: 5.1.2.e @edenmccallum.com
Eden McCallum LLP | Parnassusweg 821-a | UN Studio 10th Floor | 1082 LZ Amsterdam | The Netherlands |
www.edenmccallum.com

From: 5.1.2.e [mailto: 5.1.2.e]
Sent: vrijdag 31 mei 2019 08:48
To: 5.1.2.e
Cc: 5.1.2.e 5.1.2.e
Subject: Re: Update

Dag 5.1.2.e

Heb jij nog een versie waarop ik mijn opmerkingen kan toevoegen?

Groeten,
5.1.2.e

Op 29 mei 2019 om 10:14 heeft 5.1.2.e <5.1.2.e> het volgende geschreven:

> Dag 5.1.2.e
>
> Ja is goed, dan voeg ik mijn opmerkingen toe aan jouw bestand.
>
> Groeten,
> 5.1.2.e
>
> Op 29 mei 2019, om 09:53 heeft 5.1.2.e <5.1.2.e @edenmccallum.com> het volgende geschreven:
>
> 5.1.2.e
>
> Zal ik er eerst doorheen gaan? Ik zal met name kijken naar logica en consistentie. De details komen wel. Uiterlijk einde dag stuur ik het jou toe.
>
> 5.1.2.e ik zal direct editen wat me sosiweso goed lijkt (in rood). Verder werk ik met gele tekst boxen voor opmerkingen aan jou.

Groet, 5.1.2.e

5.1.2.e | 5.1.2.e | Eden McCallum LLP
T: +31 (0)20 303 0730 | M: +31 (0 5.1.2.e | E: 5.1.2.e @edenmccallum.com
5.1.2.e | T: +31 (0)20 303 0749 | E: 5.1.2.e @edenmccallum.com
Eden McCallum LLP | Parnassusweg 821-a | UN Studio 10th Floor | 1082 LZ Amsterdam | The Netherlands |www.edenmccallum.com

---

From: 5.1.2.e
Sent: dinsdag 28 mei 2019 22:51
To: 5.1.2.e 5.1.2.e
Subject: Update

Beste 5.1.2.e 5.1.2.e

Bijgevoegd de presentatie, in PPT format, zodat jullie je comments evt. direct in het document kunnen verwerken. Idealiter sturen jullie de presentatie aan elkaar door, zodra jullie ernaar gekeken hebben, zodat de edits niet hoeven te worden gefuseerd. Zouden jullie daarbij de aanpassingen kunnen markeren?

In bijgevoegde presentatie is nieuw:

- Verwijdering fout bij bepalen terugverdientijd; impact + 1 jaar voor case 1, 2, 5, 6. Reden, abusievelijk gekeken naar wanneer de ondernemer zijn eigen vermogen terug heeft, in plaats van wanneer de boot in zijn geheel is terugverdiend. De lening was nog niet afbetaald bij het voorgaand gepresenteerde getal.
- Update aannames horeca aan boord, impact +1 tot 2 jaar voor case 3, 4, 5. Voornaamste reden, lagere omzet, en lagere marge aangenomen (nav kort interview met een restauranthouder).
- Update modelwerking financieringslasten, impact +0 tot +1 jaar voor case 3, 4. Reden, abusievelijk gerekend met een lening ter grootte van de terug te verdienen investering, in plaats van de volledige aanschafwaarde van de boot, bij berekening van de financieringslasten.

Het expliciteren van de gedane aannames onder de prijzen kostte aanzienlijk meer tijd dan gedacht, omdat het de presentatie een dwingende logica vereist. Het “met een schuin ogen kijken naar” verschillende bronnen, is dan niet afdoende. Daarom heb ik nog geen kans gehad om te ‘proofreaden’ en de voetnoten en eenheden goed te zeten. Aangezien ik morgen niet beschikbaar ben, en we een strakke tijdslijn hebben, hoopte ik op jullie begrip daarvoor en medewerking daarbij.

Nog niet op slide, maar voor het beeld denk ik goed, onderstaand een snelle check op de impact van 2 zaken:

Sanity check op horeca omzet leidt tot de volgende terugverdientijden:

	In presentatie	Bij geen inkomsten,	Bij geen

		gelijke personeelskosten	inkomsten, geen hostess aan boord
Case 3	6	10	8
Case 4	4	7	5

Sanity check op het opnemen van afschrijvingen

Wellicht is het toch verstandig om deze op te nemen in het model, met een afschrijvingsduur gelijk aan of dichtbij de terugverdientijd. De grove impact daarvan (bij afschrijving tot restwaarde in 5 jaar)wordt getoond in onderstaande tabel: (snel gerekend, niet verwerkt in model)

	In presentatie	Bij meenemen afschrijving in 5 jaar (indicatief)
Case 1	4	4
Case 2	3	3
Case 3	6	5
Case 4	4	4
Case 5	5	4
Case 6	3	3

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

Eden McCallum 5.1.2.e
+31 6 5.1.2.e
5.1.2.e @edenmccallum.com

This message may contain information that is confidential, privileged or otherwise protected from disclosure. If you are not the intended recipient, please notify our office immediately: you should not copy, forward, disclose or use the contents. Eden McCallum may monitor outgoing and incoming mail for business purposes. Eden McCallum LLP is a limited liability partnership registered in England and Wales (OC375785) with its registered office at Orion House, 5 Upper St Martin's Lane, London, WC2H 9EA and locally registered offices in Amsterdam and Zurich.

This message may contain information that is confidential, privileged or otherwise protected from disclosure. If you are not the intended recipient, please notify our office immediately: you should not copy, forward, disclose or use the contents. Eden McCallum may monitor outgoing and incoming mail for business purposes. Eden McCallum LLP is a limited liability partnership registered in England and Wales (OC375785) with its registered office at Orion House, 5 Upper St Martin's Lane, London, WC2H 9EA and locally registered offices in Amsterdam and Zurich.

Van: [redacted]@edenmccallum.com
Aan: [redacted]@globalguidesystems.com
Cc: [redacted]
Onderwerp: RE: Update
Datum: dinsdag 14 mei 2019 17:53:41

Beste [redacted]

Bedankt voor deze update. Ik ben verheugd dat de data beschikbaar is. Mijn download loopt, dus ik verwacht dat het goed gaat komen. Mocht ik nog tegen zaken aanlopen, dan laat ik het weten.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

Eden McCallum [redacted]
+31 6 [redacted]
[redacted]@edenmccallum.com

From: [redacted]@globalguidesystems.com <[redacted]@globalguidesystems.com>
Sent: Monday, 13 May 2019 16:55
To: [redacted]@edenmccallum.com
Cc: [redacted] <[redacted]@amsterdam.nl>
Subject: RE: Update

Hallo [redacted]

Ik heb net vandaag alle import en filtering afgerond en de data staat klaar. Het is 2.7 gb (gezipt), dus ik denk dat je dat wel kun downloaden.
De zip is hier beschikbaar: http://gofile.me/3Mzon/VbpOqw6n9
Het is is een csv bestand waar alle data van 2018 in staat en waar alle positiemeldingen van schepen die stil liggen uit zijn gefilterd om de hoeveelheid data terug te dringen.

Met vriendelijke groet/ Kind regards,

[redacted]
Global Guide Systems
[redacted]@globalguidesystems.com
www.globalguidesystems.com
+31 6 [redacted]

Van: [redacted]@edenmccallum.com <[redacted]@edenmccallum.com>
Verzonden: maandag 13 mei 2019 11:44
Aan: [redacted]@globalguidesystems.com
CC: [redacted] [redacted]@amsterdam.nl>
Onderwerp: Update

Beste [redacted]

We zijn nu een goede anderhalve week verder, na ons overleg. Zou je vandaag kunnen laten weten per wanneer je de data kunt ontsluiten?

Met vriendelijke groet,

[redacted]

Eden McCallum [redacted]
+31 6 [redacted]
[redacted] @edenmccallum.com

This message may contain information that is confidential, privileged or otherwise protected from disclosure. If you are not the intended recipient, please notify our office immediately: you should not copy, forward, disclose or use the contents. Eden McCallum may monitor outgoing and incoming mail for business purposes. Eden McCallum LLP is a limited liability partnership registered in England and Wales (OC375785) with its registered office at Orion House, 5 Upper St Martin's Lane, London, WC2H 9EA and locally registered offices in Amsterdam and Zurich.

Virusvrij. www.avg.com

This message may contain information that is confidential, privileged or otherwise protected from disclosure. If you are not the intended recipient, please notify our office immediately: you should not copy, forward, disclose or use the contents. Eden McCallum may monitor outgoing and incoming mail for business purposes. Eden McCallum LLP is a limited liability partnership registered in England and Wales (OC375785) with its registered office at Orion House, 5 Upper St Martin's Lane, London, WC2H 9EA and locally registered offices in Amsterdam and Zurich.

Van: 5.1.2.e
Aan: 5.1.2.e
Cc: 5.1.2.e
Onderwerp: Re: Vermakelijkheidsretributie passagiersvaart
Datum: woensdag 24 april 2019 21:52:57
Bijlagen: image001.png

Dag 5.1.2.e

We zouden de Vermakelijkheidsretributie toch ook op een ander aggregatie niveau willen ontvangen. Voorheen hebben we, obv de RPA lijst, een indeling naar (oude) segmenten gemaakt en aan belastingen gestuurd. Vervolgens hebben we de VRB op segment niveau ontvangen.

5.1.2.e (van het bureau Eden McCallum dat ons ondersteunt met analyses) neemt waarschijnlijk contact met je op voor zo een analyse op (nieuw)segment niveau of een vergelijkbare indeling.

Met vriendelijke groet,
5.1.2.e

Op 12 apr. 2019 om 08:45 heeft 5.1.2.e <5.1.2.e @amsterdam.nl> het volgende geschreven:

> Goedemorgen 5.1.2.e
>
> Zoals 5.1.2.e terecht aangeeft is Belastingen gebonden aan de fiscale geheimhoudingsplicht waardoor wij geen enkele informatie mogen geven over individuele belastingplichtige. Wij houden in de administratie alleen de totalen van de voldoening op aangifte bij per subject. De onderliggende aantallen per boot worden niet bijgehouden of geadministreerd in de belastingadministratie. Geaggregeerde info kunnen we wel leveren. In onderstaande tabel is zijn de aantallen en opbrengst van 2018 weergegeven.
>
> <image001.png>
>
> Deze cijfers hebben een aantal voorbehouden:
>
> - Aantallen op basis van aangiften van belastingplichtigen in de belastingadministratie
> - Er geld een vrijstelling in de aangifte voor de eerste 250 passagiers. Deze passagiers zijn niet meegenomen in de telling van de totalen
> - In de subjecten zitten subjecten met en zonder een exploitatievergunning. Hier heeft Belastingen verder geen zicht op. Wij kijken naar het belastbare feit, niet of dit legaal of illegaal plaatsvindt.
> - 2018 is nog niet volledig afgerond.
>
> Wij krijgen overigens van Waternet een RPA (Regeling Passagiersvaart Amsterdam) lijst. In deze lijst staan alle vergunde schepen met eigenaren etc. De lijst kan je opvragen bij 5.1.2.e

5.1.2.e
staf Vergunningen, Toezicht & Handhaving
Telefoon 06-5.1.2.e
5.1.2.e@waternet.nl

Ik hoop dat je ondanks de beperkte info toch verder kan met je analyse. Mocht je nog aanvullende vragen hebben dan hoor ik dat graag.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e
5.1.2.e

Gemeente Amsterdam
Belastingen

Herikerbergweg 290, 1101 CT Amsterdam
Postadres: Postbus 23475, 1100 DZ Amsterdam
www.amsterdam.nl/belastingen

M. o6 5.1.2.e
<mailto:5.1.2.e@amsterdam.nl>

Van: 5.1.2.e
Verzonden: donderdag 11 april 2019 18:02
Aan: 5.1.2.e
CC: 5.1.2.e 5.1.2.e 5.1.2.e
Onderwerp: Re: Vermakelijkheidsretributie passagiersvaart

Dag 5.1.2.e

5.1.2.e zou je hier mee moeten kunnen helpen (en hij kan ook aangeven wat wel/niet mag met het oog op geheimhoudingsplicht).

Groet,

5.1.2.e

Op 11 apr. 2019 om 17:43 heeft 5.1.2.e
<5.1.2.e@amsterdam.nl> het volgende geschreven:

> Dag 5.1.2.e
>
> We gebruiken de VMR voor inzicht in de bezoekersaantallen.
>
> De informatie over de reders willen we gebruiken om onder te kunnen verdelen naar segment.
> Is het anders een idee dat we, bv op basis van het KvK nummer, een indeling maken. Dus dat wij per KvK nummer aangeven in welk segment deze zit en we dan de VMR ontvangen onderverdeeld naar segment. Volgens mij is deze route eind vorig jaar ook gebruikt.

Verneem graag of dit kan.

Met vriendelijke groet,
5.1.2.e

Op 11 apr. 2019 om 16:34 heeft 5.1.2.e <5.1.2.e@amsterdam.nl> het volgende geschreven:

> Dag 5.1.2.e
>
> Ik kreeg de vraag over de VMR voor de passagiersvaart die je aan 5.1.2.e hebt voorgelegd doorgestuurd. Ik begrijp dat je analyses op het areaal wil uitvoeren, maar vrees dat we je op dat vlak moeten teleurstellen: vanwege de fiscale geheimhoudingsplicht waar Belastingen aan gehouden is, mogen we geen informatie over individuele belastingplichtigen delen. Informatie over o.a. de afdragende partij (klant, kvk nummer, e.d.) kunnen we je derhalve niet leveren.
>
> Ik vraag mijn collega 5.1.2.e (cc) om beschikbare gegevens over de realisatie 2018 aan te leveren. De VMR te water is overigens een zogenaamde voldoening op aangifte belasting, waarvoor een tijdvak van een kwartaal geldt.
>
> Tot slot goed om te benadrukken dat de opbrengsten van de VMR (zowel te water als te land) naar de algemene dekkingsmiddelen gaan. Wethouder Kock is op dit moment bezig met het samenstellen van een samenhangend pakket aan maatregelen inzake de bijdrage van bezoekers aan de stad, wat opgenomen zal worden in de VJN. Daarbij wordt ook de inzet van VMR en de hoogte van het tarief betrokken. Het lijkt me verstandig om ervoor te waken dat langs verschillende wegen binnen verschillende directies aan dezelfde knop wordt gedraaid en er met de vork wordt geschreven).
>
> Tot zover,
>
> Met vriendelijke groet,
>
> 5.1.2.e
>
> 5.1.2.e
> Belastingen
>
> Gemeente Amsterdam
>
> Vrij op vr jdag
> T: 020 2554 226 / 06 5.1.2.e
> 5.1.2.e @amsterdam.nl

Van: 5.1.2.e
Verzonden: donderdag 11 april 2019 10:38

Aan: [redacted]
Onderwerp: Vermakelijkheidsretributie passagiersvaart

Beste [redacted]

Zoals besproken ontvangen wij graag een update van de Vermakelijkheidsretributie, voor de meest recente complete periode van 12 maanden, bij voorkeur voor geheel 2018.

Graag zouden we deze informatie ontvangen met een zo groot mogelijk detail niveau, zodat we de gewenste analyses hierop kunnen uitvoeren. Hierbij denk ik aan informatie over:
- de afdragende partij (klant, kvk nummer, e.d.)
- eventueel het type schip (is er naast de afdragende partij ook informatie per schip, type schip?)
- de periode van afdracht (per maand of kwartaal ?)
- …is er nog meer informatie beschikbaar die nuttig zou kunnen zijn?

Graag zouden we deze update op korte termijn ontvangen, bij voorkeur uiterlijk aanstaande woensdag.

Hoop dat dit mogelijk is en verneem natuurlijk graag als je vragen of suggesties hebt.

Bij voorbaat dank!

Met vriendelijk groet,
[redacted]

[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

			1		2		3		4				Totaal Subj	Totaal Kop
Jaartal	**TariefAangifteRegel**	**Bron**	**Subj**	**Kop**	**Subj**	**Kop**	**Subj**	**Kop**	**Subj**	**Kop**	**Subj**	**Kop**		
2018	0,33	K2B	2	3.828	1	31.385	1	47.036	2	7.701			6	89.950
	0,66	K2B	43	885.214	49	1.826.080	45	1.741.375	45	1.181.970			182	5.634.639
Totaal 2018			45	889.042	50	1.857.465	46	1.788.411	47	1.189.671			188	**5.724.589**

Van: [redacted]@edenmccallum.com
Aan: [redacted]
Onderwerp: RE: Vervolg check in inplannen op dinsdag 23 april
Datum: donderdag 11 april 2019 15:59:47

Hi [redacted]

23 april vanaf 11 uur zou voor mij beter passen. Ik heb vanaf dat tijdstip verder geen (niet-verplaatsbare) verplichtingen.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

Eden McCallum [redacted]
+31 6 [redacted]

[redacted]@edenmccallum.com

From: [redacted] <[redacted]@edenmccallum.com>
Sent: Thursday, 11 April 2019 10:11=br>**To:** [redacted]
<[redacted]>; [redacted] <[redacted]@edenmccallum.com>
Subject: =ervolg check in inplannen op dinsdag 23 april
<=div>

Beste [redacted] en [redacted]

Ik h=b even overleg gehad met [redacted] en in verband met het paasweekend zouden we de vervolgcall graag alvast in de agenda willen zetten voor 23 april.
Zou dit voor jullie beiden lukken om 10.30 uur?

Ik hoor het graag. Mochten jullie een voorkeur hebben voor een ander tijdstip laat me dan even weten, dan probeer ik iets in de agenda te schuiven.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

[redacted] | [redacted] to [redacted] & [redacted] | Eden McCallum

T: +31 (0)20 3030 749 | E: [redacted]@ed=nmccallum.com

Eden McCallum LL= | **Parnassusweg 821-a=| UN Studio 10th Floor | 1082 LZ Amsterdam | The Netherlands |**
=span style='color:#1F497D;mso-fareast-language:NL'>www.edenmccal=um.com
<=span>
Fi=d our privacy policy =ere
=nbsp;

This message may contain information that is confidential, privileged or ot=erwise protected from disclosure. If you are not the intended recipient, p=ease notify our office immediately: you should not copy, forward, disclose or use the contents. Eden McCallum m=y monitor outgoing and incoming mail for business purposes. Eden McCallum =LP is a limited liability partnership registered in England and Wales (OC375785) with its registered office at Orion House, 5 Upper St Martin=80s Lane, London, WC2H 9EA and locally registered offices in Amsterdam =nd Zurich.

Van: [redacted]
Aan: [redacted]@edenmccallum.com"
Onderwerp: RE: verwerkersovereenkomst - analyseren AIS data
Datum: maandag 6 mei 2019 10:34:46

Ja prima.

Groeten,
[redacted]

Van: [redacted]@edenmccallum.com [mailto[redacted]@edenmccallum.com]
Verzonden: maandag 6 mei 2019 10:28
Aan: [redacted]
Onderwerp: RE: verwerkersovereenkomst - analyseren AIS data

Hi [redacted]

Ziet er goed uit. Ik zag specifiek uitgelegd staan waarvoor de data gebruikt gaan worden in Bijlage 1. Zal ik die iets herformuleren, zodat het de lading van mijn activiteiten dekt en je een getekende versie daarvan sturen?

Met vriendelijke groet,

[redacted]

Eden McCallum [redacted]
+31 6 [redacted]
[redacted]@edenmccallum.com

-----Original Message-----
From: [redacted] <[redacted]@amsterdam.nl>
Sent: Monday, 6 May 2019 10:11
To: [redacted] <[redacted]@edenmccallum.com>
Subject: verwerkersovereenkomst - analyseren AIS data

Dag [redacted]

Hierbij de 'standaard' verwerkersovereenkomst toegespitst op het analyseren van AIS data.

Gaarne check of dit zo te ondertekenen is.

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/proclaimer.

This message may contain information that is confidential, privileged or otherwise protected from disclosure. If you are not the intended recipient, please notify our office immediately: you should not copy, forward, disclose or use the contents. Eden McCallum may monitor outgoing and incoming mail for business purposes. Eden McCallum LLP is a limited liability partnership registered in England and Wales (OC375785) with its registered office at Orion House, 5 Upper St Martin’s Lane, London, WC2H 9EA and locally registered offices in Amsterdam and Zurich.

Van: [redacted] @edenmccallum.com
Aan: [redacted]
Onderwerp: RE: verwerkersovereenkomst - analyseren AIS data
Datum: maandag 13 mei 2019 12:21:06
Bijlagen: Verwerkersovereenkomst-getekend.pdf

Hi [redacted]

Bijgevoegd getekend retour.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

Eden McCallum [redacted]

+31 6 [redacted]

[redacted] @edenmccallum.com

-----Original Message-----
From: [redacted] < [redacted] @amsterdam.nl>
Sent: Monday, 6 May 2019 10:11
To: [redacted] @edenmccallum.com>
Subject: verwerkersovereenkomst - analyseren AIS data

Dag [redacted]

Hierbij de 'standaard' verwerkersovereenkomst toegespitst op het analyseren van AIS data.

Gaarne check of dit zo te ondertekenen is.

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 t= delen met anderen. Voor verdere informatie over de rechten op informatie,=zie http=://www.amsterdam.nl/proclaimer.

This message may contain information that is confidential, privileged or ot=erwise protected from disclosure. If you are not the intended recipient, p=ease notify our office immediately: you should not copy, forward, disclose or use the contents. Eden McCallum m=y monitor outgoing and incoming mail for business purposes. Eden McCallum =LP is a limited liability partnership registered in England and Wales (OC375785) with its registered office at Orion House, 5 Upper St Martin=80=s Lane, London, WC2H 9EA and locally registered offices in Amsterdam =nd Zurich.

Van: [redacted]@edenmccallum.com
Aan: [redacted]
Onderwerp: RE: verwerkersovereenkomst - analyseren AIS data
Datum: maandag 6 mei 2019 10:28:16

Hi [redacted]

Ziet er goed uit. Ik zag specifiek uitgelegd staan waarvoor de data gebruikt gaan worden in Bijlage 1. Zal ik die iets herformuleren, zodat het de lading van mijn activiteiten dekt en je een getekende versie daarvan sturen?
Met vriendelijke groet,

[redacted]

Eden McCallum [redacted]
+31 6 [redacted]
[redacted]@edenmcc=llum.com

-----Original Message-----
From: [redacted] <[redacted]@amsterdam.nl>
Sent: Monday, 6 May 2019 10:11
To: [redacted] <[redacted]@edenmccallum.com>
Subject: verwerkersovereenkomst - analyseren AIS data

Dag [redacted]

Hierbij de 'standaard' verwerkersovereenkomst toegespitst op het analyseren van AIS data.

Gaarne check of dit zo te ondertekenen is.

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 http=://www.amsterdam.nl/proclaimer.

This message may contain information that is confidential, privileged or ot=erwise protected from disclosure. If you are not the intended recipient, p=ease notify our office immediately: you should not copy, forward, disclose or use the contents. Eden McCallum m=y monitor outgoing and incoming mail for business purposes. Eden McCallum =LP is a limited liability partnership registered in England and Wales (OC375785) with its registered office at Orion House, 5 Upper St Martin=80s Lane, London, WC2H 9EA and locally registered offices in Amsterdam =nd Zurich.

Van: [redacted]
Aan: [redacted] @globalguidesystems.com)
Cc: [redacted]
Onderwerp: Re: verwerkersovereenkomst - analyseren AIS data
Datum: maandag 13 mei 2019 12:44:23

Dag [redacted] en [redacted]
De verwerkersovereenkomst m.b.t. AIS data is door [redacted] ondertekend.
Hierbij daarom ook formeel de goedkeuring om de gevraagde AIS gegevens aan [redacted] te geven voor de beoogde analyses.

Met vriendelijke groet,
[redacted]

[redacted]
Programma Varen - Passagiersvaart

Gemeente Amsterdam
M o6 [redacted]
I [redacted] @amsterdam.nl
Korte Ouderkerkerdijk 7, 1096 AC Amsterdam

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

> Op 13 mei 2019, om 12:20 heeft
> [redacted] @edenmccallum.com het volgende geschreven:
>
> Hi [redacted]
>
> Bijgevoegd getekend retour.
>
> Met vriendelijke groet,
>
> [redacted]
>
> Eden McCallum [redacted]
> +31 6 [redacted]
> [redacted] @edenmccallum.com
>
> -----Original Message-----
> From: [redacted] <[redacted] @amsterdam.nl>
> Sent: Monday, 6 May 2019 10:11
> To: [redacted] <[redacted] @edenmccallum.com>
> Subject: verwerkersovereenkomst - analyseren AIS data
>
> Dag [redacted]

Hierbij de ’standaard’ verwerkersovereenkomst toegespitst op het analyseren van AIS data.

Gaarne check of dit zo te ondertekenen is.

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.

This message may contain information that is confidential, privileged or ot=erwise protected from disclosure. If you are not the intended recipient, p=ease notify our office immediately: you should not copy, forward, disclose or use the contents. Eden McCallum m=y monitor outgoing and incoming mail for business purposes. Eden McCallum =LP is a limited liability partnership registered in England and Wales (OC375785) with its registered office at Orion House, 5 Upper St Martin=80s Lane, London, WC2H 9EA and locally registered offices in Amsterdam =nd Zurich.

<Ve=werkersovereenkomst-getekend.pdf>

=

Van: 5.1.2.e @edenmccallum.com
Aan: 5.1.2.e
Cc: 5.1.2.e 5.1.2.e @edenmccallum.com
Onderwerp: Terugverdientijd rondvaart Amsterdam
Datum: vrijdag 14 juni 2019 20:48:06
Bijlagen: 20190614 Terugverdientijd rondvaart amsterdam.pdf

Beste 5.1.2.e

Bedankt voor de suggesties. Deze zijn voor zover mogelijk verwerkt in het bijgevoegde document, wat in onze ogen klaar is om breder te delen.

5.1.2.e vroeg zich nog af of de positionering (hs 1 en 5) nu voldoende duidelijk is? Mocht je daar nog suggesties voor hebben, dan horen we die graag vóór maandag.

Het was een groot genoegen om ons te mogen verdiepen in dit interessante vraagstuk.

Goed weekend!

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

Eden McCallum 5.1.2.e

+31 6 5.1.2.e

5.1.2.e @edenmccallum.com

From: 5.1.2.e <5.1.2.e @amsterdam.nl>
<=>Sent: Thursday, 13 June 2019 18:41
To: 5.1.2.e <5.1.2.e @edenmccallum.com>
Cc: 5.1.2.e <5.1.2.e @edenmccallum.com>;
5.1.2.e @edenmccallum.com
S=bject: Fwd: Terugverdientijd rondvaart Amsterdam v7_opm 5.1.2.e docx=/o:p>

Dag 5.1.2.e

<=o:p>

Toch nog enkele aanvullende tekst suggesties van 5.1.2.e 5.1.2.e [redacted] Fijn al deze suggesties nog meegenomen kunnen worden.

Dank en groeten,

5.1.2.e

Begin doorgestuurd bericht:

> **Van:** "5.1.2.e <5.1.2.e@amsterdam.nl>**Datum:** 13 juni 2019 om 18:05:47 CEST
> **Aan:** "5.1.2.e <5.1.2.e amsterdam.nl>, "5.1.2.e [redacted] <5.1.2.e @amsterdam.nl>
> **Onder=erp: Terugverdientijd rondvaart Amsterdam v7_opm**5.1.2.e [redacted]**.docx**=/o:p>
>
> Bijgaand mijn opmerkingen en suggesties.
>
> Ik stel voor dat we het rapport aanbieden aan WH met de stukken voor het BO ter voorbespreking op maandag en dan adviseren om het rapport maandagmiddag samen met de agenda te verzenden aan BO.
>
> Eens?

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.

This message may contain information that is confidential, privileged or ot=erwise protected from disclosure. If you are not the intended recipient, p=ease notify our office immediately: you should not copy, forward, disclose or use the contents. Eden McCallum m=y monitor outgoing and incoming mail for business purposes. Eden McCallum =LP is a limited liability partnership registered in England and Wales (OC375785) with its

registered office at Orion House, 5 Upper St Martin=80s Lane, London, WC2H 9EA and locally registered offices in Amsterdam =nd Zurich.



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

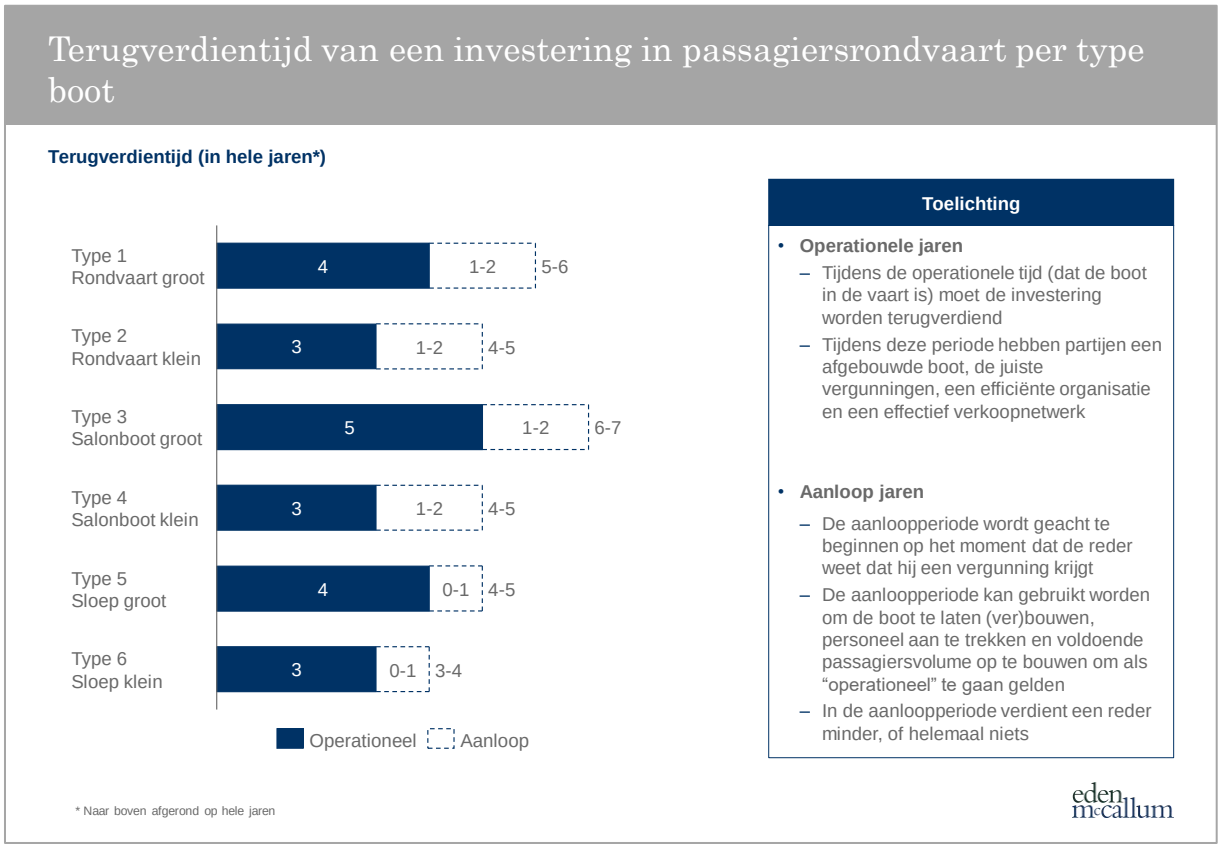
2.2 Uitkomsten terugverdientijden boten

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

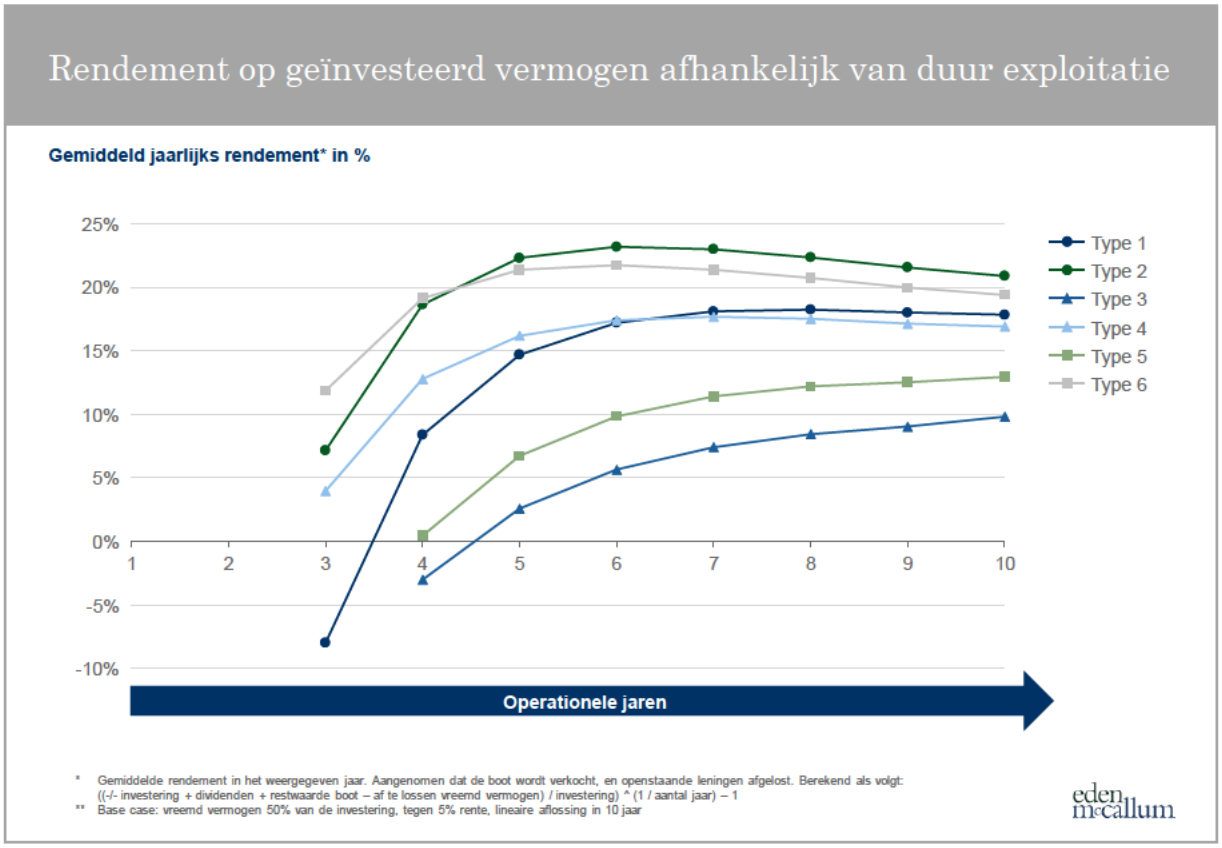
2.3 Rendement op investering

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).



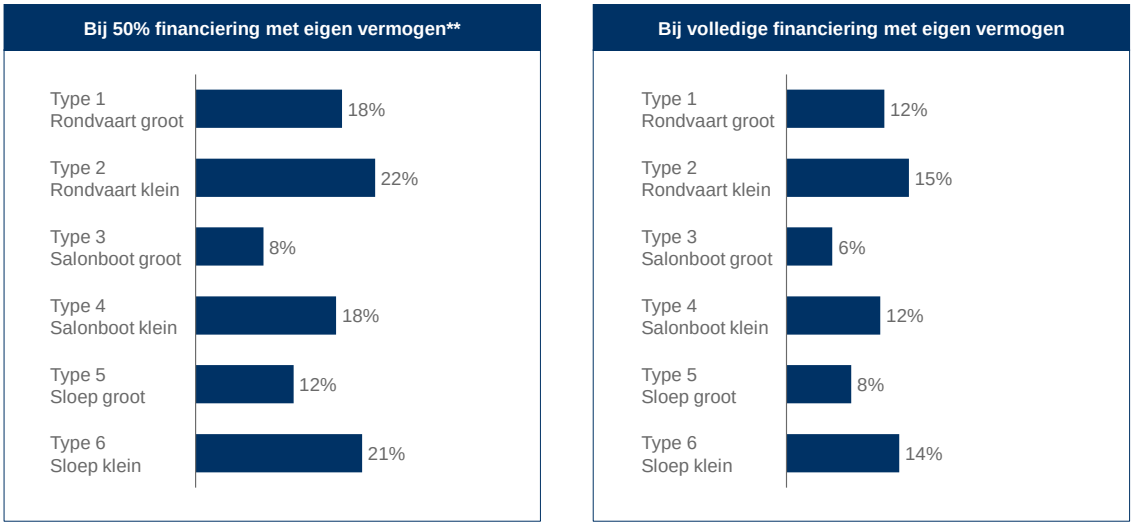
Slide 3: Rendement op geïnvesteerd vermogen afhankelijk van duur exploitatie

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

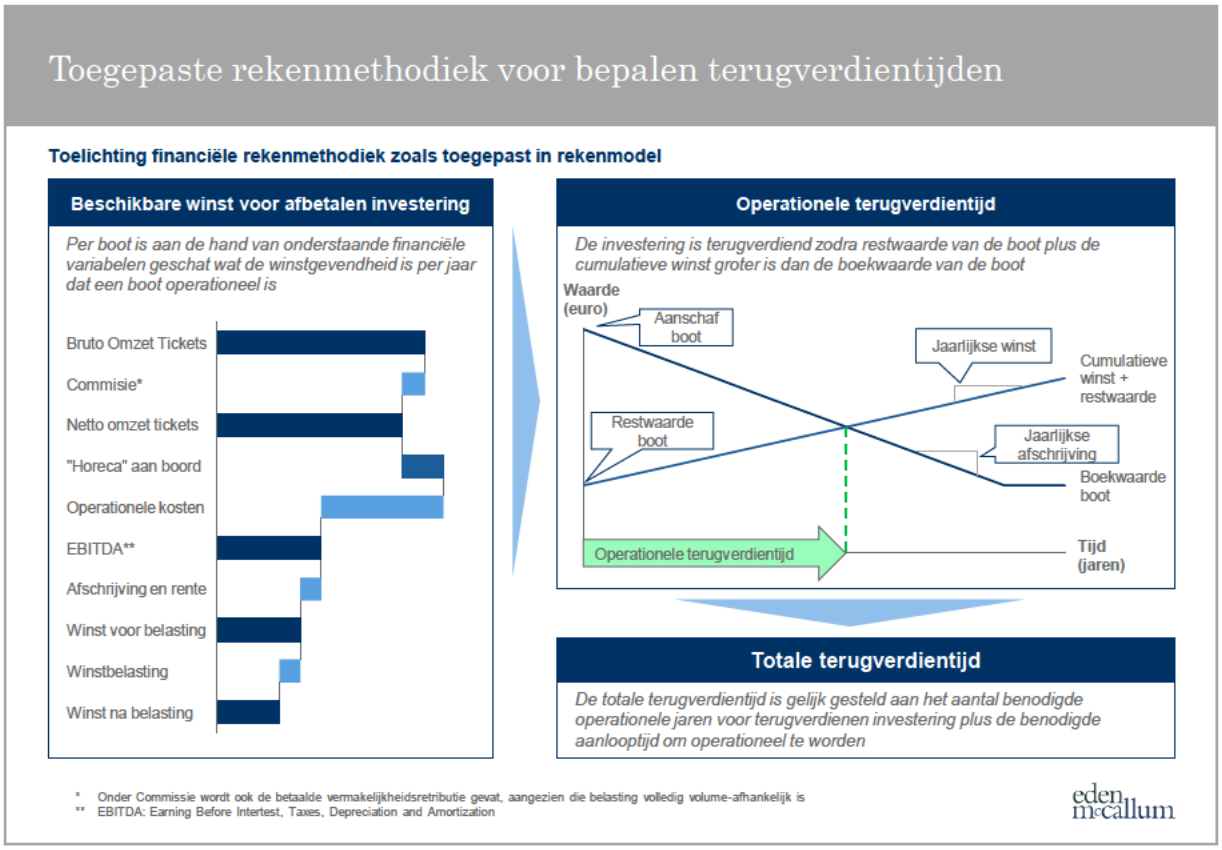
eden mccallum

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

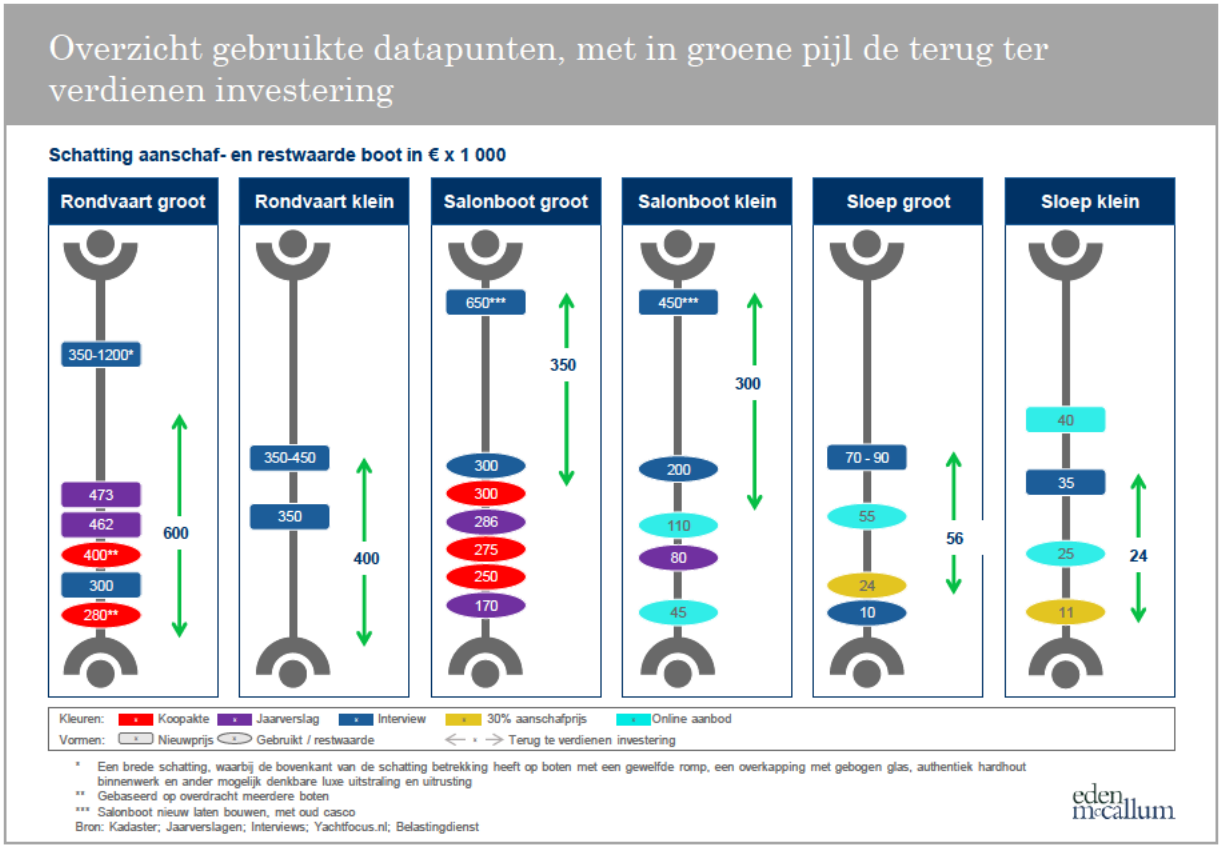
Type boot	Aanschaf	Restwaarde	Opstart kosten	Terug te verdienen*	Toelichting
Type 1 Rondvaart groot	€ 600 k	€ 0	€ 1 k	€ 600 k	• Type case: nieuw kopen en volledig afschrijven • Inschatting aanname: conservatief • Toelichting: conservatieve aanname voor de restwaarde omdat de tweedehandsmarkt voor Amsterdamse 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.

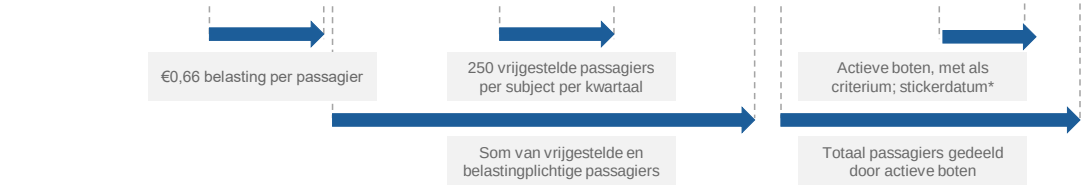
Naast belastingplichtige passagiers, mag iedere belastingplichtige ('subject' genoemd) ieder kwartaal 250 passagiers vervoeren zonder verplichting tot afdracht van de belasting. Dit aantal vrijgestelde passagiers is bij het totale volume opgeteld. Als voorbeeld: in de steekproef groep van grote rondvaartboten 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

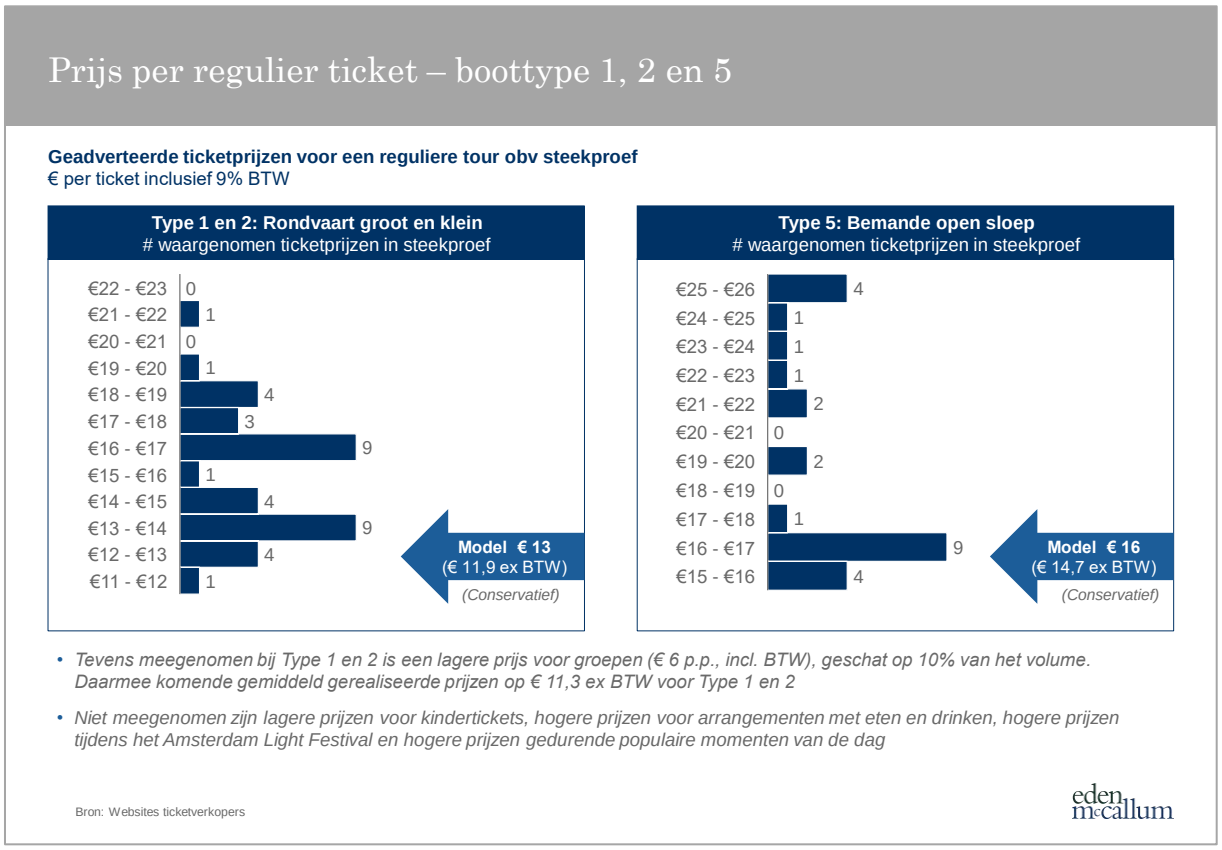
Slide 9: Onderbouwing aantal passagiers per type boot per jaar, op basis van afgedragen belasting

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.



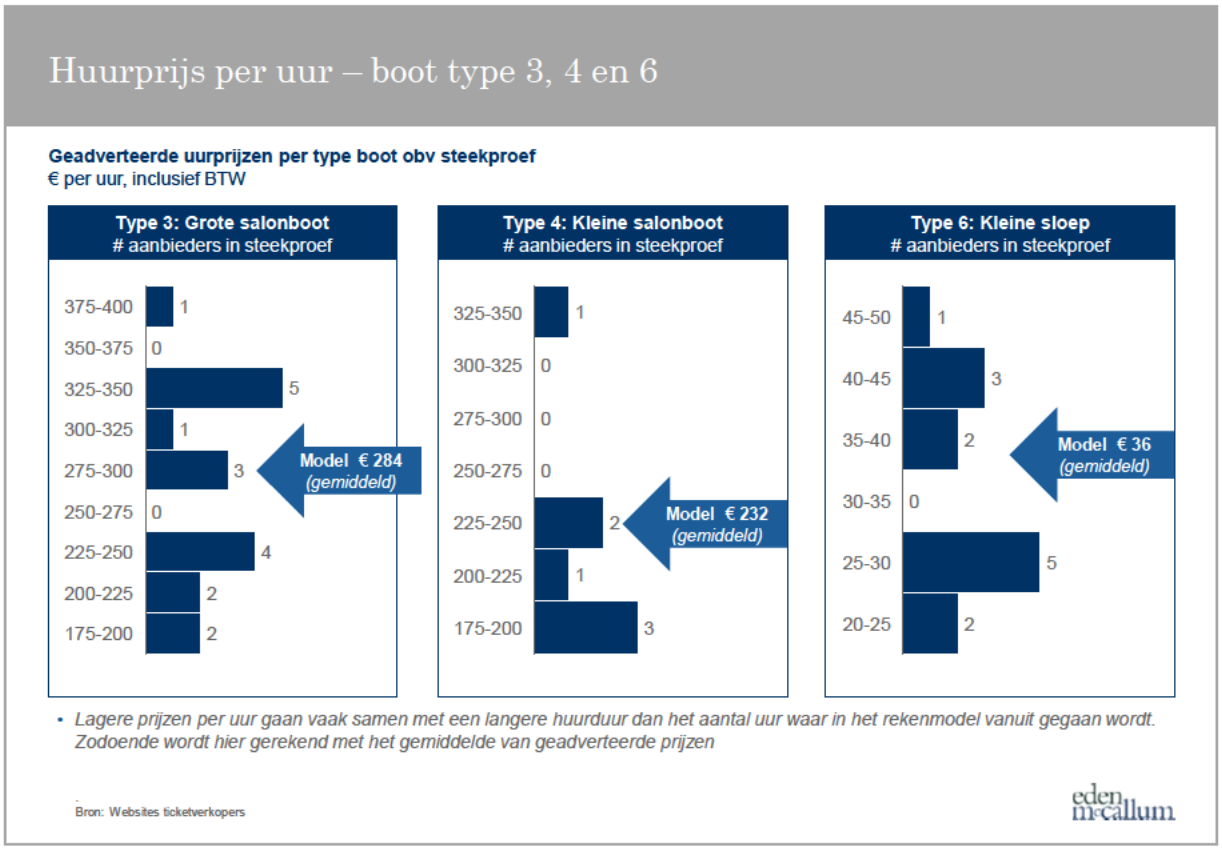
Slide 10: Prijs per regulier ticket op basis van geadverteerde ticketprijzen voor boottype 1, 2 en 5

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

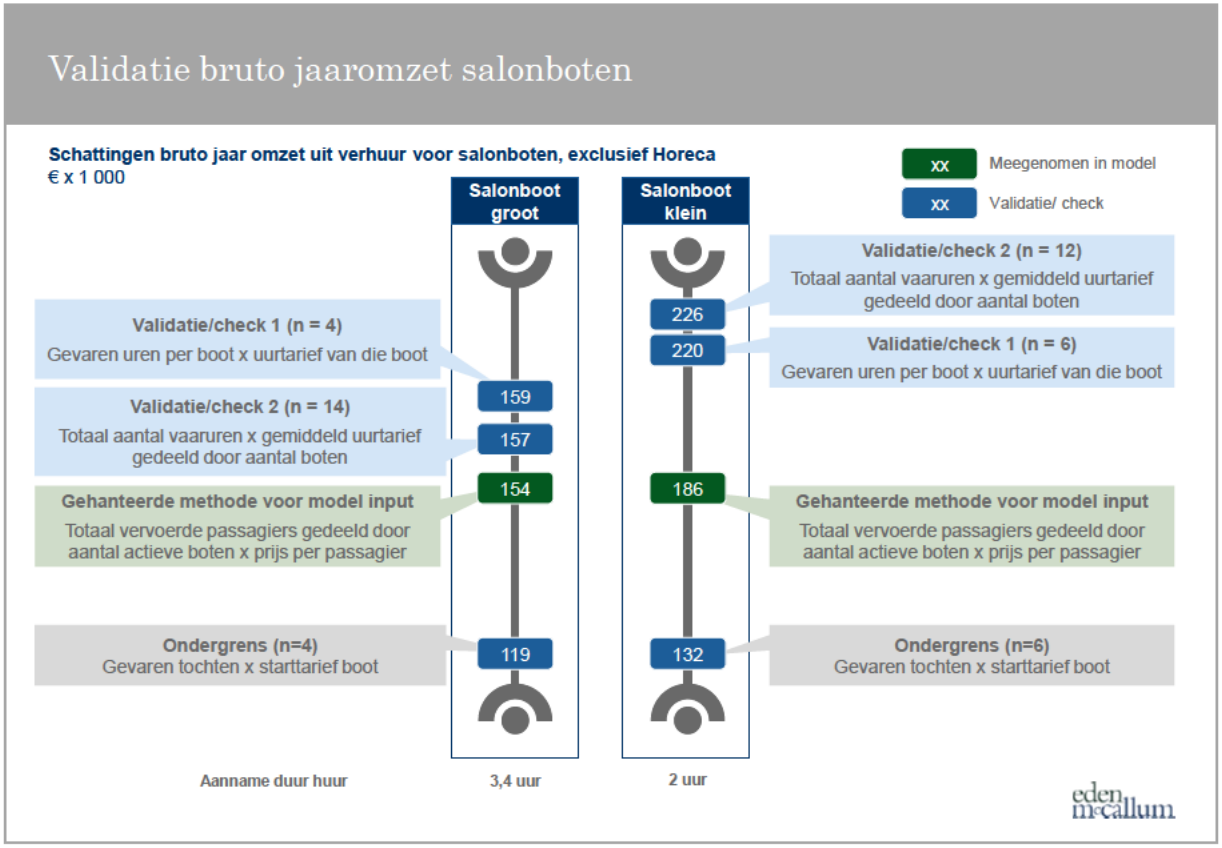
De *duur van de huur* is voor salonboten berekend aan de hand van scheepsbewegingen, zoals waargenomen met AIS[7] in 2018. Aan de hand van de AIS-gegevens is per type boot geanalyseerd hoeveel tochten er zijn gemaakt, en hoe lang deze tochten zijn geweest. Voor grote salonboten is op basis van een steekproef 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: [redacted] @edenmccallum.com
Aan: [redacted] [redacted]
Onderwerp: tussentijds
Datum: dinsdag 28 mei 2019 11:06:05
Bijlagen: 20190528 Concept Rapport V2.pdf

Zoals besproken

Met vriendelijke groet,

[redacted]

Eden McCallum [redacted]

+31 6 [redacted]
[redacted] @edenmccallum.com

This message may contain information that is confidential, privileged or ot=erwise protected from disclosure. If you are not the intended recipient, p=ease notify our office immediately: you should not copy, forward, disclose or use the contents. Eden McCallum m=y monitor outgoing and incoming mail for business purposes. Eden McCallum =LP is a limited liability partnership registered in England and Wales (OC375785) with its registered office at Orion House, 5 Upper St Martin=80s Lane, London, WC2H 9EA and locally registered offices in Amsterdam =nd Zurich.



Terugverdientijd passagiersvaart Amsterdam

28-05-2019

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.

Agenda

Samenvatting

Belangrijkste aannames

- Investering
- Omzet
- Kosten

Bevindingen per case

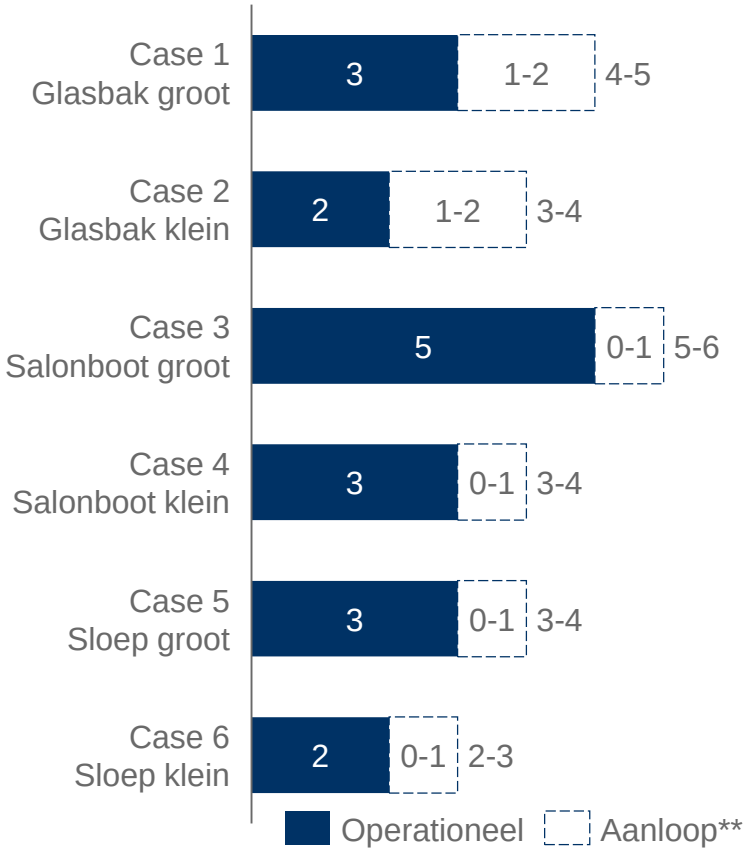
Appendix

De terugverdientijd en de aantrekkelijkheid van een investering verschilt per type boot

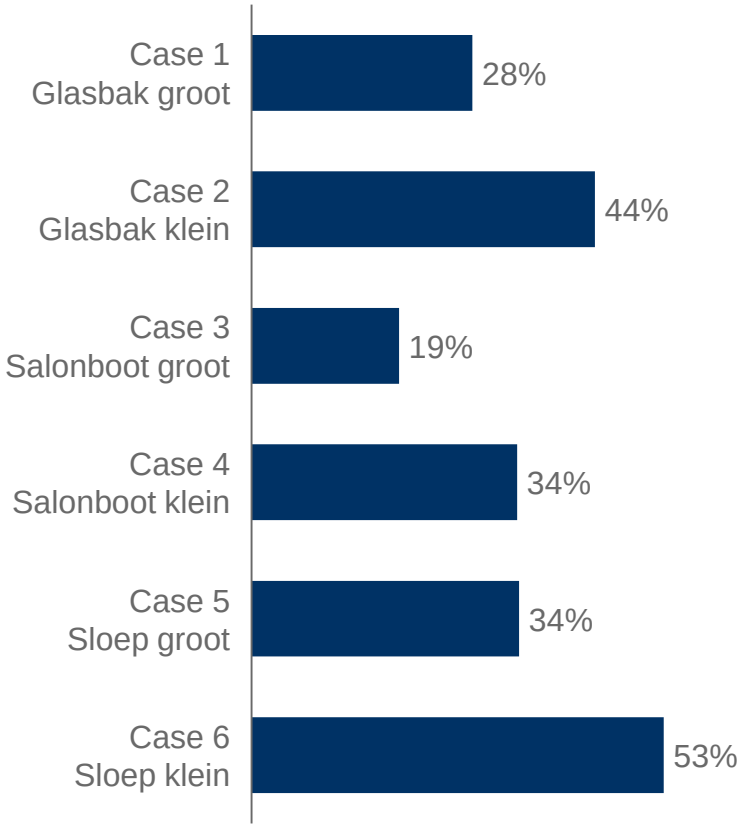
Samenvatting van de belangrijkste bevindingen
Terugverdientijd (in hele jaren) en rendement op geïnvesteerd vermogen

Indicatieve resultaten

Terugverdientijd in hele jaren



Rendement op geïnvesteerd vermogen*



* B j 50% financiering door middel van vreemd vermogen, gemeten vanaf het moment dat de boot operationeel is, tot het jaar waarin deze is terugverdiend
** De aanloop omvat de duur voor het laten bouwen of renoveren van schepen, het opbouwen van de vereiste organisatie en het starten met de verkoop. Deze periode kan aanvangen vóór de vergunningsduur start, namelijk wanneer zeker is dat er een vergunning wordt verleend.

Bron: Eden McCallum model

eden mccallum

Wij hebben gekeken naar 6 veelvoorkomende type boten met de hieronder beschreven eigenschappen

Beschrijving boten meegenomen in het onderzoek

Eigenschap	Case 1	Case 2	Case 3	Case 4	Case 5	Case 6
	Glasbak groot	Glasbak klein	Salonboot groot	Salonboot klein	Sloep groot	Sloep klein
Type boot	Amsterdamse type	Amsterdamse type	Salonboot	Salonboot	Open sloep	Open sloep
Vergunning segment	Bemand groot	Bemand gesloten	Bemand groot	Bemand gesloten	Bemand open	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
Aandrijving	Diesel	Elektrisch	Elektrisch	Elektrisch	Elektrisch	Elektrisch

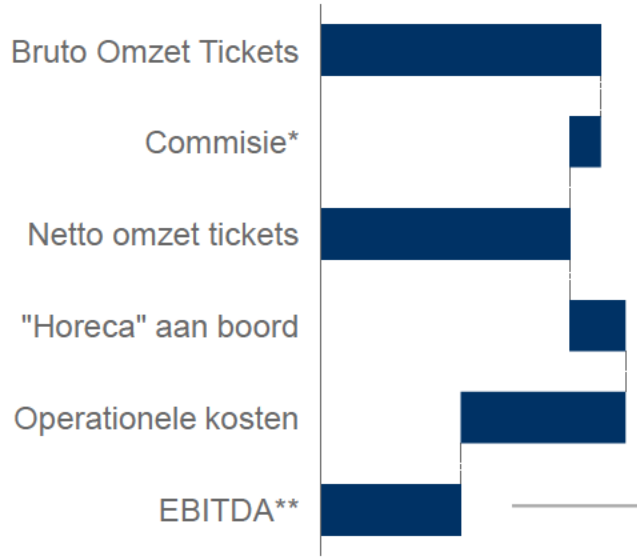
Bron: RPA lijst; Eden McCallum analyse

Voor iedere case is gebruik gemaakt van dezelfde financiële logica om de terugverdientijd uit te rekenen

Toelichting financiële logica gebruikt in model

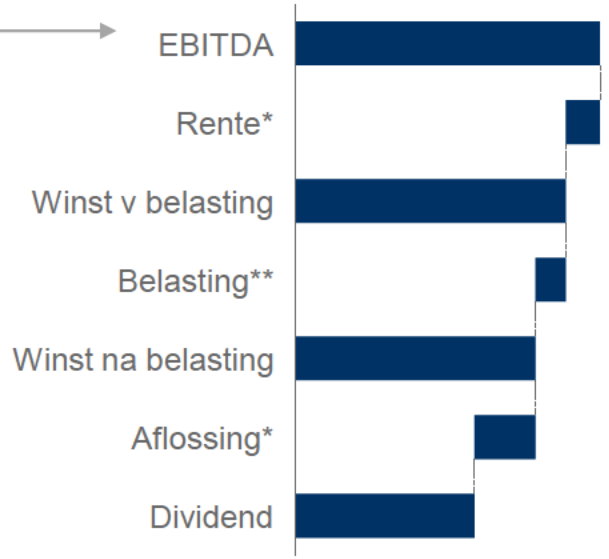
Conceptueel

De financiën per jaar dat de boot operationeel is



- Per boot is aan de hand van bovenstaande financiële variabelen geschat wat de winstgevendheid is per jaar dat een boot operationeel is

De financiën over tijd



- Wanneer het uitbetaalde dividend gelijk is aan de investering in de boot, dan is de investering terugverdiend

* Onder Commissie wordt ook de betaalde vermakel jkheidsretributie gevat, aangezien die belasting volledig volume-afhankelijk is
** EBITDA: Earnng before Intertest, Taxes, Depreciation and Amortization. Een maatstaf voor de winst
*** Er wordt uitgegaan van 50% financiering van de investering; lineaire aflossing, 5 jaar looptijd, 5% rente
**** Er zou ook rekening gehouden kunnen worden met het effect van afschr jvingen op de hoogte van de winstbelasting. Dat zou de terugverdientijd korter maken.

Bron: Eden McCallum analyse

eden mccallum

Agenda

Samenvatting

Belangrijkste aannames

- **Investering**
- Omzet
- Kosten

Bevindingen per case

Appendix

In het model is uitgegaan van de aanschaf van een nieuwe boot, en waar mogelijk rekening gehouden met significante restwaarde

Toelichting uitgangspunten: investering

Case	Aanschaf	Restwaarde	Terug te verdienen*	Toelichting
Case 1 Glasbak groot	€ 600 k	€ 0	€ 600 k	• Type case: nieuw kopen en volledig afschrijven • Inschatting aanname: conservatief tot realistisch • Toelichting: zeer conservatieve aanname voor de restwaarde, welke geschat wordt op €280k tot €400k, maar met onzekere verkoopduur. Mogelijk dat reders in het verleden een hogere prijs voor schepen hebben betaald, richting €1 miljoen. Bij een restwaarde van €4 ton is dat een equivalent uitgangspunt voor Glasbak groot
Case 2 Glasbak klein	€ 400 k	€ 0	€ 400 k	
Case 3 Salonboot groot	€ 650 k	€ 300 k	€ 350 k	• Type case: nieuw laten bouwen/renoveren en tweedehands verkopen** • Inschatting aanname: realistisch • Toelichting: gekozen voor doorrekenen van de minder aantrekkelijke case om nieuw te laten bouwen. In de praktijk zullen ondernemers hun investering sneller hebben terugverdiend
Case 4 Salonboot klein	€ 450 k	€ 150 k	€ 300 k	• Type case: nieuw laten bouwen/renoveren en tweedehands verkopen** • Inschatting aanname: realistisch • Toelichting: gekozen voor doorrekenen van de minder aantrekkelijke case om nieuw te laten bouwen. In de praktijk zullen reders hun investering sneller hebben terugverdiend
Case 5 Sloep groot	€ 80 k	€ 24 k	€ 56 k	• Type case: nieuw kopen en tweedehands verkopen • Inschatting aanname: conservatief • Toelichting: lage restwaarde aangenomen (30%)
Case 6 Sloep klein	€ 35 k	€ 10.5 k	€ 24.5 k	• Type case: nieuw kopen en volledig afschrijven • Inschatting aanname: conservatief • Toelichting: lage restwaarde aangenomen (30%)

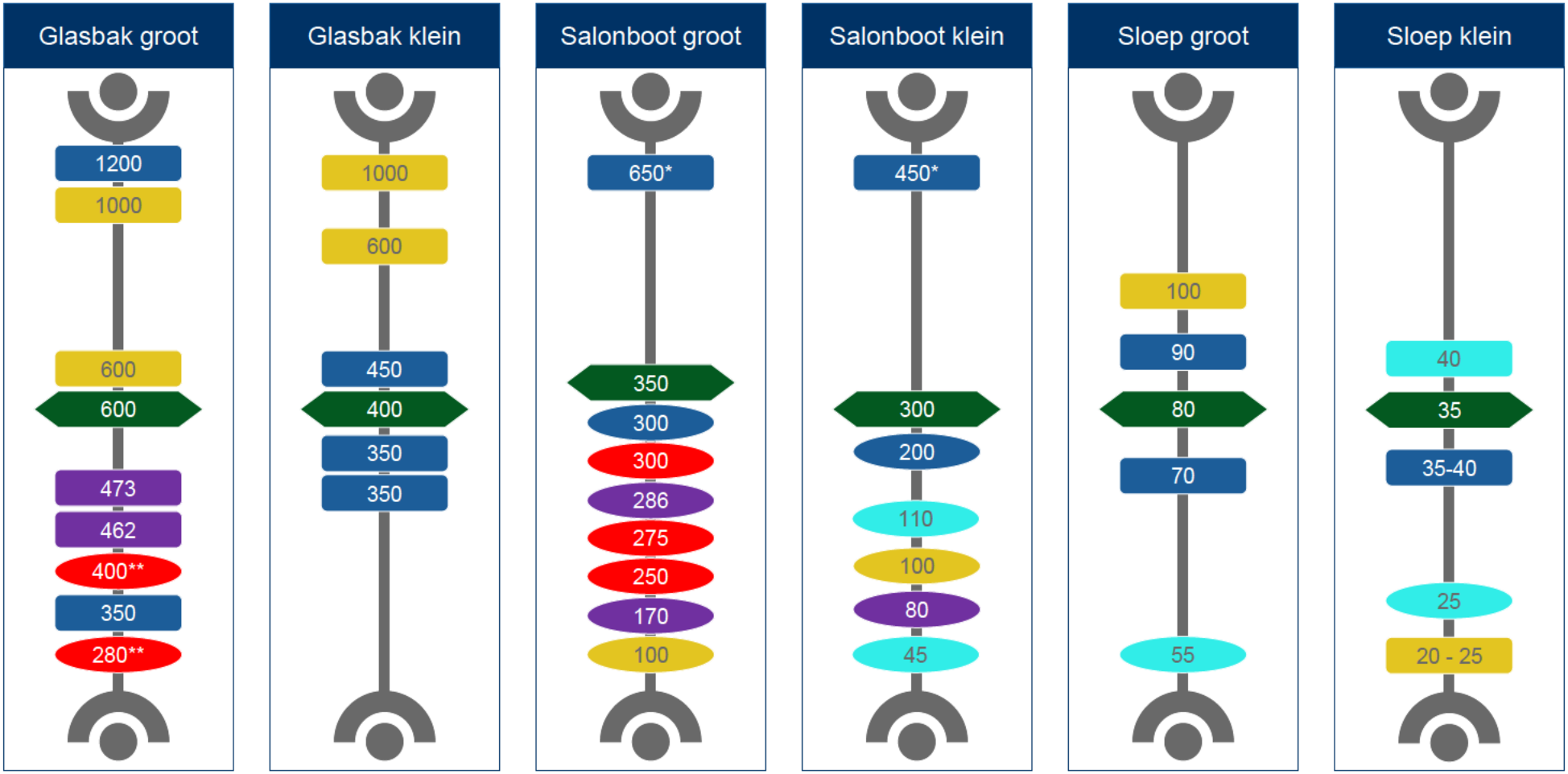
* Naast aanschaf, is er ook voor €1200 aan opstartkosten voor het aanvragen van benodigde vergunningen meegenomen in de investering (niet getoond hier)

** De case voor tweedehands kopen heeft een c. 50% lagere terugverdientijd, door de kleinere investering

Bron: Meerdere bronnen

De terugverdientijd wordt in belangrijke mate bepaald door de aanschafkosten van een boot, waarvoor verschillende bronnen zijn gebruikt

Schatting aanschafwaarde boot



Kleuren: Aanname model | Koopakte | Jaarverslag | Interviews | Ecorys | Online aanbod

Vormen: Nieuwprijs | Gebruikt / restwaarde | Investering

Bron: Meerdere bronnen, zie legenda; *Salonboot nieuw laten bouwen, met oud casco. ** Gebaseerd op overdracht meerdere schepen

eden mccallum

Agenda

Samenvatting

Belangrijkste aannames

- Investering
- **Omzet**
- Kosten

Bevindingen per case

Appendix

Voor het schatten van omzet zijn complementaire methoden gebruikt

Toelichting uitgangspunten: omzet

Methode: Passagiers * Prijs per passagier

- **Beschrijving methode:**
  - De prijs per passagier is gebaseerd op actuele en historisch aangeboden ticketprijzen vermeld op websites en bij andere verkooppunten.
    - Voor sommige boten worden prijzen per uur geadverteerd, welke met een gemiddelde groepsgrootte teruggerekend zijn naar prijzen per passagier
  - Het aantal passagiers per boot is samengesteld door:
    - Totaal aantal passagiers te berekenen met afgedragen vermakelijkheidsretributie, een belasting van €0.66 per passagier
    - Het aantal passagiers per type boot bepalen door groepen van bedrijven samen te stellen met een vergelijkbare vloot
    - Het aantal passagiers te delen door het aantal actieve boten, waarbij 'stickerdatum' als leidend criterium dient*
- **Gebruikte bronnen:**
  - RPA lijst
  - Belastingen Gemeente Amsterdam
  - Websites rederijen
  - Websites van ticket verkopers zoals TripAdvisor
  - Ticketprijzen bij fysieke verkooppunten
  - Ecorys: "Terugverdientijd passagiersvaart Amsterdam"

Validatie van de methode

- **Validatie**
  - Voor case 1 en 2 zijn vaaruren gebruikt om te valideren dat het gemiddelde volume per boot daadwerkelijk gerealiseerd kan worden
  - Bij case 3 en 4 is de methode gevalideerd met onafhankelijke schattingen van de omzet, aan de hand van:
    - Gevaren uren en het uurtarief v/d boot
    - Gevaren tochten en tochttarief v/d boot
- **Aanvullend gebruikte bronnen:**
  - AIS gegevens

* Tussen het verlenen van een vergunning en het varen met een schip zit enige tijd. Als extreem voorbeeld geldt dat sommige vergunde schepen nog moeten worden gebouwd. Als een schip aan alle vereisten voor passagiersvaart voldoet, verkrijgt het een sticker. Die stickerdatum geeft aan wanneer een schip mag beginnen met het vervoeren van passagiers. Dit criterium wijkt af van het vergunningsdatum-criterium gehanteerd door Ecorys.

De omzet uit ticketverkoop verschilt sterk per type boot en kan oplopen tot bijna een half miljoen euro per jaar

Toelichting uitgangspunten: omzet uit ticketverkoop per jaar

Case	Volume	Gem. prijs* (ex BTW)	Bruto omzet	Commissie en belasting	Netto omzet uit tickets**	Toelichting onderliggende aannames
Case 1 Glasbak groot	47 000	€ 11.3	€ 530 k	€ 81 k	€ 450 k	• Prijs regulier ticket €13, prijs grote groepen €6 inclusief 9% BTW • 60% reguliere verkoop, 30% via derden en 10% grote groepen
Case 2 Glasbak klein	39 000	€ 11.3	€ 440 k	€ 67 k	€ 373 k	
Case 3 Salonboot groot	3 800	€ 34.1	€ 129 k	€ 14 k	€ 116 k	• 70% reguliere verkoop, 30% via derden • Gemiddelde groepsgrootte: 25 personen • Gemiddelde duur huur: 3 uur
Case 4 Salonboot klein	3 400	€ 43.1	€ 147 k	€ 15 k	€ 132 k	• 70% reguliere verkoop, 30% via derden • Gemiddelde groepsgrootte: 8 personen • Gemiddelde duur huur: 2 uur
Case 5 Sloep groot	4 000	€ 14.7	€ 59 k	€ 9 k	€ 50 k	• 60% reguliere verkoop en 40% via derden • Prijs regulier ticket €16
Case 6 Sloep klein	1 250	€ 19.9	€ 25 k	€ 0.2 k	€ 25 k	• Gemiddelde groepsgrootte: 5 personen • Gemiddelde duur huur: 3 uur
Algemeen						• €0.66 belasting per passagier, geen vrijstelling • 30% commissie bij verkoop via derden

* B j de getoonde pr js wordt rekening gehouden met een mix van verkoopkanalen, en daarbij behorende prijzen

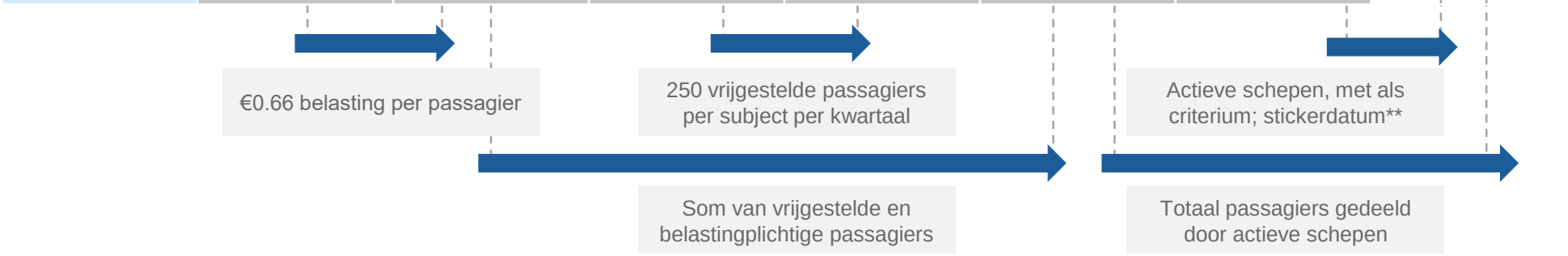
** Voor veel cases is de omzet uit ticketverkoop de voornaamste bron van inkomsten. Voor Case 3, 4 en 5 wordt ook gekeken naar Horeca omzet

 Bron: Meerdere bronnen

Het aantal vervoerde passagiers is vast te stellen aan de hand van afgedragen belasting

(Onderbouwing) aangenomen volumes per type boot

Groep	Belasting € x 1 000	Passagiers # x 1 000	Subjecten #	Vrijgestelde pass. # x 1 000	Totaal	Actieve schepen #	Pass. per schip # x 1 000
Case 1	2 959	4 484	10	10	4 494	94.0	47.8
Case 2							39.1*
Case 3	6	8	3	3	11	3.0	3.8
Case 4	14	21	3	3	24	7.0	3.5
Case 5	35	53	3	3	56	13.7	4.1
Case 6	22	33	4	4	37	27.8	1.3
Overige	769	1 166	94	94	1 260	377.5	16.9
Totaal	3 805	5 765	117	117	5 882	523	



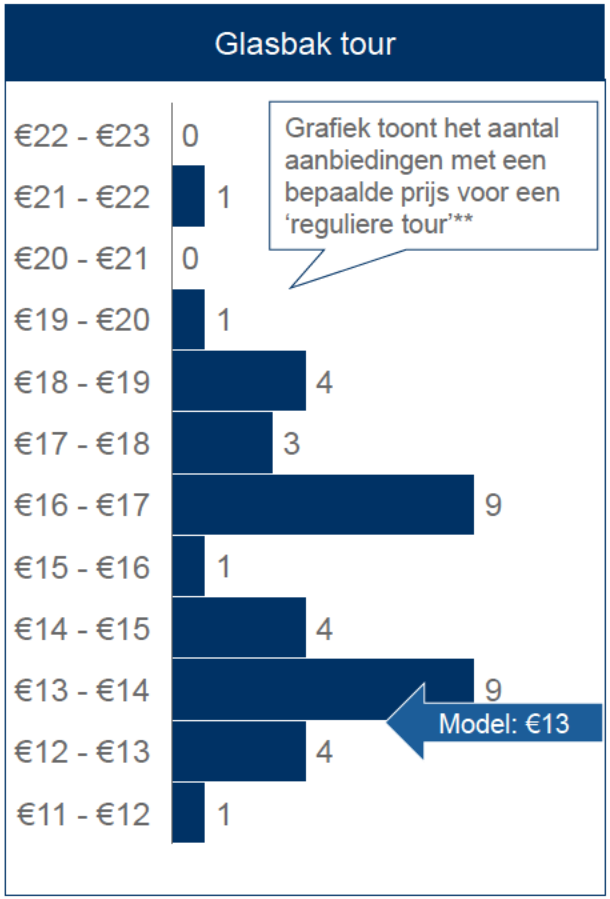
* In Case 1 zitten 94 schepen, met een gemiddelde capaciteit van 79 personen. De capaciteit van schepen in Case 2 is 65 personen. Uitgaande van dezelfde bezettingsgraad als in Case 1, komt het geschatte volume op 39.1 duizend passagiers per jaar

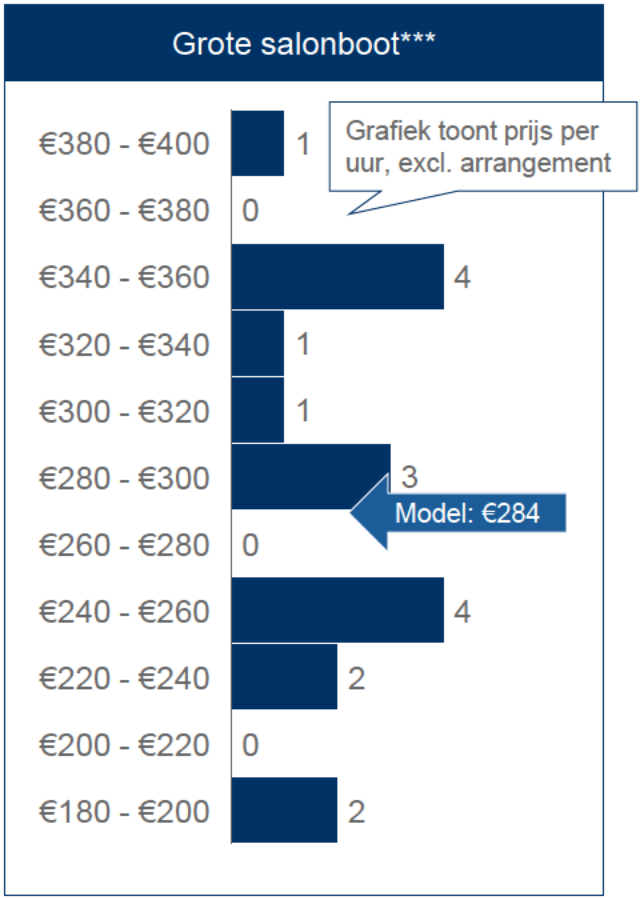
**Tussen het verlenen van een vergunning en het varen met een schip zit enige tijd. Als extreem voorbeeld geldt dat sommige vergunde schepen nog moeten worden gebouwd. Als een schip aan alle vereisten voor passagiersvaart voldoet, verkrijgt het een sticker. Die stickerdatum geeft aan wanneer een schip mag beginnen met het vervoeren van passagiers. Dit criterium wijkt af van het vergunningsdatum-criterium gehanteerd door Ecorys.

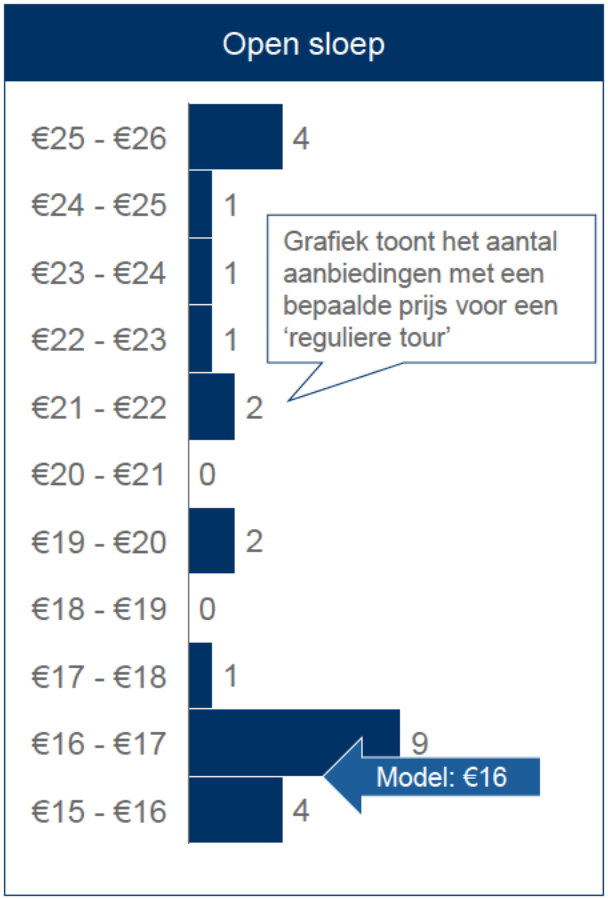
eden mccallum

Voor de prijzen van een ticket is gekeken naar geadverteerde prijzen, en rekening gehouden met een lagere prijs voor grote groepen

Geadverteerde prijzen voor boottickets als onderbouwing voor de aannames in het model
€ per ticket*







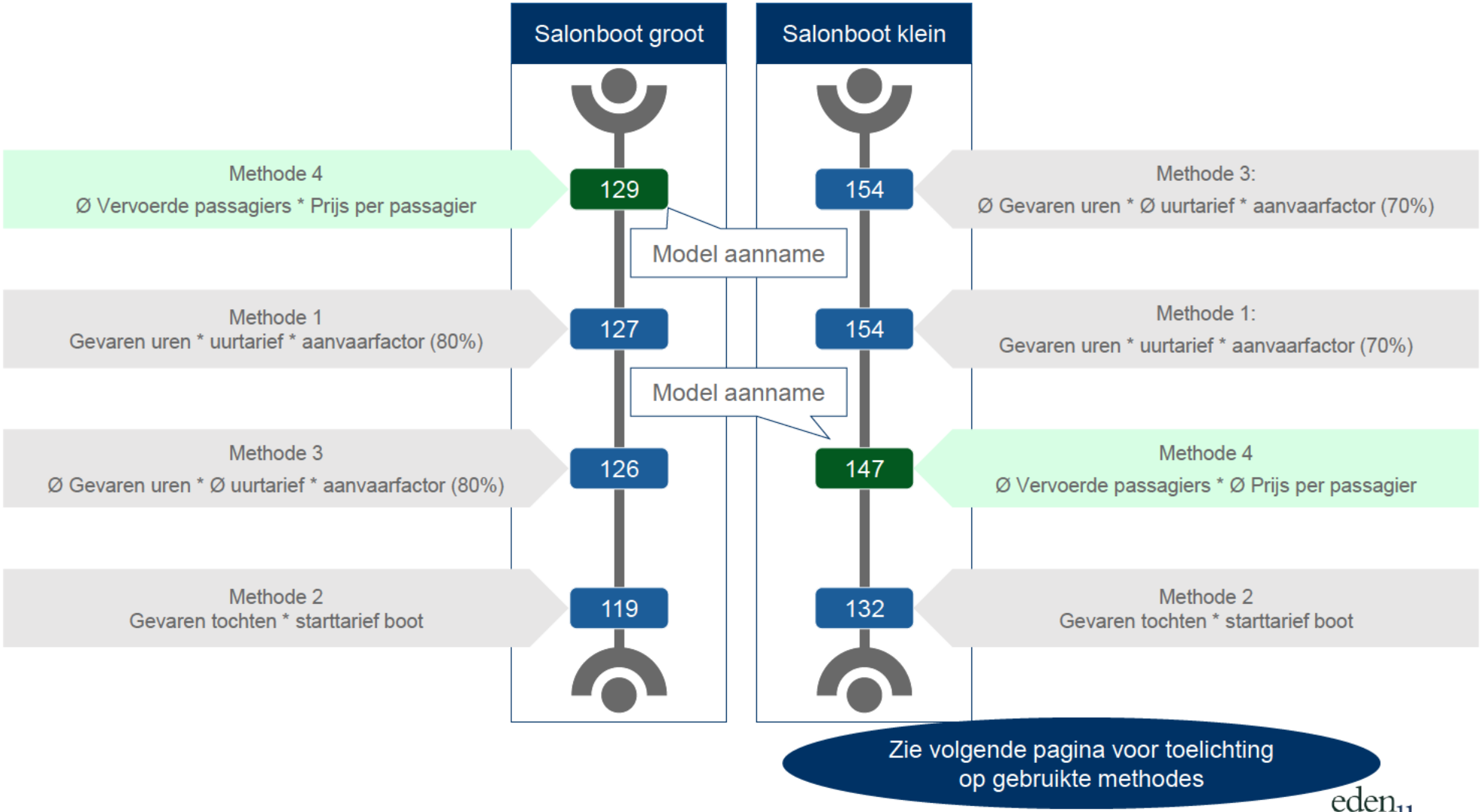
* Prijzen op deze pagina zijn geadverteerde prijzen inclusief BTW
** Tevens meegenomen in de case is een lagere pr js voor groepen (€6 p.p, inc BTW). Niet meegenomen zijn lagere prijzen voor kindertickets, hogere prijzen voor arrangementen met eten en drinken, hogere prijzen tijdens het Amsterdam Light Festival en hogere prijzen gedurende populaire momenten van de dag.
*** Voor een kleine salonboot wordt uitgegaan van €227 per uur. Zie volgende pagina voor toelichting op prijzen per persoon in plaats van per uur

 Bron: Websites ticketverkopers

eden mccallum

Voor salonboten is de omzet uit ticketverkoop gevalideerd met andere bronnen en schattingsmethoden

Schattingen omzet uit ticketverkoop voor salonboten, exclusief Horeca



Zie volgende pagina voor toelichting op gebruikte methodes

eden mccallum

Voor salonboten is de omzet uit ticketverkoop gevalideerd met andere bronnen en schattingsmethoden

Beschrijving methoden omzetschattingen ticketverkoop voor salonboten

Beschrijving	Hoe te interpreteren?	Gevoeligheid
Methode 1 • Per boot de omzet berekenen, en daarvan het gemiddelde nemen • Omzet is het product van vaaruren (AIS), prijs per uur (proposities) en 'aanvaarfactor' (aanname)	• Een vrij precieze maat wanneer het schip vooral op de grachten vaart • Een maat die gevoelig is voor de aanname over het aandeel commerciële uren; de aanvaarfactor	• De omzet wordt onderschat als het aandeel commerciële uren hoger ligt dan aangenomen 80% voor grote salonboot en 70% voor kleine salonboot • De omzet wordt onderschat wanneer reders kosten rekenen voor aanvaren
Methode 2 • Per boot de omzet berekenen, en daarvan het gemiddelde nemen • Omzet is het product van aantal tochten (AIS) en het starttarief om een schip te huren (proposities)	• Een absolute ondergrens, aangezien huurders gemiddeld langer dan het minimum huren	• Onderschat de omzet, doordat mensen gemiddeld langer op een boot blijven dan het minimum
Methode 3 • Gemiddelde omzet berekenen voor alle boten • Omzet is het product van vaaruren (AIS), de prijs per uur (proposities) en 'aanvaarfactor' van 0.7 (aanname)	• Een vrij precieze maat wanneer het schip vooral op de grachten vaart. Vaaruren worden niet gemeten buiten Amsterdam	• Zou zowel te hoog als te laag kunnen zijn, omdat boten die veel varen voor een laag tarief, en boten die weinig varen voor een hoog tarief worden uitvermenigvuldigd
Methode 4: • Gemiddelde omzet berekenen voor alle boten • Omzet is het product van aantal vervoerde passagiers (belasting), de prijs per uur (proposities), het gemiddeld aantal passagiers per boot (aanname) en het gemiddeld aantal vaaruren per tocht (aanname)	• Een maat die gevoelig is voor de aanname over de gemiddelde grootte van een groep op een schip	• De omzet wordt onderschat als het aantal mensen op een boot lager ligt dan aangenomen 25 voor een grote salonboot en 8 voor een kleine salonboot • De omzet wordt overschat als het aantal uren per tocht lager ligt dan aangenomen 3 voor grote salonboot en 2 voor kleine salonboot

Salonboten en grote sloepen realiseren naast ticketverkoop ook significante inkomsten uit de verkoop van eten en drinken

Beschrijving aannames en methode schatting omzet, inkoop en brutomarge uit verkoop aan boord

	Type	Aandeel van alle tochten	Gem. Prijs (ex BTW)	Omzet	Inkoop	Bruto marge
Case 3, salonboot groot	Alleen een drankje	55%	€6	c. €13 k	35%	c. €8 k
	Lunch	22%	€25	c. €21 k	35%	c. €14 k
	Diner	22%	€55	c. €47 k	35%	c. €30 k
	Totaal	100%	c. €21	c. €81 k	35%	c. €52 k
Case 4, salonboot klein	Alleen een drankje	18%	€6	c. €4 k	35%	c. €2 k
	Lunch	48%	€25	c. €41 k	35%	c. €27 k
	Diner	34%	€55	c. €63 k	35%	c. €41 k
	Totaal	100%	c. €32	€108 k	35%	c. €70 k
Case 5 open sloep	Alleen een drankje	80%	€6	€24 k	20%	c. €19 k

 Bron: AIS data; websites ticketverkopers

Agenda

Samenvatting

Belangrijkste aannames

- Investering
- Omzet
- **Kosten**

Bevindingen per case

Appendix

Overzicht aangenomen operationele kosten, exclusief afschrijving, inkoopkosten (eten en drinken) en rentelasten

Beschrijving aannames kosten

Case	Personeel*	Verzekering en onderhoud	Overige kosten**	Totaal	Toelichting
Case 1 Glasbak groot	186	24	13	223	• Personeelskosten geschat op 35% van de omzet (Ecorys), wat ruimschoots de schipper* met een groot vaarbewijs dekt • Verzekering en onderhoud conservatief geschat op respectievelijk 1% en 3% van aanschafprijs in lijn met Ecorys, overige kosten uitgegaan van de bovengrens van de kosten geschat door Ecorys
Case 2 Glasbak klein	154	16	9	179	
Case 3 Salonboot groot	36	26	5	67	• Bemanning: 1 schipper groot vaarbewijs en 1 hostess groot schip • Part-time factor*** van 0.4 FTE • Verzekering 1% aanschafprijs, onderhoud 3% aanschafprijs • Overige kosten bovengrens Ecorys
Case 4 Salonboot klein	49	18	3	70	• Bemanning: 1 schipper klein vaarbewijs en 1 hostess klein schip • Part-time factor*** van 0.7 FTE • Verzekering 1% aanschafprijs, onderhoud 3% aanschafprijs • Overige kosten bovengrens Ecorys
Case 5 Sloep groot	38.5	3.2	1.9	44	• Bemanning: 1 schipper klein vaarbewijs en 1 hostess klein schip • Part-time factor*** van 0.55 FTE • Verzekering 1% aanschafprijs, onderhoud 3% aanschafprijs • Overige kosten bovengrens Ecorys
Case 6 Sloep klein	7.5	1.4	1.2	10	• Personeelskosten geschat op €50k, 0.15 FTE aangenomen • Verzekering 1% aanschafprijs, onderhoud 3% aanschafprijs • Overige kosten bovengrens Ecorys

* Aangenomen kosten per FTE: schipper groot vaarbewijs €50k, schipper klein vaarbewijs €35k, hostess groot schip €40k, hostess klein schip €35k

** Overige kosten omvat met name ligplaatsgelden en energiekosten. Afdracht VRM is in het financiële model meegenomen onder commissies en belasting i.t.t. Ecorys

*** Schepen zijn niet continu in gebru k, en het personeel schaalt mee. Het aantal vaaruren ten opzicht van Case 1 en Case 2 is 36.5% (case 3), 64% (case 4) en 53% (case 5).

Bron: Ecorys; jaarverslagen reders, AIS data; RPA lijst.

Agenda

Samenvatting

Belangrijkste aannames

- Investering
- Omzet
- Kosten

Bevindingen per case

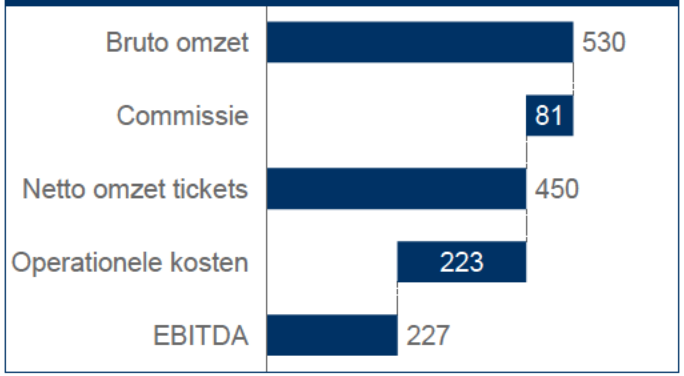
Appendix

De operationele terugverdientijd van case 1 - glasbak groot - is 3 jaar

Overzicht uitgangspunten en terugverdientijd glasbak (case 1 – bemand groot)



Waterval



Kengetallen

- **Investering: €601.2 k**
- **Operationele terugverdientijd: 3 jaar**
- **Rendement na 3 jaar: 28.3%**

Eigenschappen boot

- Vergunning: Bemand groot
- Capaciteit: 80 – 90 personen
- Afmeting (L x B): 20 x 4.25 m
- Aandrijving: Elektrisch

Uitgangspunten business case

- **Investering: €601.2 k**
  - Aanschaf: €601.2 k (€600 k aanschaf en €1.2 k opstartkosten)
  - Restwaarde: €0
- **Omzet: €449.6 k**
  - Volume: 47 k
  - Bruto prijs: €11.3
  - Commissies en belasting: €80.8 k
- **Kosten: €222.9 k**
  - Personeel: €185.6 k
  - Onderhoud: €24 k
  - Overige: €13.2 k

eden mccallum

De operationele terugverdientijd van case 2 - glasbak klein - is 2 jaar

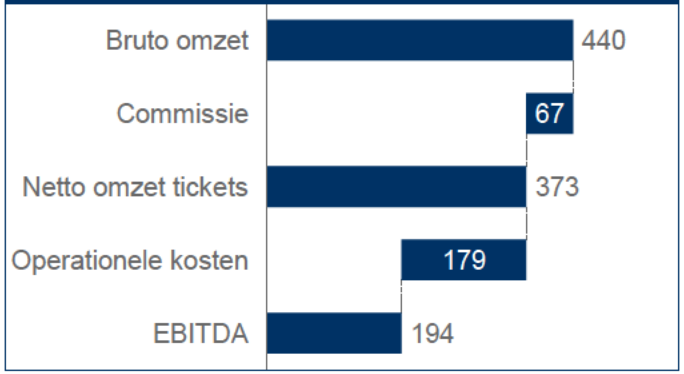
Overzicht uitgangspunten en terugverdientijd glasbak (case 2 – bemand gesloten)



Eigenschappen boot

- Vergunning: Bemand gesloten
- Capaciteit: 64 – 67 personen
- Afmeting (L x B): 14 x 3.75 m
- Aandrijving: Elektrisch

Waterval



Kengetallen

- **Investering: €401.2 k**
- **Operationele terugverdientijd: 2 jaar**
- **Rendement na 2 jaar: 44.1%**

Uitgangspunten business case

- **Investering: €401.2 k**
  - Aanschaf: €401.2 k (€400 k aanschaf en €1.2 k opstartkosten)
  - Restwaarde: €0
- **Omzet: €373.1 k**
  - Volume: 39 k
  - Bruto prijs: €11.3
  - Commissies en belasting: €66.9 k
- **Kosten: €179.2 k**
  - Personeel: €154 k
  - Onderhoud: €16 k
  - Overige: €9.2 k

 Bron: Pexels

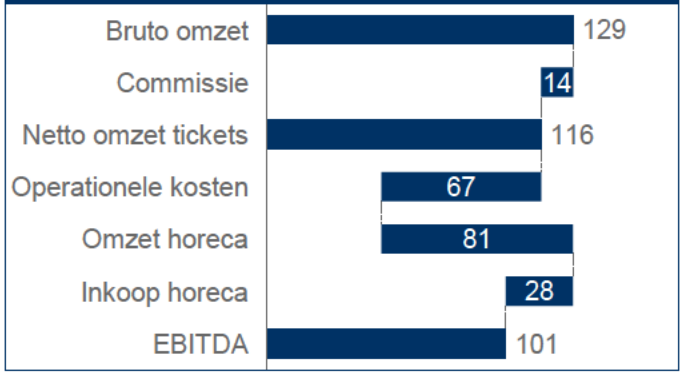
eden mccallum

De operationele terugverdientijd van case 3 - salonboot groot - is 5 jaar

Overzicht uitgangspunten en terugverdientijd salonboot (case 3 – bemand groot)



Waterval



Kengetallen

- **Investering: €351.2 k**
- **Operationele terugverdientijd: 5 jaar**
- **Rendement na 5 jaar: 18.9%**

Eigenschappen boot

- Vergunning: Bemand groot
- Capaciteit: 30 personen
- Afmeting (L x B): 14 x 3 m
- Aandrijving: Elektrisch

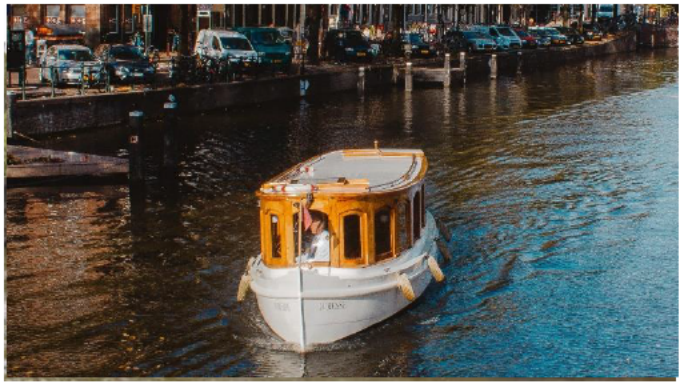
Uitgangspunten business case

- **Investering: €351.2 k**
  - Aanschaf: €651.2 k (€650 k aanschaf en €1.2 k opstartkosten)
  - Restwaarde: €300 k
- **Omzet: €196.3 k**
  - Bruto omzet: €129.2 k
  - Commissies en belasting: €13.5 k
  - Omzet horeca: €80.6 k
- **Kosten: €95.4 k**
  - Personeel: €36 k
  - Onderhoud: €26 k
  - Overige: €5.2 k
  - Horeca: €28.2 k

 Bron: Pexels

De operationele terugverdientijd van case 4 - salonboot klein - is 3 jaar

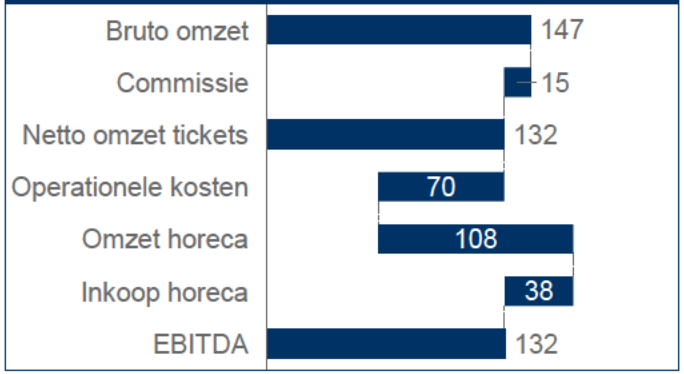
Overzicht uitgangspunten en terugverdientijd salonboot (case 4 – bemand gesloten)



Eigenschappen boot

- Vergunning: Bemand gesloten
- Capaciteit: 12 personen
- Afmeting (L x B): 10 x 2.6 m
- Aandrijving: Elektrisch

Waterval



Kengetallen

- **Investering: €301.2 k**
- **Operationele terugverdientijd: 3 jaar**
- **Rendement na 3 jaar: 34.1%**

Uitgangspunten business case

- **Investering: €301.2 k**
  - Aanschaf: €451.2 k (€450 k aanschaf en €1.2 k opstartkosten)
  - Restwaarde: €150 k
- **Omzet: €239.9 k**
  - Bruto omzet: €146.7 k
  - Commissies en belasting: €14.8 k
  - Omzet horeca: €108 k
- **Kosten: €107.7 k**
  - Personeel: €49 k
  - Onderhoud: €18 k
  - Overige: €2.9 k
  - Horeca: €37.8 k

 Bron: Unsplash

De operationele terugverdientijd van case 5 - sloep groot - is 3 jaar

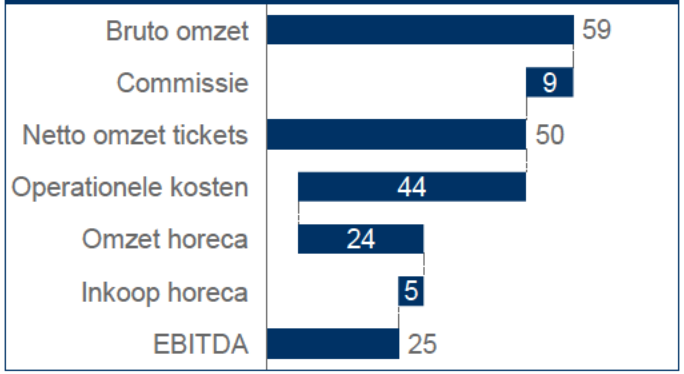
Overzicht uitgangspunten en terugverdientijd sloep (case 5 – bemand open)



Eigenschappen boot

- Vergunning: Bemand open
- Capaciteit: 44 personen
- Afmeting (L x B): 10 x 3.15 m
- Aandrijving: Elektrisch

Waterval



Kengetallen

- **Investering: €57.2 k**
- **Operationele terugverdientijd: 3 jaar**
- **Rendement na 3 jaar: 34.3%**

Uitgangspunten business case

- **Investering: €57.2 k**
  - Aanschaf: €81.2 k (€80 k aanschaf en €1.2 opstartkosten)
  - Restwaarde: €24 k
- **Omzet: €73.7 k**
  - Bruto omzet: €58.7 k
  - Commissies en belasting: €9.0 k
  - Omzet horeca: €24 k
- **Kosten: €48.4 k**
  - Personeel: €38.5 k
  - Onderhoud: €3.2 k
  - Overige: €1.9 k
  - Horeca: €4.8 k

 Bron: Pixabay

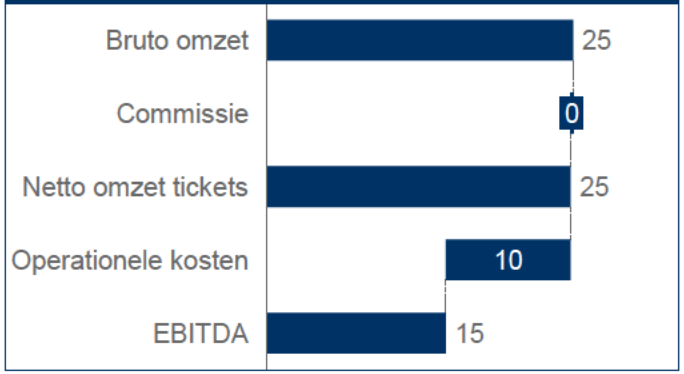
eden mccallum

De operationele terugverdientijd van case 6 - sloep klein - is 2 jaar

Overzicht uitgangspunten en terugverdientijd sloep (case 6 – onbemand)



Waterval



Kengetallen

- **Investering: €25.7 k**
- **Operationele terugverdientijd: 2 jaar**
- **Rendement na 2 jaar: 52.9%**

Eigenschappen boot

- Vergunning: Onbemand
- Capaciteit: 7 – 12 personen
- Afmeting (L x B): 5.5 x 2 m
- Aandrijving: Elektrisch

Uitgangspunten business case

- **Investering: €25.7 k**
  - Aanschaf: €36.2 k (€35 k aanschaf en €1.2 k opstartkosten)
  - Restwaarde: €10.5 k
- **Omzet: €24.7 k**
  - Volume: 1.25 k
  - Bruto prijs: €19.9
  - Commissies en belasting: €0.2 k
- **Kosten: €10.1 k**
  - Personeel: €7.5 k
  - Onderhoud: €1.4 k
  - Overige: €1.2 k

 Bron: Pixabay

eden mccallum

Agenda

Samenvatting

Belangrijkste aannames

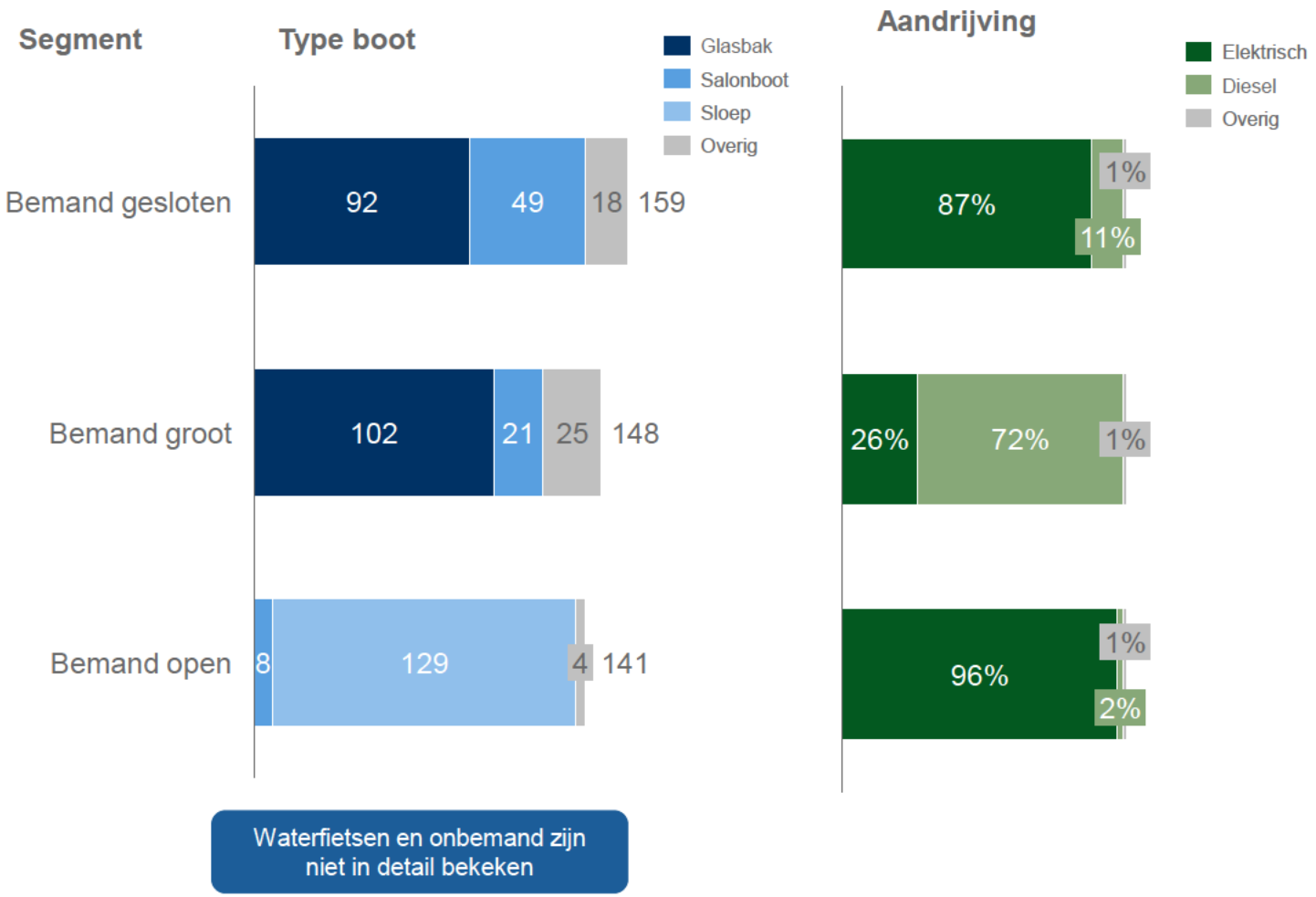
- Investering
- Omzet
- Kosten

Bevindingen per case

Appendix

Back-up meest voorkomende boot; Boottype en aandrijving

Eigenschappen van vergunde boten in Amsterdam



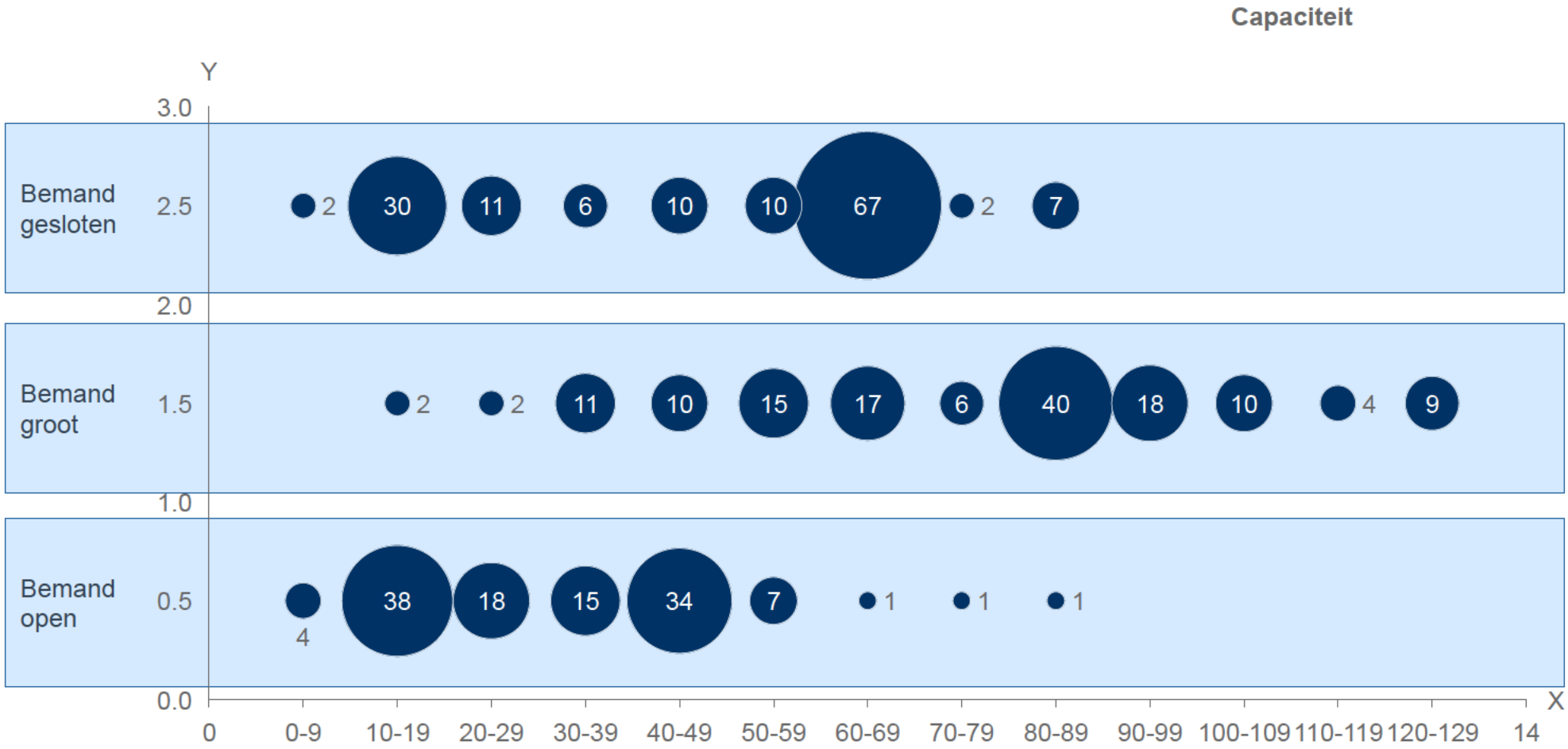
Waterfietsen en onbemand zijn niet in detail bekeken

 Bron: Vergunningen

eden mccallum

Back-up meest voorkomende boot; Capaciteit

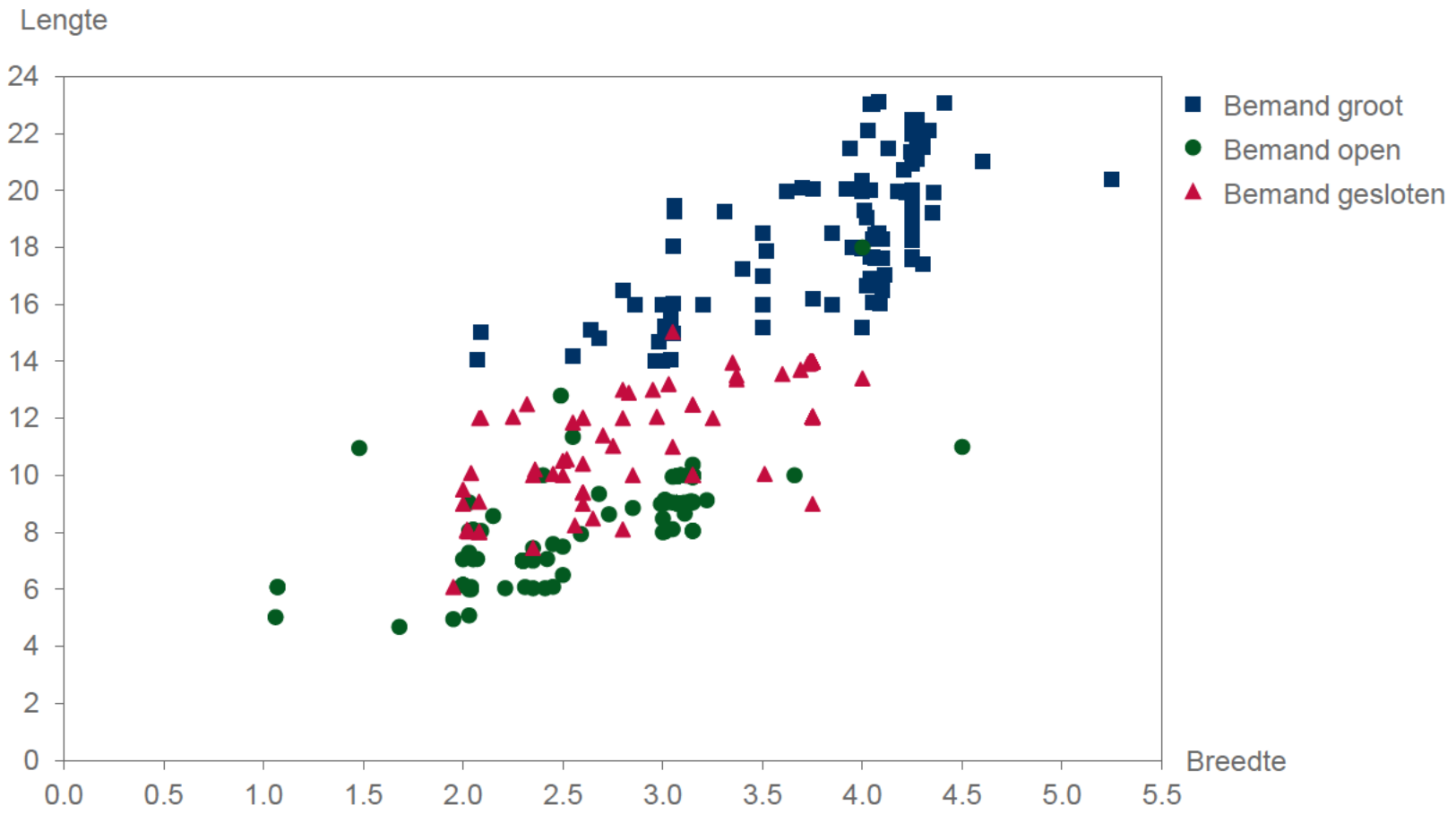
Eigenschappen van vergunde boten in Amsterdam



 Bron: Vergunningen

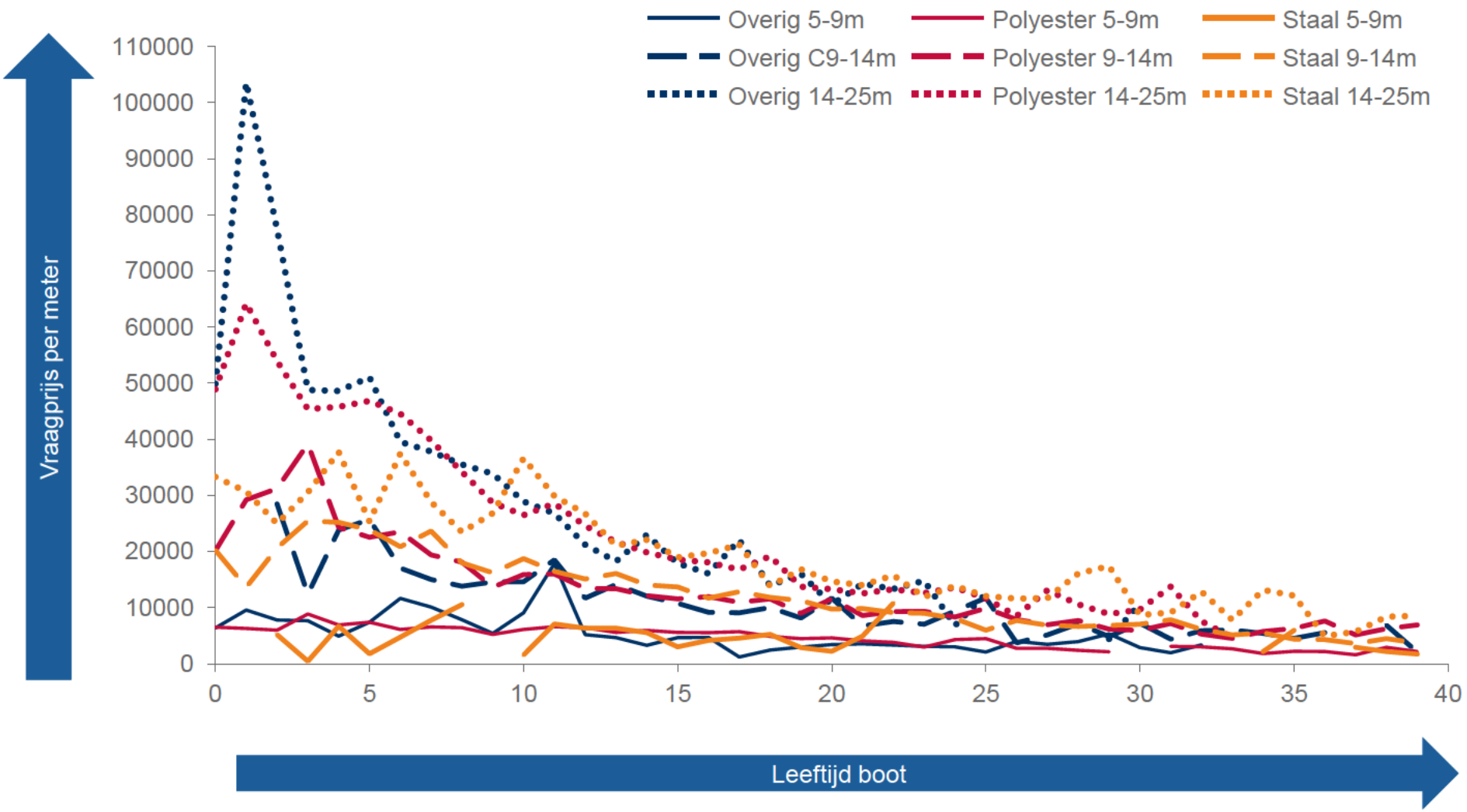
eden mccallum

Afmetingen vergunde boten, per type



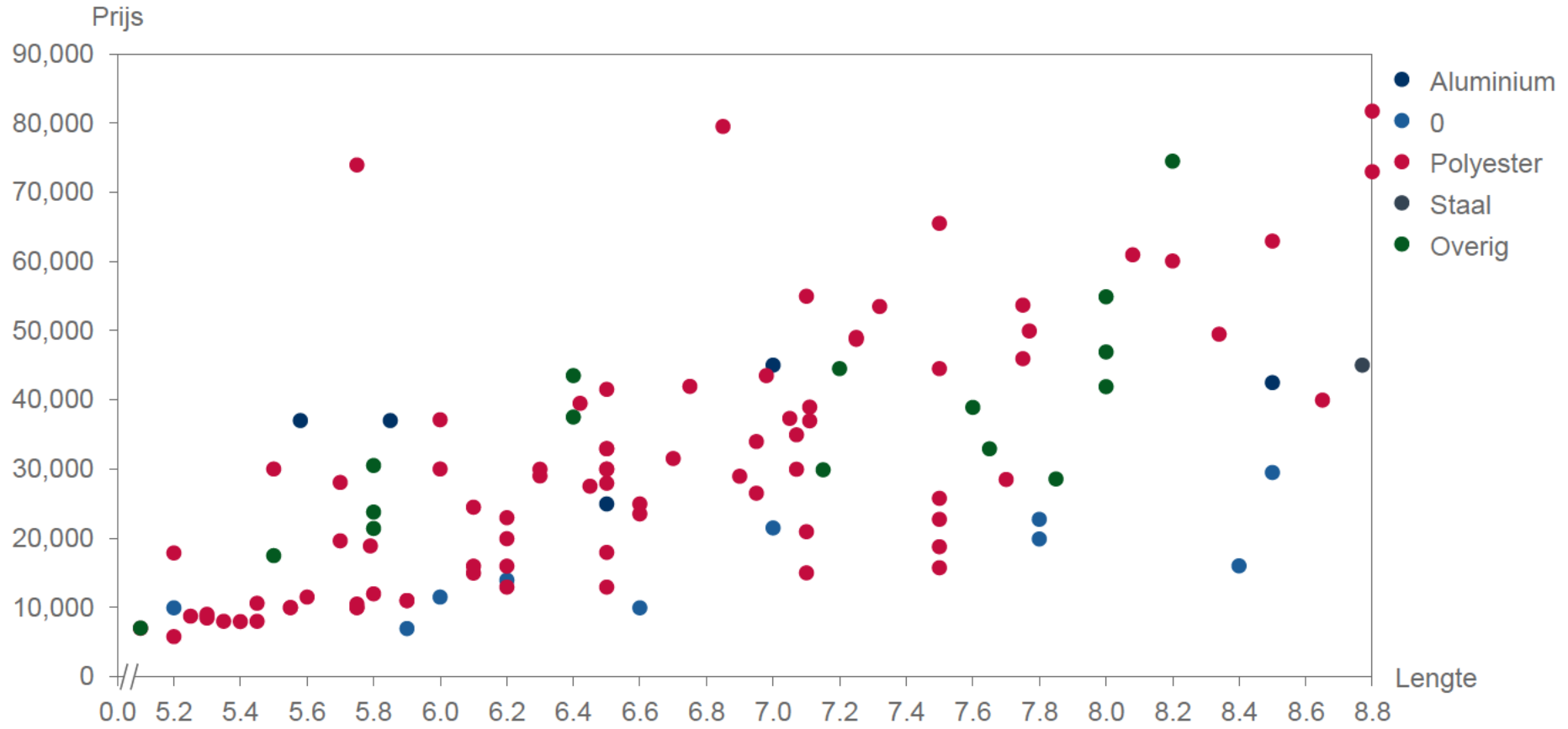
eden mccallum

Bootprijzen verschillen afhankelijk van de lengte en de leeftijd, maar minder naar het type materiaal



eden mccallum

Sloepjes van maximaal 2 jaar oud hebben een prijs, afhankelijk van de grootte van de boot, van tussen de 10 000 en 80 000 euro



eden mccallum

Om tot een tarief per uur te komen, is uitgegaan van een gemiddelde groepsgrootte die gerelateerd is aan de capaciteit van de boot

Gemiddelde prijs per boot
€ per uur afhankelijk van groepsgrootte

Onbemand bootje

Aanname model

	1 persoon	2 personen	3 personen	4 personen	5 personen	6 personen	7 personen	8 personen	9 personen
2 uur varen	€84.9	€42.4	€28.3	€21.2	€17.0	€14.1	€12.1	€10.6	€9.4
3 uur varen	€99.3	€49.7	€33.1	€24.8	€19.86	€16.6	€14.2	€12.4	€11.0
4 uur varen	€122.5	€61.2	€40.8	€30.6	€24.5	€20.4	€17.5	€15.3	€13.6

Van: [redacted]@edenmccallum.com
Aan: [redacted]
Onderwerp: Update
Datum: dinsdag 28 mei 2019 22:51:32
Bijlagen: 20190528 Concept Rapport V4.pptx

Beste [redacted]

Bijgevoegd de presentatie, in PPT format, zodat jullie je comments evt. direct in het document kunnen verwerken. Idealiter sturen jullie de presentatie aan elkaar door, zodra jullie ernaar gekeken hebben, zodat de edits niet hoeven te worden gefuseerd. Zouden jullie daarbij de aanpassingen kunnen markeren?

In bijgevoegde presentatie is nieuw:

- Verwijdering fout bij bepalen terugverdientijd; impact + 1 jaar voor case 1, 2, 5, 6. Reden, abusievelijk gekeken naar wanneer de ondernemer zijn eigen vermogen terug heeft, in plaats van wanneer de boot in zijn geheel is terugverdiend. De lening was nog niet afbetaald bij het voorgaand gepresenteerde getal.
- Update modelwerking financieringslasten, impact +0 tot +1 jaar voor case 3, 4. Reden, abusievelijk gerekend met een lening ter grootte van de terug te verdienen investering, in plaats van de volledige aanschafwaarde van de boot, bij berekening van de financieringslasten.

Het expliciteren van de gedane aannames onder de prijzen kostte aanzienlijk meer tijd dan gedacht, omdat het de presentatie een dwingende logica vereist. Het “met een schuin ogen kijken naar” verschillende bronnen, is dan niet afdoende. Daarom heb ik nog geen kans gehad om te ‘proofreaden’ en de voetnoten en eenheden goed te zeten. Aangezien ik morgen niet beschikbaar ben, en we een strakke tijdslijn hebben, hoopte ik op jullie begrip daarvoor en medewerking daarbij.

Nog niet op slide, maar voor het beeld denk ik goed, onderstaand een snelle check op de impact van 2 zaken:

Sanity check op horeca omzet leidt tot de volgende terugverdientijden:

In presentatie

Bij geen inkomsten, gelijke personeelskosten

Bij geen inkomsten, geen hostess aan boord
<=tr>

Case 3

6
10

8

Case 4

<= class=MsoNormal align=center style='text-align:center'>4

7

5

=/tr>

Sanity check op het opnemen van afschrijvingen

Wellicht is het toch verstandig om deze op te nemen in het model, met een afschrijvingsduur gelijk aan of dichtbij de terugverdientijd. De grove impact daarvan (bij afschrijving tot restwaarde in 5 jaar)wordt getoond in onderstaande tabel: (snel gerekend, niet verwerkt in model)=/o:p>

<=d width=312 valign=top style='width:233.7pt;border-top:none;border-l=ft:none;border-bottom:solid windowtext 1.0pt;border-right:solid windowtext=1.0pt;padding:0cm 5.4pt 0cm 5.4pt'>

4

<=d width=156 valign=top style='width:116.85pt;border-top:none;border-=eft:none;border-bottom:solid windowtext 1.0pt;border-right:solid windowtex=1.0pt;background:#C5E0B3;padding:0cm 5.4pt 0cm 5.4pt'>

5

	In presenta=ie	Bij meenemen =fschrijving in 5 jaar (indicatief)
Case 1	4	
Case 2	3	3
Case 3<=o:p>	6	5
Case 4	4=/p>	4<=o:p>
Case 5	4	
Case 6	3	3=/p>

Met vriendelijke groet,

[redacted]

Eden McCallum [redacted]

+31=6 [redacted]

[redacted]@edenmccallum.com

This message may contain information that is confidential, privileged or ot=erwise protected from disclosure. If you are not the intended recipient, p=ease notify our office

immediately: you should not copy, forward, disclose or use the contents. Eden McCallum m=y monitor outgoing and incoming mail for business purposes. Eden McCallum =LP is a limited liability partnership registered in England and Wales (OC375785) with its registered office at Orion House, 5 Upper St Martin=80s Lane, London, WC2H 9EA and locally registered offices in Amsterdam =nd Zurich.



Terugverdientijd passagiersvaart Amsterdam

28-05-2019

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.

Agenda

Samenvatting

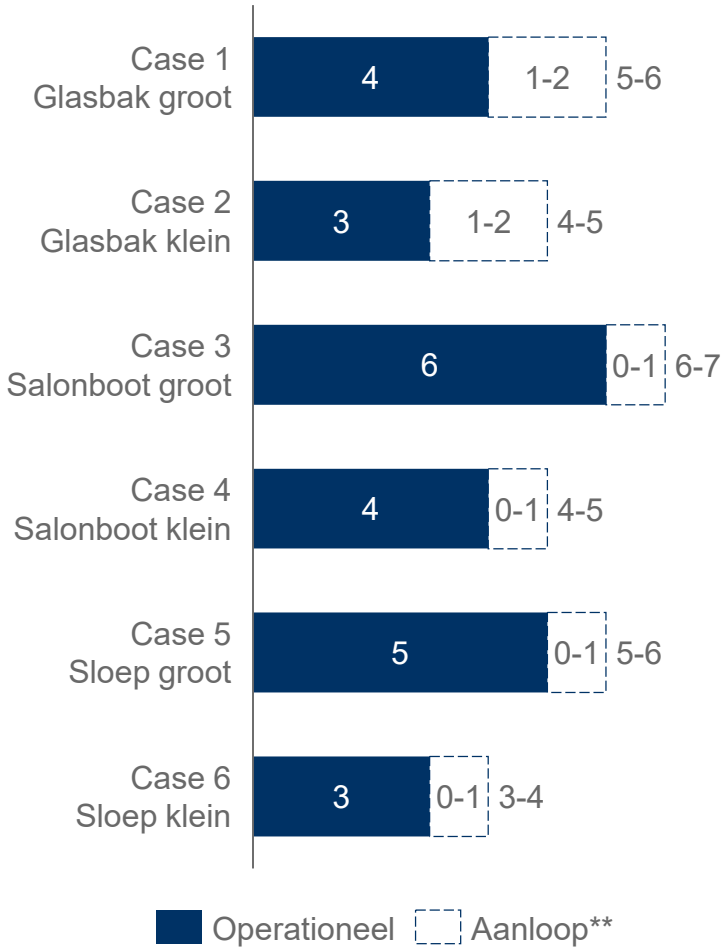
Belangrijkste aannames

- Investering
- Omzet
- Kosten

Bevindingen per case

De terugverdientijd van een investering in passagiersrondvaart verschilt per type boot

Samenvatting van de belangrijkste bevindingen per case
Terugverdientijd (in hele jaren)



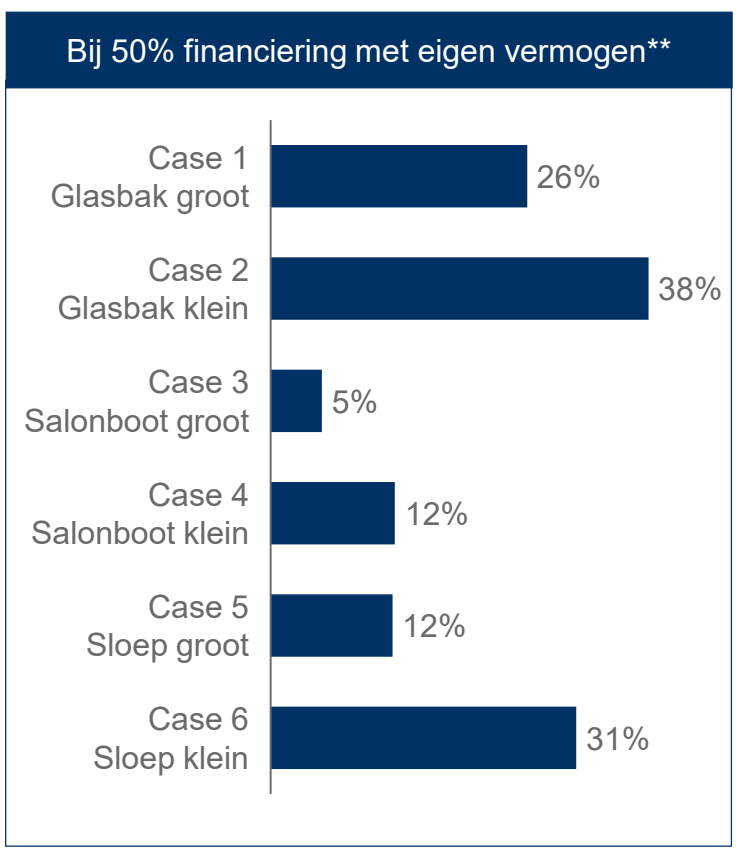
Toelichting

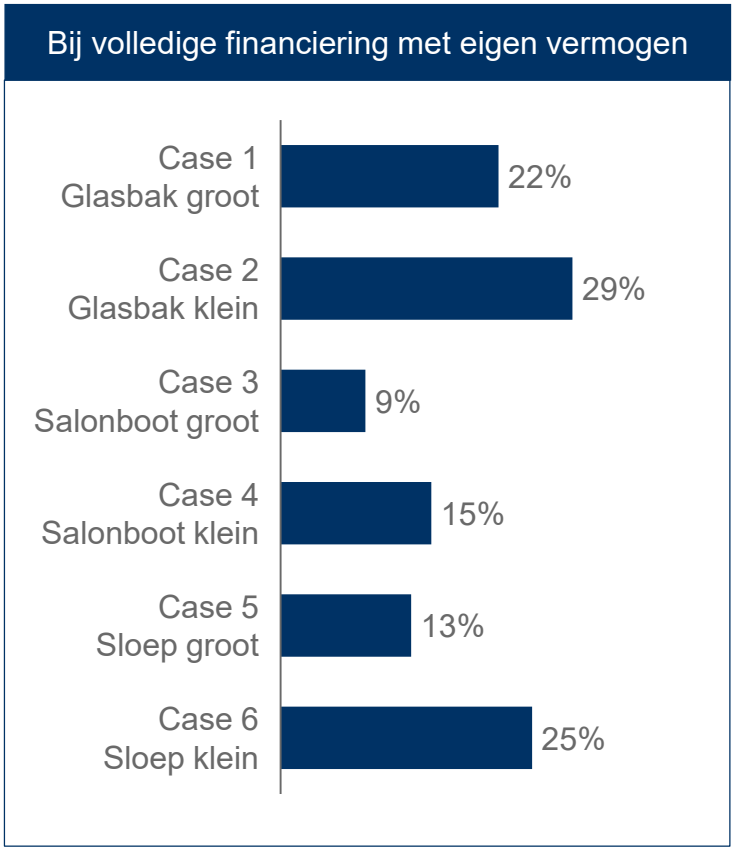
- **Operationeel**
  - Voor het bepalen van de inputs voor het model, is gekeken naar actieve reders. Deze partijen hebben de juiste vergunningen, een efficiënte organisatie, een uitgebreid verkoopnetwerk en natuurlijk, afgebouwde schepen.
- **Aanloop**
  - In de aanloopperiode verdient een reder minder, of helemaal niets
  - De aanloopperiode wordt geacht te beginnen op het moment dat de reder weet dat hij een vergunning krijgt.
  - De aanloopperiode kan gebruikt worden om de boot te laten (ver)bouwen, personeel aan te trekken en voldoende passagiersvolume op te bouwen om als “operationeel” te gaan gelden

Bron: Meerdere bronnen; Eden McCallum model

Het rendement op de investering is afhankelijk van financieringsvorm, met name het aandeel vreemd vermogen

Het rendement op geïnvesteerd vermogen, afhankelijk van het aandeel eigen vermogen
Gemiddelde jaarlijke rendement* in %





* Gemiddelde rendement in het jaar op vorige pagina. Berekend als volgt: ((Investering + dividenden) / investering) ^ (1 / aantal jaar) – 1, waarbij de investering gelijk is aan het benodigde eigen vermogen, en het aantal is gezet op het jaar waarin de boot is terugverdiend, respectievelijk 4, 3, 7, 4, 5, 3 voor case 1 tot en met 6

** Base case: financiering van 50% van de investering, regen 5% rente. Aangenomen looptijd is 5 jaar, met uitzondering van case 3, waar 8 jaar looptijd is aangenomen

Bron: Meerdere bronnen; Eden McCallum model

Wij hebben gekeken naar 6 veelvoorkomende type boten met de hieronder beschreven eigenschappen

Beschrijving boten meegenomen in het onderzoek

Eigenschap	Case 1	Case 2	Case 3	Case 4	Case 5	Case 6
	Glasbak groot	Glasbak klein	Salonboot groot	Salonboot klein	Sloep groot	Sloep klein
Type boot	Amsterdamse type	Amsterdamse type	Salonboot	Salonboot	Open sloep	Open sloep
Vergunning segment	Bemand groot	Bemand gesloten	Bemand groot	Bemand gesloten	Bemand open	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
Aandrijving	Diesel	Elektrisch	Elektrisch	Elektrisch	Elektrisch	Elektrisch

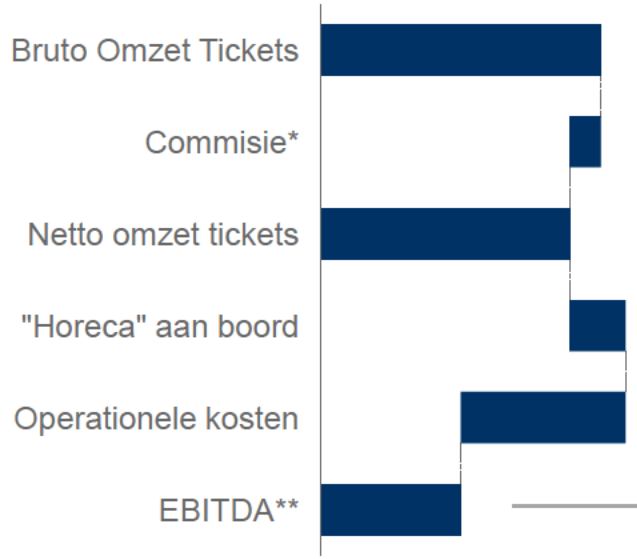
Bron: RPA lijst; Eden McCallum analyse

Voor iedere case is gebruik gemaakt van dezelfde financiële logica om de terugverdientijd uit te rekenen

Toelichting financiële logica gebruikt in model

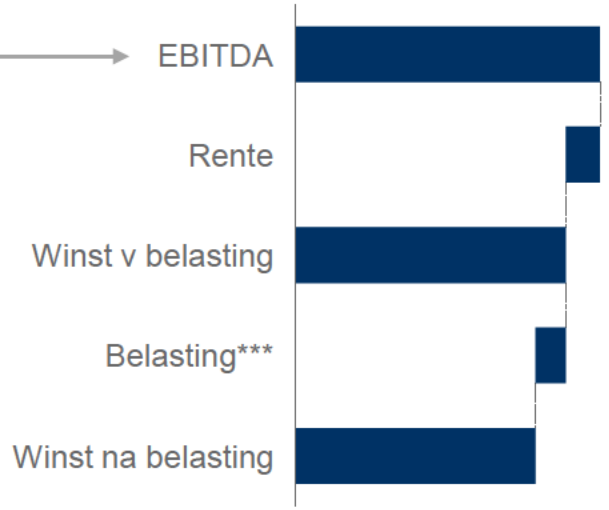
Conceptueel

De financiën per jaar dat de boot operationeel is



- Per boot is aan de hand van bovenstaande financiële variabelen geschat wat de winstgevendheid is per jaar dat een boot operationeel is

De financiën over tijd



- Wanneer de som van de winsten na belasting gelijk is aan de investering in de boot minus de restwaarde, dan is de investering terugverdiend

* Onder Commissie wordt ook de betaalde vermakel jkheidsretributie gevat, aangezien die belasting volledig volume-afhankelijk is
** EBITDA: Earnng before Intertest, Taxes, Depreciation and Amortization. Een maatstaf voor de winst
**** Er zou ook rekening gehouden kunnen worden met het effect van afschrijvingen op de hoogte van de winstbelasting. Dat zou de terugverdientijd korter maken.

Bron: Eden McCallum analyse

Agenda

Samenvatting

Belangrijkste aannames

- **Investering**
- Omzet
- Kosten

Bevindingen per case

In het model is uitgegaan van de aanschaf van een nieuwe boot, en waar mogelijk rekening gehouden met significante restwaarde

Toelichting uitgangspunten: investering

Case	Aanschaf	Restwaarde	Terug te verdienen*	Toelichting
Case 1 Glasbak groot	€ 600 k	€ 0	€ 600 k	• Type case: nieuw kopen en volledig afschrijven • Inschatting aanname: conservatief tot realistisch • Toelichting: zeer conservatieve aanname voor de restwaarde, welke geschat wordt op €280k tot €400k, maar met onzekere verkoopduur. Mogelijk dat reders in het verleden een hogere prijs voor schepen hebben betaald, richting €1 miljoen. Bij een restwaarde van €4 ton is dat een equivalent uitgangspunt voor Glasbak groot
Case 2 Glasbak klein	€ 400 k	€ 0	€ 400 k	
Case 3 Salonboot groot	€ 650 k	€ 300 k	€ 350 k	• Type case: nieuw laten bouwen/renoveren en tweedehands verkopen** • Inschatting aanname: conservatief (nieuw laten bouwen) • Toelichting: gekozen voor doorrekenen van de minder aantrekkelijke case om nieuw te laten bouwen. In de praktijk zullen ondernemers hun investering sneller hebben terugverdiend
Case 4 Salonboot klein	€ 450 k	€ 150 k	€ 300 k	• Type case: nieuw laten bouwen/renoveren en tweedehands verkopen** • Inschatting aanname: conservatief (nieuw laten bouwen) • Toelichting: gekozen voor doorrekenen van de minder aantrekkelijke case om nieuw te laten bouwen. In de praktijk zullen reders hun investering sneller hebben terugverdiend
Case 5 Sloep groot	€ 80 k	€ 24 k	€ 56 k	• Type case: nieuw kopen en tweedehands verkopen • Inschatting aanname: conservatief (restwaarde 30%) • Toelichting: lage restwaarde aangenomen (30%)
Case 6 Sloep klein	€ 35 k	€ 10.5 k	€ 24.5 k	• Type case: nieuw kopen en volledig afschrijven • Inschatting aanname: conservatief (restwaarde 30%) • Toelichting: lage restwaarde aangenomen (30%)

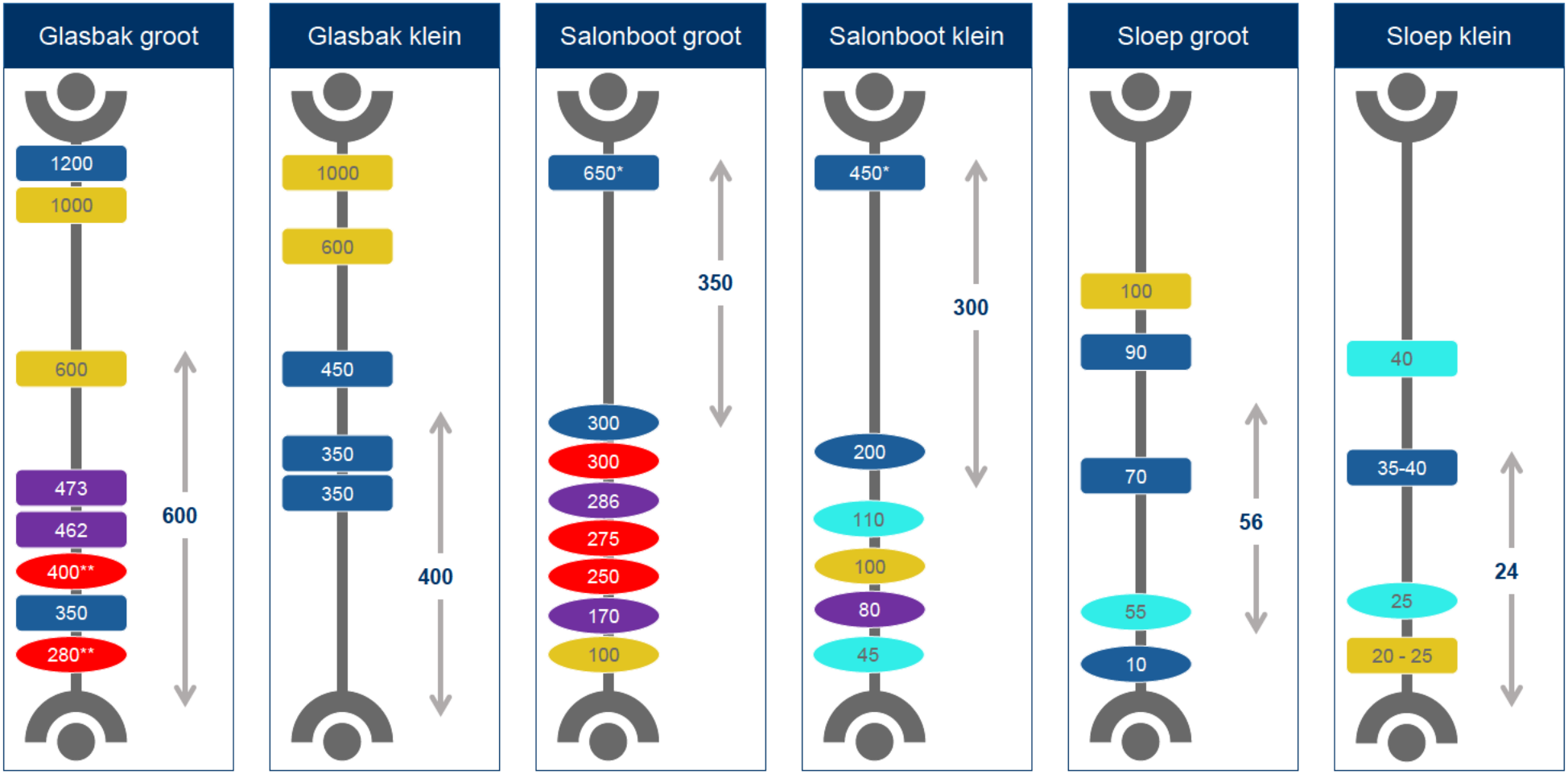
* Naast aanschaf, is er ook voor €1200 aan opstartkosten voor het aanvragen van benodigde vergunningen meegenomen in de investering (niet getoond hier)

** De case voor tweedehands kopen heeft een c. 50% lagere terugverdientijd, door de kleinere investering

Bron: Meerdere bronnen

De terugverdientijd hangt af van de aanschafkosten en restwaarde van een boot, waarvoor verschillende bronnen zijn gebruikt

Schatting aanschafwaarde boot



 Bron: Meerdere bronnen, zie legenda; *Salonboot nieuw laten bouwen, met oud casco. ** Gebaseerd op overdracht meerdere schepen

Agenda

Samenvatting

Belangrijkste aannames

- Investering
- **Omzet**
- Kosten

Bevindingen per case

Voor het schatten van omzet zijn complementaire methoden gebruikt

Toelichting uitgangspunten: omzet

Methode: Passagiers * Prijs per passagier

- **Beschrijving methode:**
  - De prijs per passagier is gebaseerd op actuele en historisch aangeboden ticketprijzen vermeld op websites en bij andere verkooppunten.
    - Voor sommige boten worden prijzen per uur geadverteerd, welke met een gemiddelde groepsgrootte teruggerekend zijn naar prijzen per passagier
  - Het aantal passagiers per boot is samengesteld door:
    - Totaal aantal passagiers te berekenen met afgedragen vermakelijkheidsretributie, een belasting van €0.66 per passagier
    - Het aantal passagiers per type boot bepalen door groepen van bedrijven samen te stellen met een vergelijkbare vloot
    - Het aantal passagiers te delen door het aantal actieve boten, waarbij 'stickerdatum' als leidend criterium dient*
- **Gebruikte bronnen:**
  - RPA lijst
  - Belastingen Gemeente Amsterdam
  - Websites rederijen
  - Websites van ticket verkopers zoals TripAdvisor
  - Ticketprijzen bij fysieke verkooppunten
  - Ecorys: "Terugverdientijd passagiersvaart Amsterdam"

Validatie van de methode

- **Validatie**
  - Voor case 1 en 2 zijn vaaruren gebruikt om te valideren dat het gemiddelde volume per boot daadwerkelijk gerealiseerd kan worden
  - Bij case 3 en 4 is de methode gevalideerd met onafhankelijke schattingen van de omzet, aan de hand van:
    - Gevaren uren en het uurtarief v/d boot
    - Gevaren tochten en tochttarief v/d boot
- **Aanvullend gebruikte bronnen:**
  - AIS gegevens

* Tussen het verlenen van een vergunning en het varen met een schip zit enige tijd. Als extreem voorbeeld geldt dat sommige vergunde schepen nog moeten worden gebouwd. Als een schip aan alle vereisten voor passagiersvaart voldoet, verkrijgt het een sticker. Die stickerdatum geeft aan wanneer een schip mag beginnen met het vervoeren van passagiers. Dit criterium wijkt af van het vergunningsdatum-criterium gehanteerd door Ecorys.

De omzet uit ticketverkoop verschilt sterk per type boot en kan oplopen tot bijna een half miljoen euro per jaar

Toelichting uitgangspunten: omzet uit ticketverkoop per jaar

Case	Volume	Gem. prijs* (ex BTW)	Bruto omzet	Commissie en belasting	Netto omzet uit tickets**	Toelichting onderliggende aannames
Case 1 Glasbak groot	47 000	€ 11.3	€ 530 k	€ 81 k	€ 450 k	• Prijs regulier ticket €13, prijs grote groepen €6 inclusief 9% BTW • 60% reguliere verkoop, 30% via derden en 10% grote groepen
Case 2 Glasbak klein	39 000	€ 11.3	€ 440 k	€ 67 k	€ 373 k	
Case 3 Salonboot groot	3 800	€ 34.1	€ 129 k	€ 14 k	€ 116 k	• 70% reguliere verkoop, 30% via derden • Gemiddelde groepsgrootte: 25 personen • Gemiddelde duur huur: 3 uur
Case 4 Salonboot klein	3 400	€ 43.1	€ 147 k	€ 15 k	€ 132 k	• 70% reguliere verkoop, 30% via derden • Gemiddelde groepsgrootte: 8 personen • Gemiddelde duur huur: 2 uur
Case 5 Sloep groot	4 000	€ 14.7	€ 59 k	€ 9 k	€ 50 k	• 60% reguliere verkoop en 40% via derden • Prijs regulier ticket €16
Case 6 Sloep klein	1 250	€ 19.9	€ 25 k	€ 0.2 k	€ 25 k	• Gemiddelde groepsgrootte: 5 personen • Gemiddelde duur huur: 3 uur
Algemeen						• €0.66 belasting per passagier, geen vrijstelling • 30% commissie bij verkoop via derden

* B j de getoonde pr js wordt rekening gehouden met een mix van verkoopkanalen, en daarbij behorende prijzen

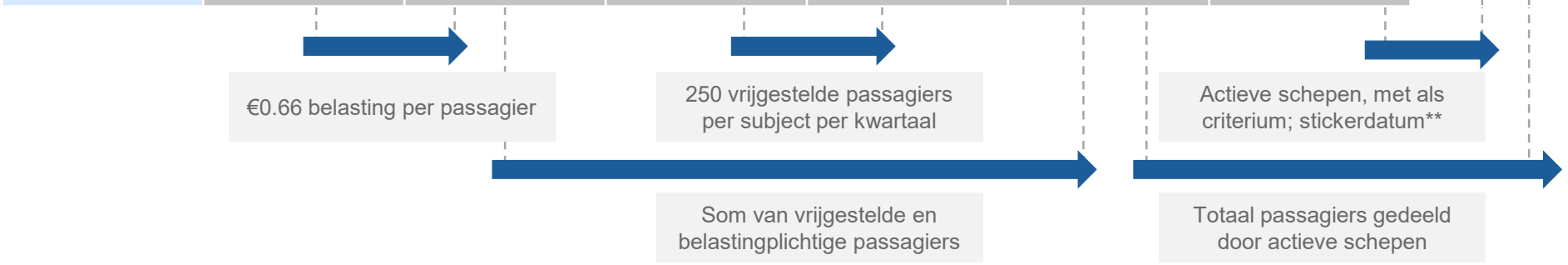
** Voor veel cases is de omzet uit ticketverkoop de voornaamste bron van inkomsten. Voor Case 3, 4 en 5 wordt ook gekeken naar Horeca omzet

 Bron: Meerdere bronnen

Het aantal vervoerde passagiers is vast te stellen aan de hand van afgedragen belasting

(Onderbouwing) aangenomen volumes per type boot

Groep	Belasting € x 1 000	Passagiers # x 1 000	Subjecten #	Vrijgestelde pass. # x 1 000	Totaal	Actieve schepen #	Pass. per schip # x 1 000
Case 1	2 959	4 484	10	10	4 494	94.0	47.8
Case 2							39.1*
Case 3	6	8	3	3	11	3.0	3.8
Case 4	14	21	3	3	24	7.0	3.5
Case 5	35	53	3	3	56	13.7	4.1
Case 6	22	33	4	4	37	27.8	1.3
Overige	769	1 166	94	94	1 260	377.5	16.9
Totaal	3 805	5 765	117	117	5 882	523	

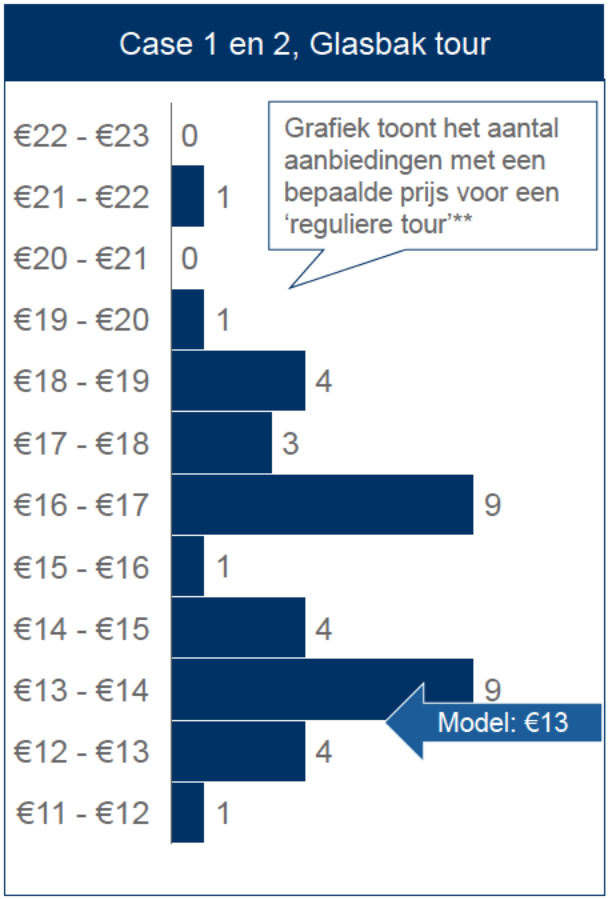


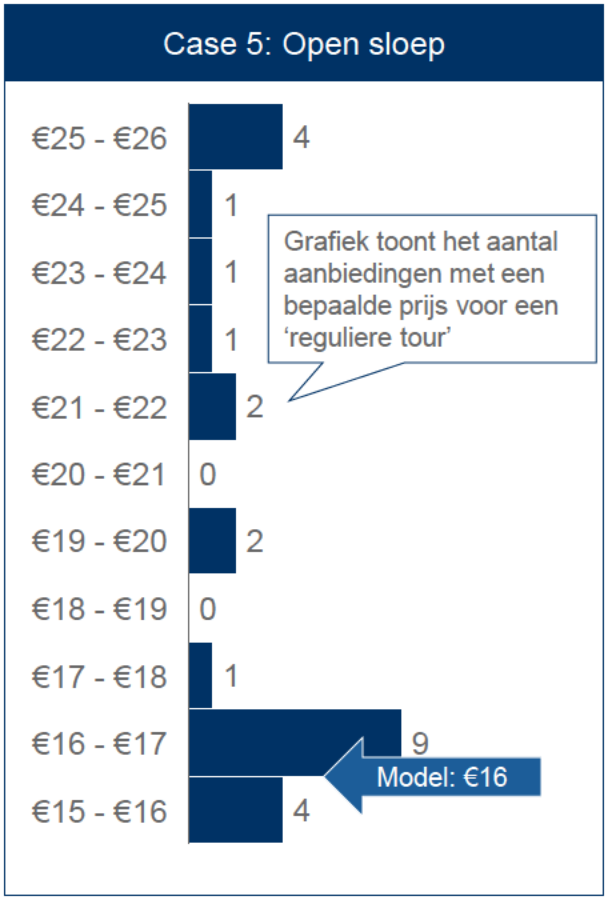
* In Case 1 zitten 94 schepen, met een gemiddelde capaciteit van 79 personen. De capaciteit van schepen in Case 2 is 65 personen. Uitgaande van dezelfde bezettingsgraad als in Case 1, komt het geschatte volume op 39.1 duizend passagiers per jaar

** Tussen het verlenen van een vergunning en het varen met een schip zit enige tijd. Als extreem voorbeeld geldt dat sommige vergunde schepen nog moeten worden gebouwd. Als een schip aan alle vereisten voor passagiersvaart voldoet, verkrijgt het een sticker. Die stickerdatum geeft aan wanneer een schip mag beginnen met het vervoeren van passagiers. Dit criterium wijkt af van het vergunningsdatum-criterium gehanteerd door Ecorys.

Voor de prijzen van een ticket is gekeken naar geadverteerde prijzen, en gekozen voor een conservatief startpunt

Geadverteerde prijzen voor boottickets als onderbouwing voor de aannames in het model
€ per ticket*



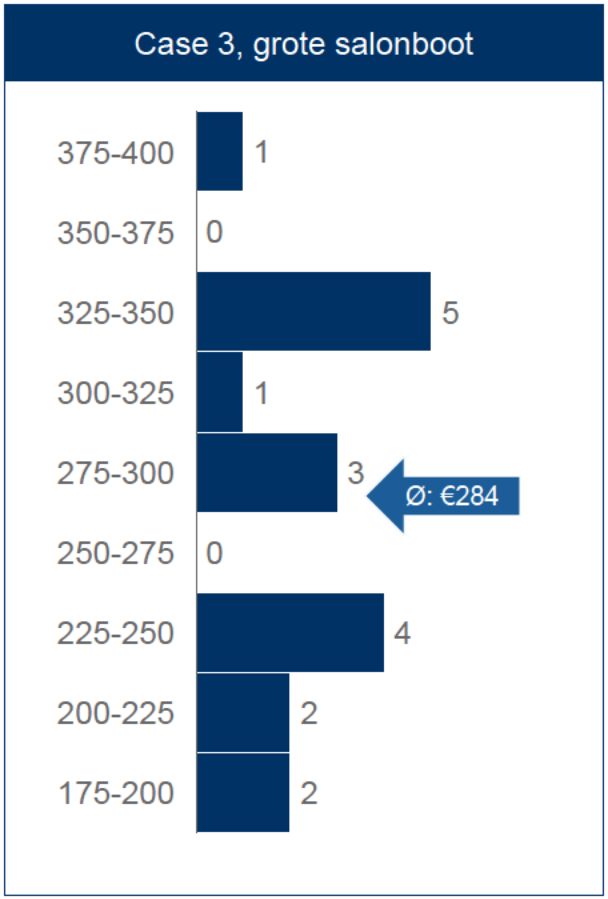


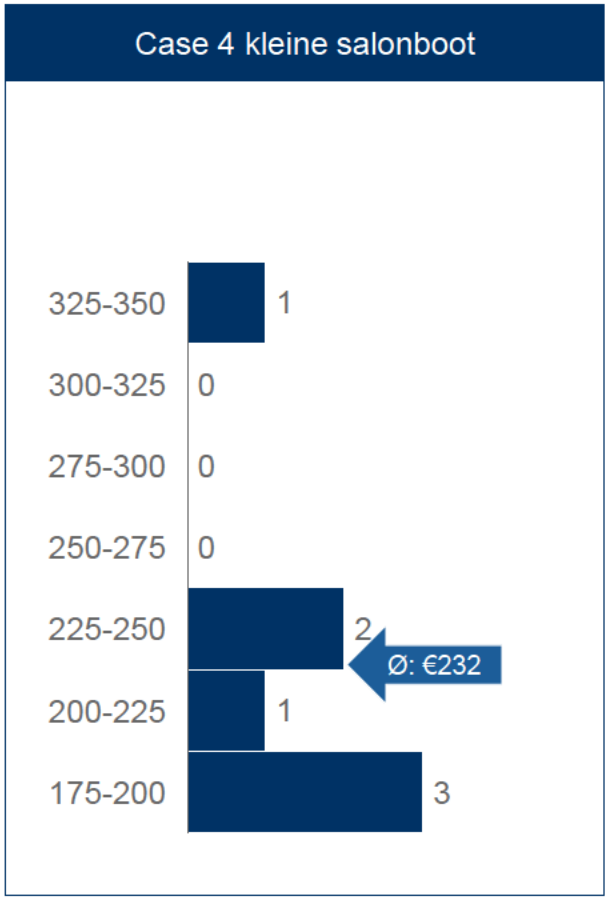
* Prijzen op deze pagina zijn geadverteerde prijzen inclusief BTW
** Tevens meegenomen in de case is een lagere pr js voor groepen (€6 p.p, inc BTW). Niet meegenomen zijn lagere prijzen voor kindertickets, hogere prijzen voor arrangementen met eten en drinken, hogere prijzen tijdens het Amsterdam Light Festival en hogere prijzen gedurende populaire momenten van de dag.

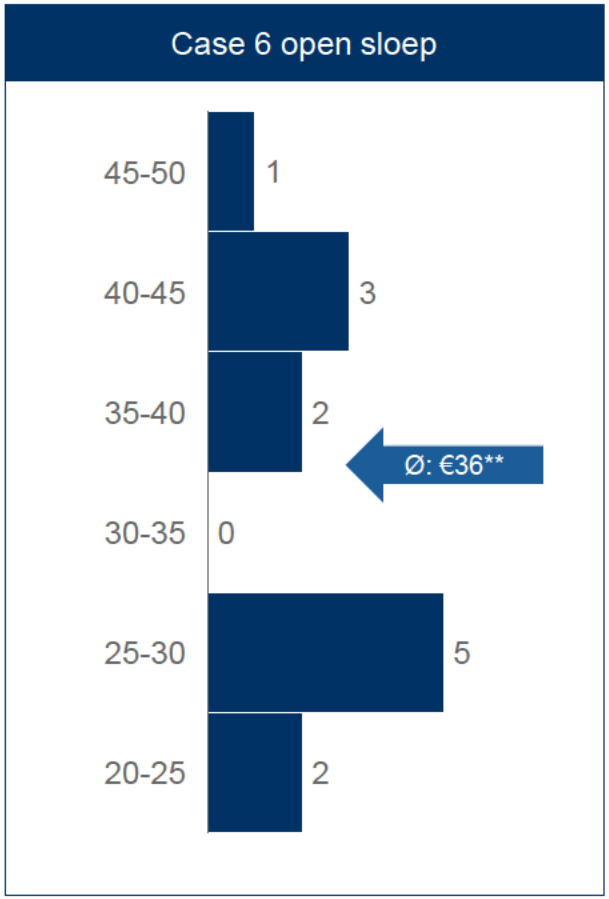
 Bron: Websites ticketverkopers

Voor de opbrengst per passagier voor salonboten en open sloepen (1/2), is gekeken naar geadverteerde prijzen per uur huur

Onderbouwing opbrengst per passagier uit ticketverkoop (1/2) voor Case 3, 4, en 6
€ per uur*







- Prijzen op deze pagina z jn geadverteerde prijzen inclusief BTW. De volgende pagina toont prijzen exclusief 9% BTW.
- In de getoond gemiddelde prijs is rekening gehouden met een gemiddelde huurduur van 3 uur. Lagere prijzen per uur zijn vaak voor langere huurduur.

 Bron: Websites ticketverkopers

Voor de opbrengst per passagier voor salonboten en open sloepen (2/2), zijn aannames gedaan over gemiddelde groepsgrootte en huurduur

Onderbouwing opbrengst per passagier uit ticketverkoop (2/2) voor Case 3, 4, en 6
€ per passagier*

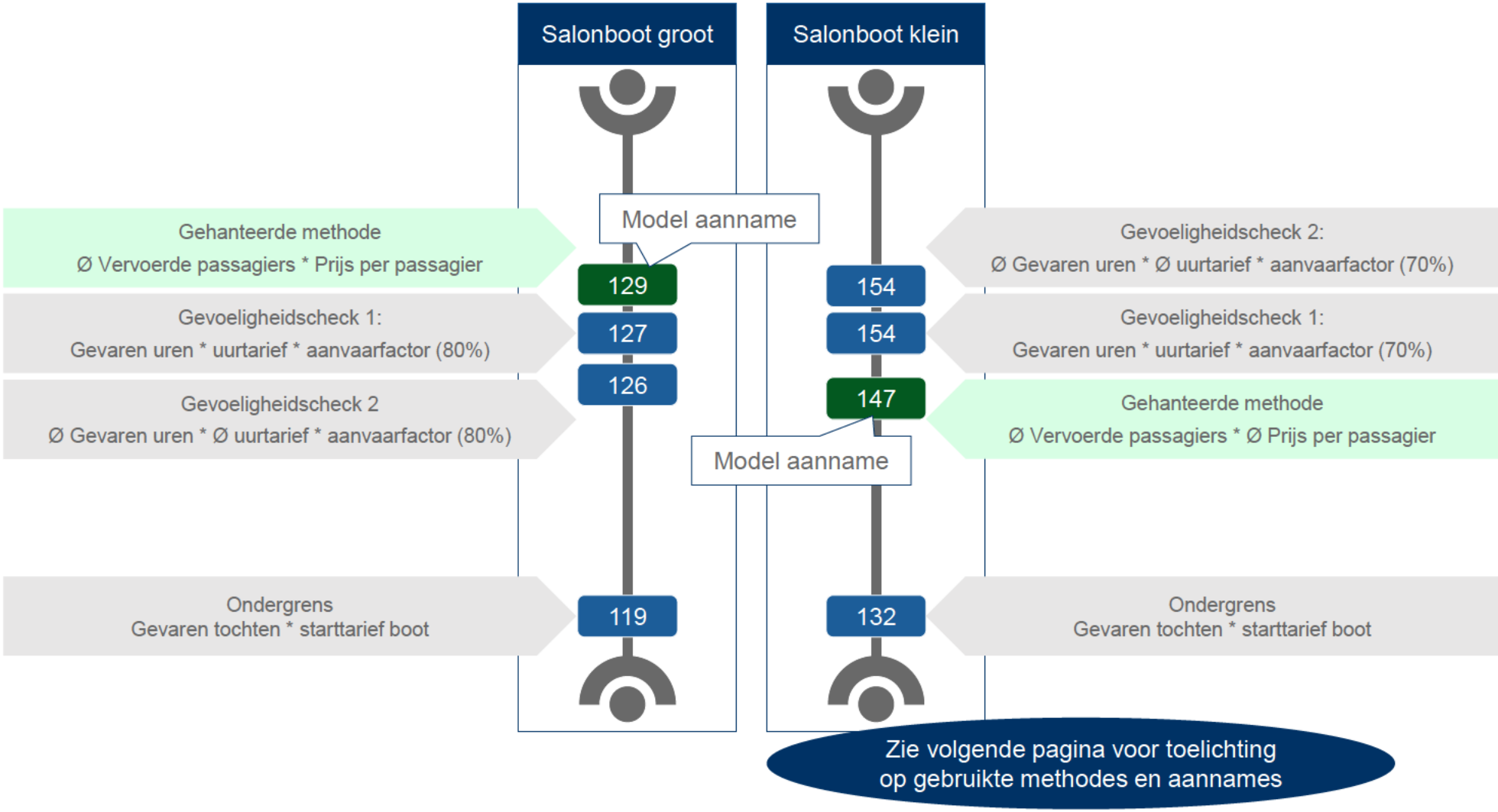
Case	Huur per uur (inc BTW)	Huur per uur (ex BTW)**	Duur huur	Groepsgrootte	Omzet per passagier	Groepsgrootte / bootcapaciteit
Case 3 grote salonboot	€ 284	€ 261	3	22	€ 35.6	22 / 30
Case 4 Kleine saloonboot	€ 232	€ 213	2	8	€ 53.3 ***	8 / 12
Case 6 Open sloep	€ 36	€ 33	3	5	€19.9	5 / (6 tot 9)

* Getoonde bedragen zijn exclusief 9% BTW. Bedragen op de vorige pagina zijn inclusief BTW
** De huur per uur wordt bij open sloepen goedkoper naarmate je langer huurt. Aangenomen is de gemiddelde huur bij 3 uur huur
*** Losse tickets voor kleine salonboten z jn goedkoper, met c. €25 (inc BTW). In het model is aangenomen dat 30% losse ticketverkoop is. Wat de gemiddelde opbrengst per passagier op €44 brengt

 Bron: Websites ticketverkopers

Voor salonboten is de omzet uit ticketverkoop gevalideerd met andere bronnen en schattingsmethoden

Schattingen omzet uit ticketverkoop voor salonboten, exclusief Horeca



Voor salonboten is de omzet uit ticketverkoop gevalideerd met andere bronnen en schattingsmethoden

Beschrijving methoden omzetschattingen ticketverkoop voor salonboten

Beschrijving	Hoe te interpreteren?	Gevoeligheid
Gehanteerde methode • Gemiddelde omzet berekenen voor alle boten • Omzet is het product van aantal vervoerde passagiers (belasting), de prijs per uur (proposities), het gemiddeld aantal passagiers per boot (aanname) en het gemiddeld aantal vaaruren per tocht (aanname)	• Een maat die gevoelig is voor de aanname over de gemiddelde grootte van een groep op een schip	• De omzet wordt onderschat als het aantal mensen op een boot lager ligt dan aangenomen 25 voor een grote salonboot en 8 voor een kleine salonboot • De omzet wordt overschat als het aantal uren per tocht lager ligt dan aangenomen 3 voor grote salonboot en 2 voor kleine salonboot
Ondergrens • Per boot de omzet berekenen, en daarvan het gemiddelde nemen • Omzet is het product van aantal tochten (AIS) en het starttarief om een schip te huren (proposities)	• Een absolute ondergrens, aangezien huurders gemiddeld langer dan het minimum huren	• Onderschat de omzet, doordat mensen gemiddeld langer op een boot blijven dan het minimum
Gevoeligheidscheck 1 • Per boot de omzet berekenen, en daarvan het gemiddelde nemen • Omzet is het product van vaaruren (AIS), prijs per uur (proposities) en ‘aanvaarfactor’ (aanname)	• Een vrij precieze maat wanneer het schip vooral op de grachten vaart • Een maat die gevoelig is voor de aanname over het aandeel commerciële uren; de aanvaarfactor	• De omzet wordt onderschat als het aandeel commerciële uren hoger ligt dan aangenomen 80% voor grote salonboot en 70% voor kleine salonboot • De omzet wordt onderschat wanneer reders kosten rekenen voor aanvaren
Gevoeligheidscheck 2 • Gemiddelde omzet berekenen voor alle boten • Omzet is het product van vaaruren (AIS), de prijs per uur (proposities) en ‘aanvaarfactor’ van 0.7 (aanname)	• Een vrij precieze maat wanneer het schip vooral op de grachten vaart. Vaaruren worden niet gemeten buiten Amsterdam	• Zou zowel te hoog als te laag kunnen zijn, omdat boten die veel varen voor een laag tarief, en boten die weinig varen voor een hoog tarief worden gemiddeld en vermenigvuldigd

 Bron: AIS; Belastingen; Eden McCallum analyse

Salonboten en grote sloepen realiseren naast ticketverkoop ook significante inkomsten uit de verkoop van eten en drinken

Beschrijving aannames en methode schatting omzet, inkoop en brutomarge uit verkoop aan boord

	Type	Aandeel van alle tochten*	Gem. Prijs**	Omzet	Inkoop***	Bruto marge
Case 3, salonboot groot	Niets, of alleen een drankje	60%	€2.5	c. €60 k	c. €30 k	c. €30 k
	Lunch	20%	€25			
	Diner	20%	€50			
Case 4, salonboot klein	Niets, of alleen een drankje	30%	€2.5	c. €87 k	c. €46 k	c. €41 k
	Lunch	40%	€25			
	Diner	30%	€55			
Case 5 open sloep	Niets, of alleen een drankje	100%	€4	€16 k	c. €5 k	c. €11 k

* Gebaseerd op het aandeel tochten tussen 12:00 en 13:00 voor lunch en tussen 18:00 en 20:00 voor diner
** Exclusief 21% BTW. Prijzen gebaseerd op online aangeboden arrangementen en ontvangen offertes.
*** De inkoopkosten zijn afhankelijk van de omzetmix, en hoger voor ingekochte catering (c 70%) dan voor drank (c. 30%)

 Bron: AIS data; websites ticketverkopers

Agenda

Samenvatting

Belangrijkste aannames

- Investering
- Omzet
- **Kosten**

Bevindingen per case

Overzicht aangenomen operationele kosten, exclusief afschrijving, inkoopkosten (eten en drinken) en rentelasten

Beschrijving aannames kosten

Case	Personeel*	Verzekering en onderhoud	Overige kosten**	Totaal	Toelichting
Case 1 Glasbak groot	186	24	13	223	• Personeelskosten geschat op 35% van de omzet (Ecorys), wat ruimschoots de schipper* met een groot vaarbewijs dekt • Verzekering en onderhoud conservatief geschat op respectievelijk 1% en 3% van aanschafprijs in lijn met Ecorys, overige kosten uitgegaan van de bovengrens van de kosten geschat door Ecorys
Case 2 Glasbak klein	154	16	9	179	
Case 3 Salonboot groot	36	26	5	67	• Bemanning: 1 schipper groot vaarbewijs en 1 hostess groot schip • Part-time factor*** van 0.4 FTE • Verzekering 1% aanschafprijs, onderhoud 3% aanschafprijs • Overige kosten bovengrens Ecorys
Case 4 Salonboot klein	49	18	3	70	• Bemanning: 1 schipper klein vaarbewijs en 1 hostess klein schip • Part-time factor*** van 0.7 FTE • Verzekering 1% aanschafprijs, onderhoud 3% aanschafprijs • Overige kosten bovengrens Ecorys
Case 5 Sloep groot	38.5	3.2	1.9	44	• Bemanning: 1 schipper klein vaarbewijs en 1 hostess klein schip • Part-time factor*** van 0.55 FTE • Verzekering 1% aanschafprijs, onderhoud 3% aanschafprijs • Overige kosten bovengrens Ecorys
Case 6 Sloep klein	7.5	1.4	1.2	10	• Personeelskosten geschat op €50k, 0.15 FTE aangenomen • Verzekering 1% aanschafprijs, onderhoud 3% aanschafprijs • Overige kosten bovengrens Ecorys

* Aangenomen kosten per FTE: schipper groot vaarbewijs €50k, schipper klein vaarbewijs €35k, hostess groot schip €40k, hostess klein schip €35k

** Overige kosten omvat met name ligplaatsgelden en energiekosten. Afdracht VRM is in het financiële model meegenomen onder commissies en belasting i.t.t. Ecorys

*** Schepen zijn niet continu in gebruik, en het personeel schaalt mee. Het aantal vaaruren ten opzicht van Case 1 en Case 2 is 36.5% (case 3), 64% (case 4) en 53% (case 5).

 Bron: Ecorys; jaarverslagen reders, AIS data; RPA lijst.

Agenda

Samenvatting

Belangrijkste aannames

- Investering
- Omzet
- Kosten

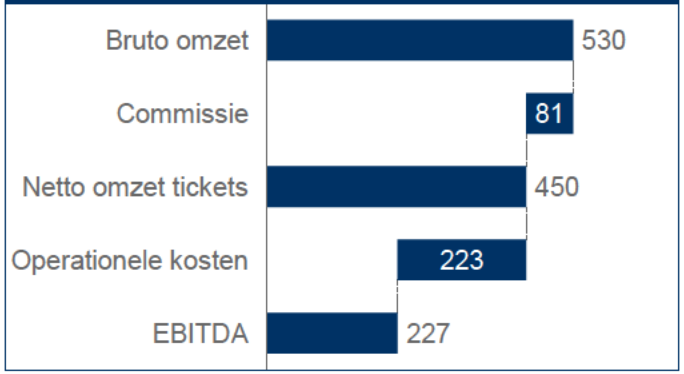
Bevindingen per case

De operationele terugverdientijd van case 1 - glasbak groot - is 3 jaar

Overzicht uitgangspunten en terugverdientijd glasbak (case 1 – bemand groot)



Waterval



Kengetallen

- **Investering: €601.2 k**
- **Operationele terugverdientijd: 3 jaar**
- **Rendement na 3 jaar: 28.3%**

Eigenschappen boot

- Vergunning: Bemand groot
- Capaciteit: 80 – 90 personen
- Afmeting (L x B): 20 x 4.25 m
- Aandrijving: Elektrisch

Uitgangspunten business case

- **Investering: €601.2 k**
  - Aanschaf: €601.2 k (€600 k aanschaf en €1.2 k opstartkosten)
  - Restwaarde: €0
- **Omzet: €449.6 k**
  - Volume: 47 k
  - Bruto prijs: €11.3
  - Commissies en belasting: €80.8 k
- **Kosten: €222.9 k**
  - Personeel: €185.6 k
  - Onderhoud: €24 k
  - Overige: €13.2 k

De operationele terugverdientijd van case 2 - glasbak klein - is 2 jaar

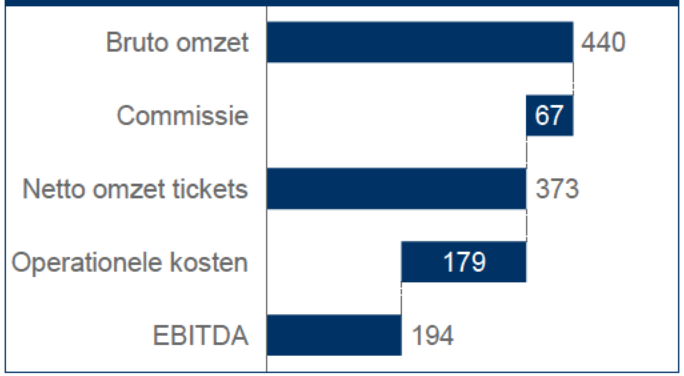
Overzicht uitgangspunten en terugverdientijd glasbak (case 2 – bemand gesloten)



Eigenschappen boot

- Vergunning: Bemand gesloten
- Capaciteit: 64 – 67 personen
- Afmeting (L x B): 14 x 3.75 m
- Aandrijving: Elektrisch

Waterval



Kengetallen

- **Investering: €401.2 k**
- **Operationele terugverdientijd: 2 jaar**
- **Rendement na 2 jaar: 44.1%**

Uitgangspunten business case

- **Investering: €401.2 k**
  - Aanschaf: €401.2 k (€400 k aanschaf en €1.2 k opstartkosten)
  - Restwaarde: €0
- **Omzet: €373.1 k**
  - Volume: 39 k
  - Bruto prijs: €11.3
  - Commissies en belasting: €66.9 k
- **Kosten: €179.2 k**
  - Personeel: €154 k
  - Onderhoud: €16 k
  - Overige: €9.2 k

 Bron: Pexels

De operationele terugverdientijd van case 3 - salonboot groot - is 5 jaar

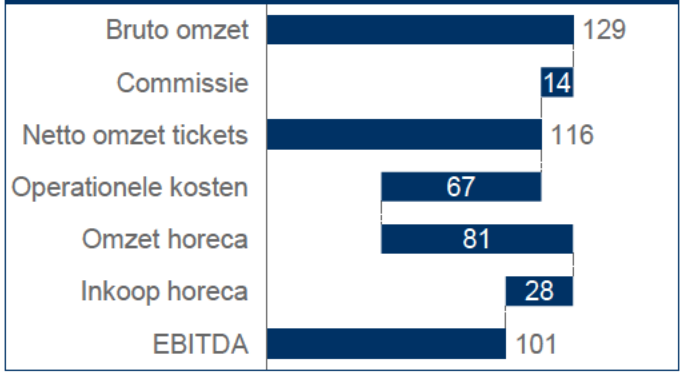
Overzicht uitgangspunten en terugverdientijd salonboot (case 3 – bemand groot)



Eigenschappen boot

- Vergunning: Bemand groot
- Capaciteit: 30 personen
- Afmeting (L x B): 14 x 3 m
- Aandrijving: Elektrisch

Waterval



Kengetallen

- **Investering: €351.2 k**
- **Operationele terugverdientijd: 5 jaar**
- **Rendement na 5 jaar: 18.9%**

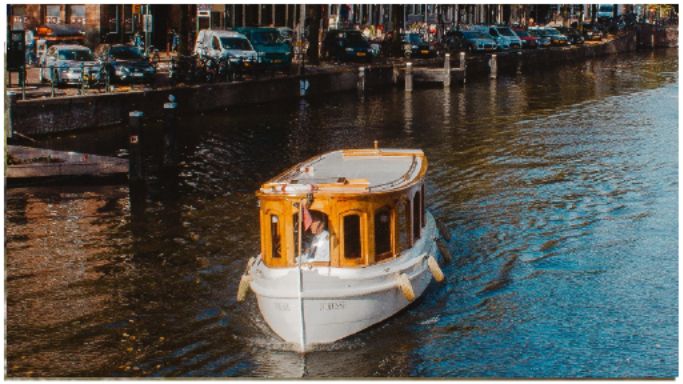
Uitgangspunten business case

- **Investering: €351.2 k**
  - Aanschaf: €651.2 k (€650 k aanschaf en €1.2 k opstartkosten)
  - Restwaarde: €300 k
- **Omzet: €196.3 k**
  - Bruto omzet: €129.2 k
  - Commissies en belasting: €13.5 k
  - Omzet horeca: €80.6 k
- **Kosten: €95.4 k**
  - Personeel: €36 k
  - Onderhoud: €26 k
  - Overige: €5.2 k
  - Horeca: €28.2 k

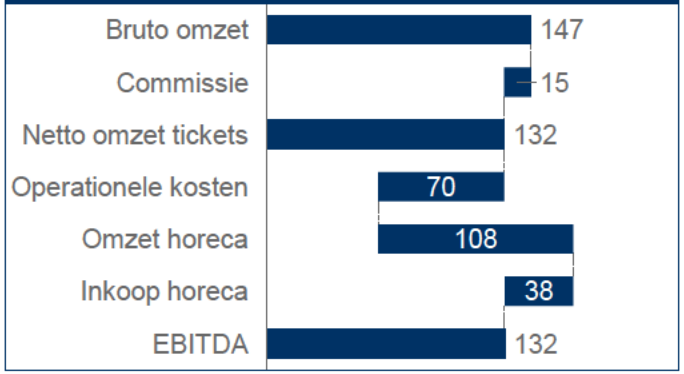
 Bron: Pexels

De operationele terugverdientijd van case 4 - salonboot klein - is 3 jaar

Overzicht uitgangspunten en terugverdientijd salonboot (case 4 – bemand gesloten)



Waterval



Kengetallen

- **Investering: €301.2 k**
- **Operationele terugverdientijd: 3 jaar**
- **Rendement na 3 jaar: 34.1%**

Eigenschappen boot

- Vergunning: Bemand gesloten
- Capaciteit: 12 personen
- Afmeting (L x B): 10 x 2.6 m
- Aandrijving: Elektrisch

Uitgangspunten business case

- **Investering: €301.2 k**
  - Aanschaf: €451.2 k (€450 k aanschaf en €1.2 k opstartkosten)
  - Restwaarde: €150 k
- **Omzet: €239.9 k**
  - Bruto omzet: €146.7 k
  - Commissies en belasting: €14.8 k
  - Omzet horeca: €108 k
- **Kosten: €107.7 k**
  - Personeel: €49 k
  - Onderhoud: €18 k
  - Overige: €2.9 k
  - Horeca: €37.8 k

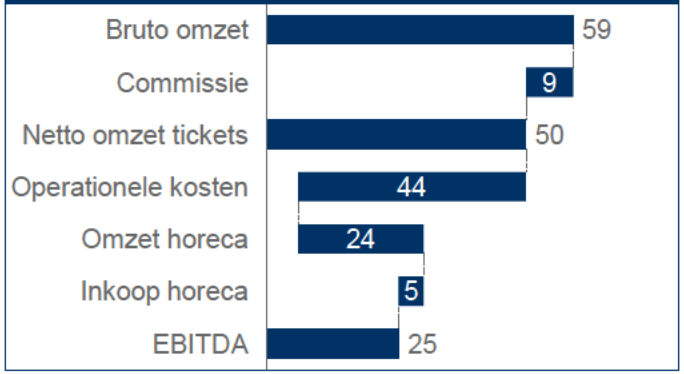
 Bron: Unsplash

De operationele terugverdientijd van case 5 - sloep groot - is 3 jaar

Overzicht uitgangspunten en terugverdientijd sloep (case 5 – bemand open)



Waterval



Kengetallen

- **Investering: €57.2 k**
- **Operationele terugverdientijd: 3 jaar**
- **Rendement na 3 jaar: 34.3%**

Eigenschappen boot

- Vergunning: Bemand open
- Capaciteit: 44 personen
- Afmeting (L x B): 10 x 3.15 m
- Aandrijving: Elektrisch

Uitgangspunten business case

- **Investering: €57.2 k**
  - Aanschaf: €81.2 k (€80 k aanschaf en €1.2 opstartkosten)
  - Restwaarde: €24 k
- **Omzet: €73.7 k**
  - Bruto omzet: €58.7 k
  - Commissies en belasting: €9.0 k
  - Omzet horeca: €24 k
- **Kosten: €48.4 k**
  - Personeel: €38.5 k
  - Onderhoud: €3.2 k
  - Overige: €1.9 k
  - Horeca: €4.8 k

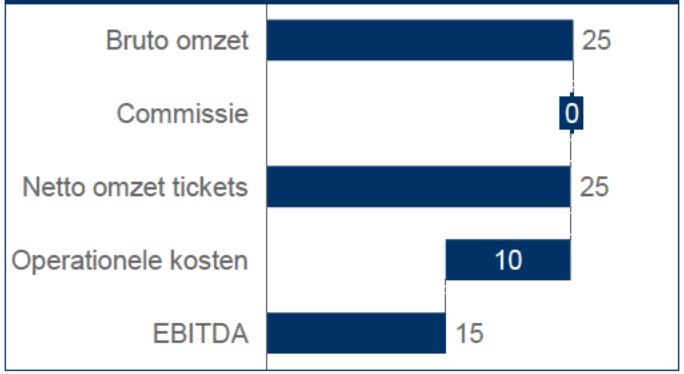
 Bron: Pixabay

De operationele terugverdientijd van case 6 - sloep klein - is 2 jaar

Overzicht uitgangspunten en terugverdientijd sloep (case 6 – onbemand)



Waterval



Kengetallen

- **Investering: €25.7 k**
- **Operationele terugverdientijd: 2 jaar**
- **Rendement na 2 jaar: 52.9%**

Eigenschappen boot

- Vergunning: Onbemand
- Capaciteit: 7 – 12 personen
- Afmeting (L x B): 5.5 x 2 m
- Aandrijving: Elektrisch

Uitgangspunten business case

- **Investering: €25.7 k**
  - Aanschaf: €36.2 k (€35 k aanschaf en €1.2 k opstartkosten)
  - Restwaarde: €10.5 k
- **Omzet: €24.7 k**
  - Volume: 1.25 k
  - Bruto prijs: €19.9
  - Commissies en belasting: €0.2 k
- **Kosten: €10.1 k**
  - Personeel: €7.5 k
  - Onderhoud: €1.4 k
  - Overige: €1.2 k

 Bron: Pixabay

Van: [redacted]@edenmccallum.com
Aan: [redacted]; [redacted]
Onderwerp: Update
Datum: maandag 3 juni 2019 21:18:44
Bijlagen: 20190528 Concept Rapport V6.pptx

Hi [redacted]

Bijgevoegd een update van het document. Ik kijk ernaar uit om het morgenochtend nogmaals met jullie te bespreken. Jullie suggesties zijn verwerkt, en de aannames zijn waar nodig geüpdatet.

Nieuw in deze versie is onder andere een mijns inziens betere uitleg en onderbouwing van het rendement. Die is niet alleen afhankelijk van het aandeel vreemd vermogen, maar nog veel afhankelijker van de tijdsperiode.

Daarnaast zijn op sommige punten de aannames gewijzigd, om te zorgen dat deze

- Betere aansluiten (geen tussentijds afronden)
- Beter uitlegbaar zijn (dezelfde methode, waar dat kan)

Met vriendelijke groet,

[redacted]

<=span>

Eden McCallum [redacted]

+31 6 [redacted]

[redacted]@edenmccallum.com

This message may contain information that is confidential, privileged or ot=erwise protected from disclosure. If you are not the intended recipient, p=ease notify our office immediately: you should not copy, forward, disclose or use the contents. Eden McCallum m=y monitor outgoing and incoming mail for business purposes. Eden McCallum =LP is a limited liability partnership registered in England and Wales (OC375785) with its registered office at Orion House, 5 Upper St Martin=80s Lane, London, WC2H 9EA and locally registered offices in Amsterdam =nd Zurich.



Terugverdientijd passagiersvaart Amsterdam

04-06-2019

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.

Agenda

Samenvatting

Belangrijkste aannames

- Investering
- Omzet
- Kosten

Karakteristieken van 6 representatieve ‘standaardboten’ als basis voor dit onderzoek

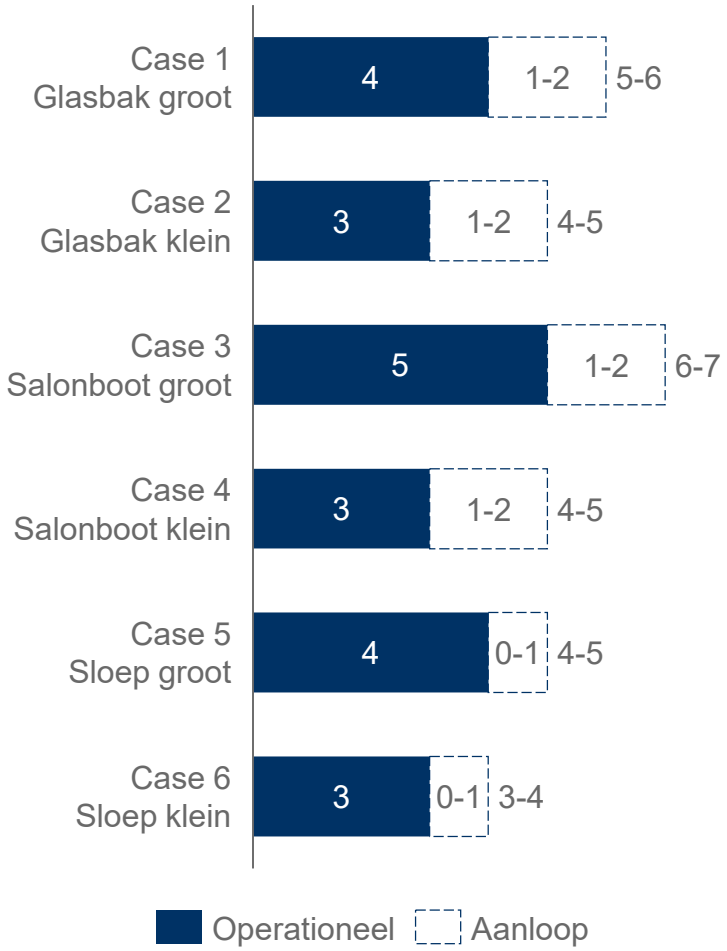
Beschrijving boten meegenomen in het onderzoek

Eigenschap	Case 1	Case 2	Case 3	Case 4	Case 5	Case 6
	Glasbak groot	Glasbak 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
Aandrijving	Diesel	Elektrisch	Elektrisch	Elektrisch	Elektrisch	Elektrisch

Bron: RPA lijst; Eden McCallum analyse

Terugverdientijd van een investering in passagiersrondvaart per type boot

Terugverdientijd (in hele jaren)



Toelichting

- **Operationele jaren**
  - Tijdens de operationele tijd (dat de boot in de vaart is) moet de investering worden terugverdiend.
  - Tijdens deze periode hebben partijen een afgebouwd schip, de juiste vergunningen, een efficiënte organisatie en een effectief verkoopnetwerk.
- **Aanloop jaren**
  - De aanloopperiode wordt geacht te beginnen op het moment dat de reder weet dat hij een vergunning krijgt.
  - De aanloopperiode kan gebruikt worden om de boot te laten (ver)bouwen, personeel aan te trekken en voldoende passagiersvolume op te bouwen om als “operationeel” te gaan gelden.
  - In de aanloopperiode verdient een reder minder, of helemaal niets.

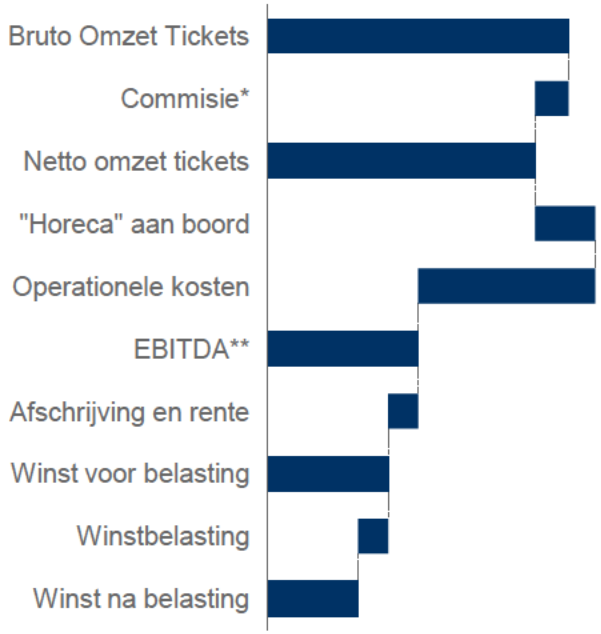
Bron: Meerdere bronnen; Eden McCallum model

Toegepaste rekenmethodiek voor bepalen terugverdientijden

Toelichting financiële rekenmethodiek zoals toegepast in rekenmodel

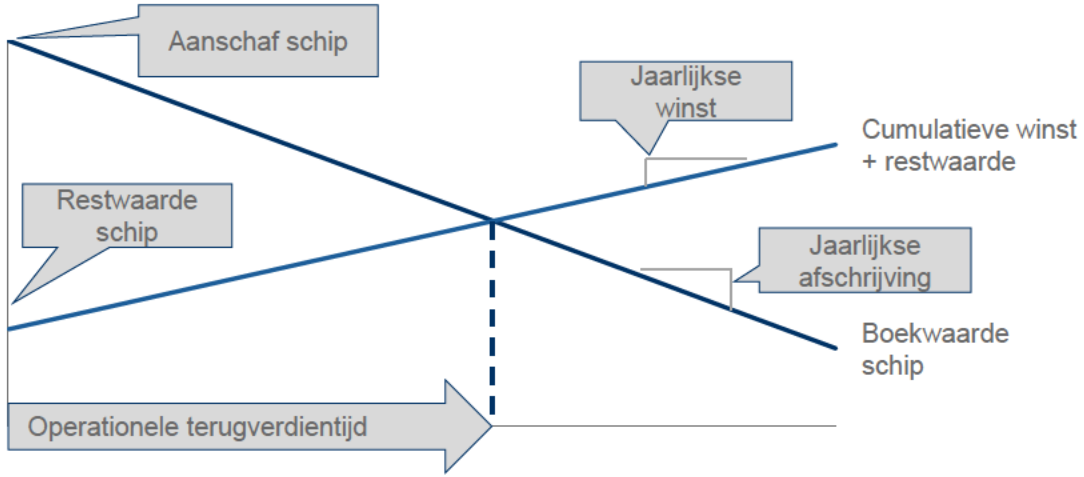
Beschikbare winst voor afbetalen investering

Per boot is aan de hand van onderstaande financiële variabelen geschat wat de winstgevendheid is per jaar dat een boot operationeel is



Operationele terugverdientijd

De investering is terugverdiend zodra restwaarde van het schip plus de cumulatieve winst groter is dan de boekwaarde van het schip



Totale terugverdientijd

De totale terugverdientijd is gelijk gesteld aan het aantal benodigde operationele jaren voor terugverdienen investering plus de benodigde aanlooptijd om operationeel te worden

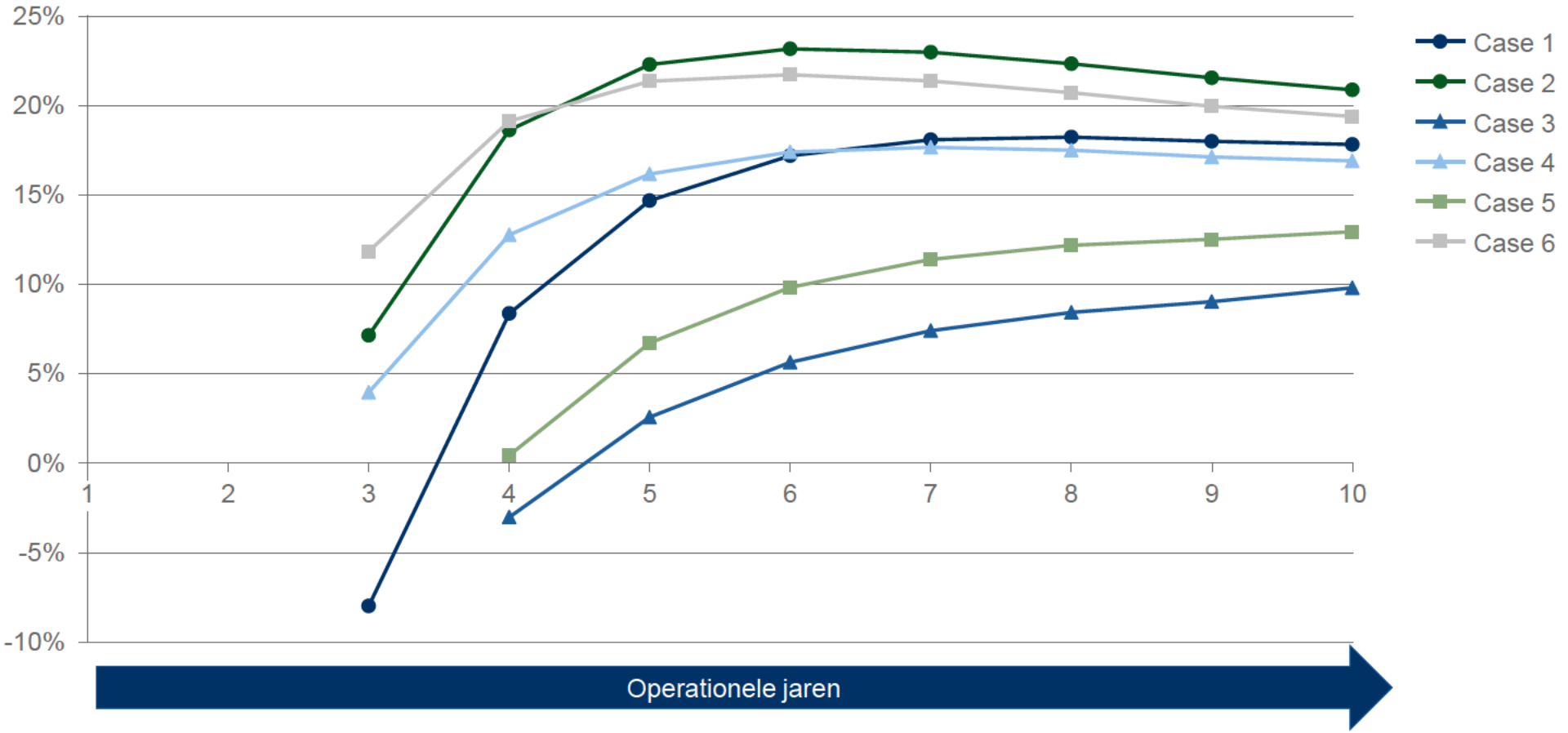
* Onder Commissie wordt ook de betaalde vermakel jkheidsretributie gevat, aangezien die belasting volledig volume-afhankelijk is

** EBITDA: Earning Before Intertest, Taxes, Depreciation and Amortization

Bron: Eden McCallum analyse

Rendement op geinvesteerd vermogen afhankelijk van duur exploitatie

Gemiddeld jaarlijks rendement* in %



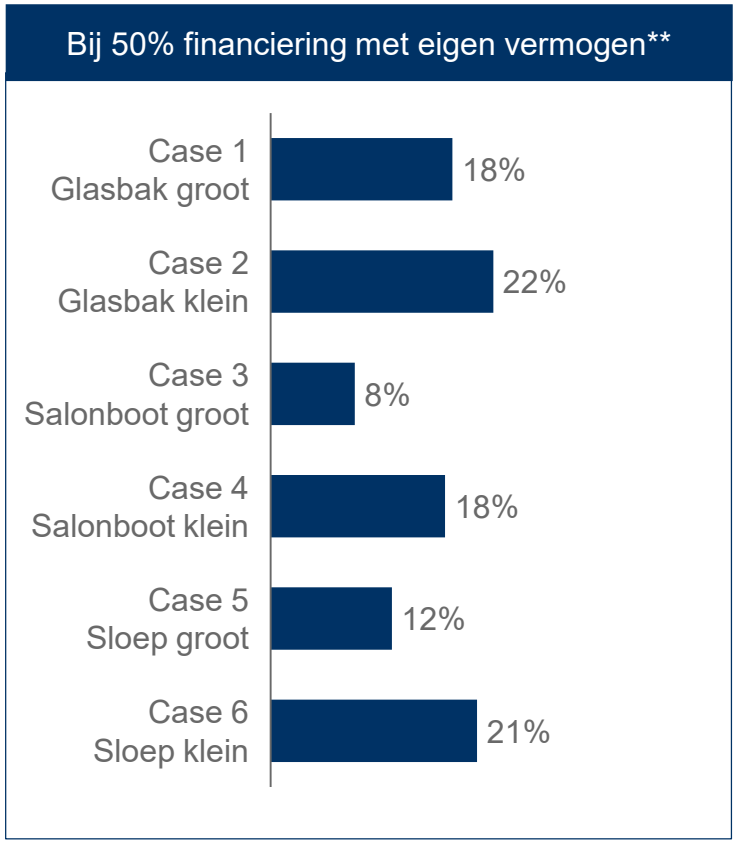
* Gemiddelde rendement in het weergegeven jaar. Aangenomen dat het schip wordt verkocht, en openstaande leningen afgelost. Berekend als volgt: ((-/- investering + dividenden + restwaarde boot – af te lossen vreemd vermogen) / investering) ^ (1 / aantal jaar) – 1,

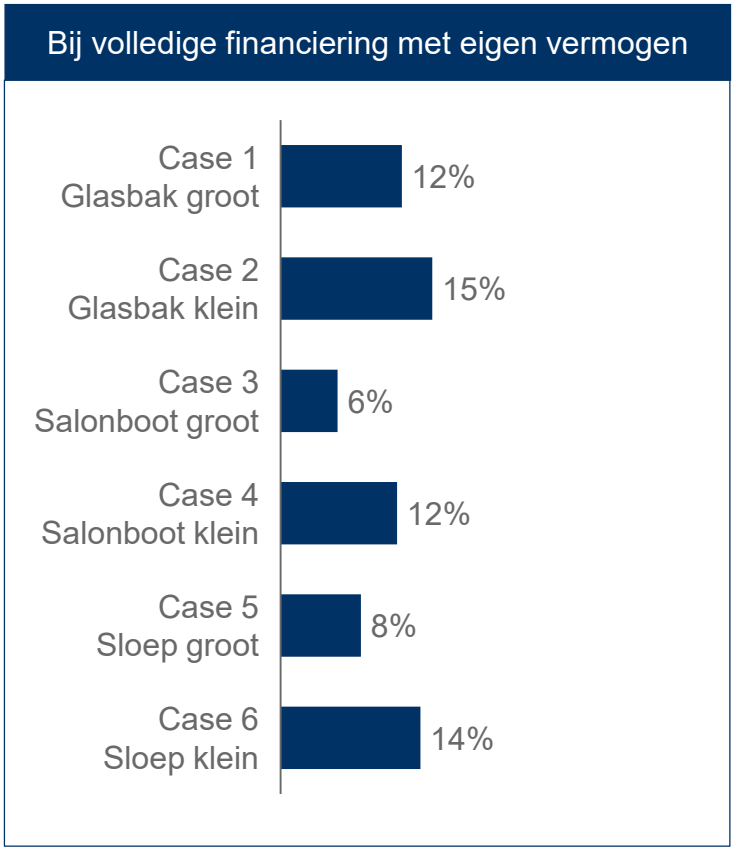
** Base case: vreemd vermogen 50% van de investering, tegen 5% rente, lineaire aflossing in 10 jaar

 Bron: Meerdere bronnen; Eden McCallum model

Rendement op geinvesteerd vermogen afhankelijk van aandeel eigen vermogen

Gemiddeld jaarlijks rendement* na 8 operationale jaren in %





* Aangenomen dat het schip 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

Bron: Meerdere bronnen; Eden McCallum model

Agenda

Samenvatting

Belangrijkste aannames

- **Investering**
- Omzet
- Kosten

Startinvestering en restwaarde zoals gehanteerd in model

Toelichting uitgangspunten startinvestering en restwaarde

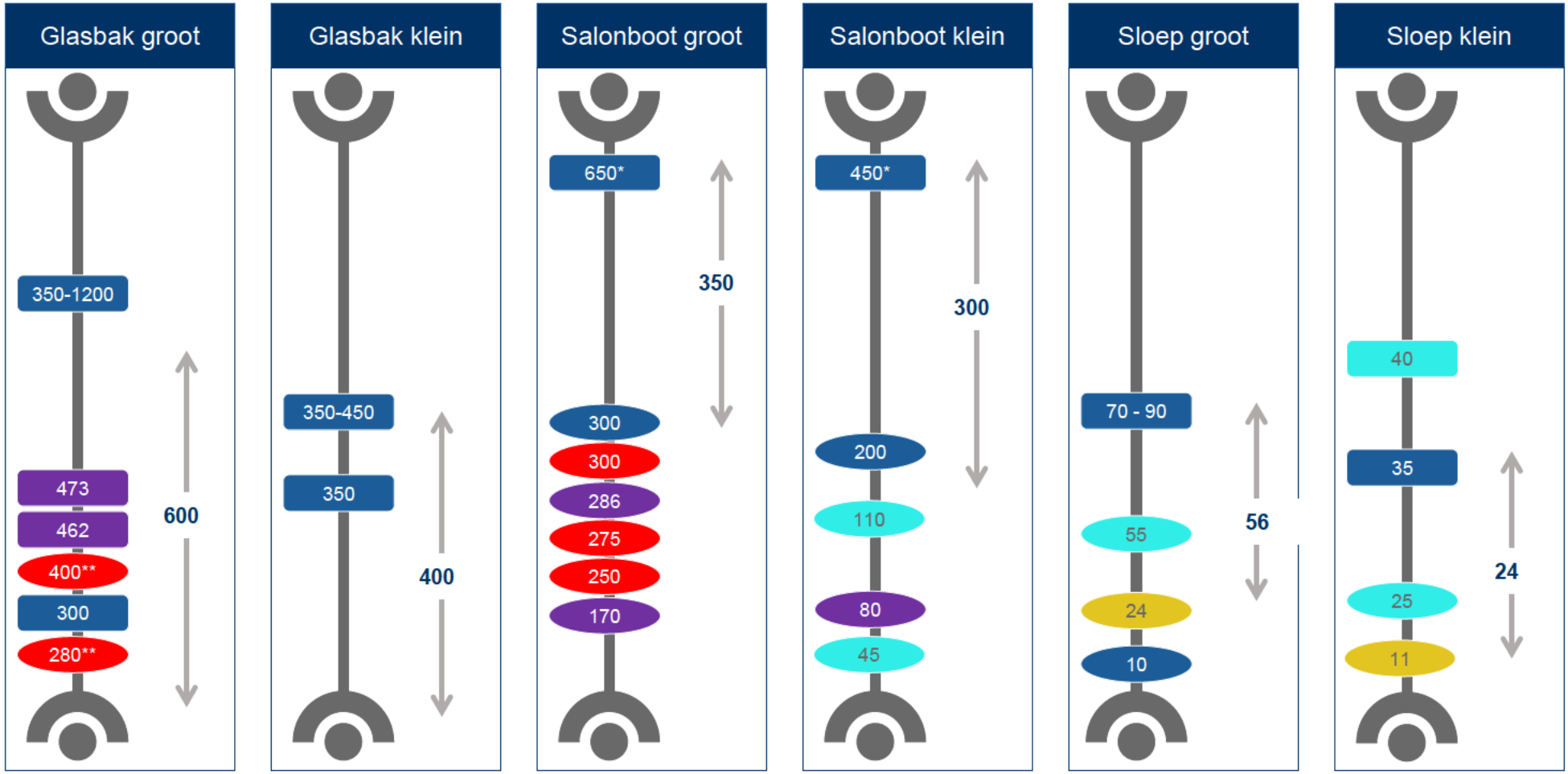
Case	Aanschaf	Restwaarde	Terug te verdienen*	Toelichting
Case 1 Glasbak groot	€ 600 k	€ 0	€ 600 k	• Type case: nieuw kopen en volledig afschrijven • Inschatting aanname: conservatief • Toelichting: conservatieve aanname voor de restwaarde omdat de tweedehandsmarkt voor glasbakken klein/onzeker is (De restwaarde van grote glasbakken is door middel van historische koopaktes geschat op € 280-400 k, maar met onzekere verkoopduur).
Case 2 Glasbak klein	€ 400 k	€ 0	€ 400 k	
Case 3 Salonboot groot	€ 650 k	€ 300 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)
Case 4 Salonboot klein	€ 450 k	€ 150 k	€ 300 k	
Case 5 Sloep groot	€ 80 k	€ 24 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
Case 6 Sloep klein	€ 35 k	€ 11 k	€ 24 k	

* Naast aanschaf, is er ook voor €1200 aan opstartkosten voor het aanvragen van benodigde vergunningen meegenomen in de investering (niet getoond hier)

Bron: Meerdere bronnen

Overzicht gebruikte datapunten

Schatting aanschaf- en restwaarde boot



 Bron: Meerdere bronnen, zie legenda; *Salonboot nieuw laten bouwen, met oud casco. ** Gebaseerd op overdracht meerdere schepen

Agenda

Samenvatting

Belangrijkste aannames

- Investering
- **Omzet**
- Kosten

Omzet uit ticketverkoop per type boot

Toelichting uitgangspunten: netto jaar omzet per boot uit ticketverkoop

Case	Passagiers per boot per jaar x 1000	Gemiddelde prijs per passagier (ex BTW)	Bruto jaar omzet per boot uit tickets**	Commissie aan derden en belasting	Netto jaar omzet per boot uit tickets**	Toelichting onderliggende aannames
Case 1 Glasbak 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)
Case 2 Glasbak klein	39,1	€ 11,3 *	€ 441 k	€ 67 k	€ 374 k	
Case 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
Case 4 Salonboot klein	3,5	€ 53,3	€ 186 k	€ 18 k	€ 167 k	• 70% reguliere verkoop, 30% via derden • Prijs per uur €232 (incl. 9% BTW) • Gemiddelde groepsgrootte: 8 personen • Gemiddelde duur huur: 2 uur
Case 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)
Case 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 cases is de omzet uit ticketverkoop de voornaamste bron van inkomsten. Voor Case 3, 4 en 5 wordt ook gekeken naar Horeca omzet

 Bron: Meerdere bronnen

Toelichting methode om omzet te bepalen

Toelichting uitgangspunten: omzet

Methode: Passagiers * Prijs per passagier

- **Beschrijving methode:**
  - De prijs per passagier is gebaseerd op actuele en historisch aangeboden ticketprijzen vermeld op websites en bij andere verkooppunten.
    - Voor sommige boten worden prijzen per uur geadverteerd, welke met een gemiddelde groepsgrootte teruggerekend zijn naar prijzen per passagier
  - Het aantal passagiers per boot is samengesteld door:
    - Totaal aantal passagiers te berekenen met afgedragen vermakelijkheidsretributie, een belasting van €0.66 per passagier
    - Het aantal passagiers per type boot bepalen door groepen van bedrijven samen te stellen met een vergelijkbare vloot
    - Het aantal passagiers te delen door het aantal actieve boten, waarbij 'stickerdatum' als leidend criterium dient*
- **Gebruikte bronnen:**
  - RPA lijst
  - Belastingen Gemeente Amsterdam
  - Websites rederijen
  - Websites van ticket verkopers zoals TripAdvisor
  - Ticketprijzen bij fysieke verkooppunten

Validatie van de methode

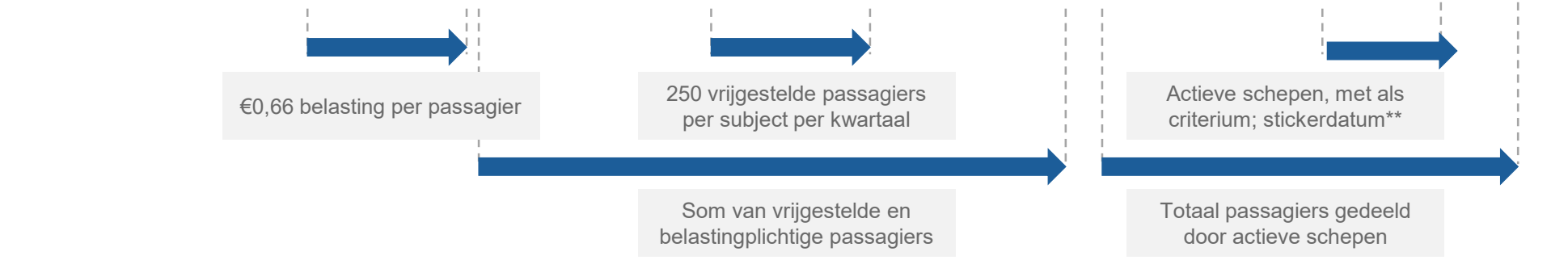
- **Validatie**
  - Voor case 1 en 2 zijn vaaruren gebruikt om te valideren dat het gemiddelde volume per boot daadwerkelijk gerealiseerd kan worden
  - Bij case 3 en 4 is de methode gevalideerd met onafhankelijke schattingen van de omzet, aan de hand van:
    - Gevaren uren en het uurtarief v/d boot
    - Gevaren tochten en tochttarief v/d boot
- **Aanvullend gebruikte bronnen:**
  - AIS gegevens

* Tussen het verlenen van een vergunning en het varen met een schip zit enige tijd. Als extreem voorbeeld geldt dat sommige vergunde schepen nog moeten worden gebouwd. Als een schip aan alle vereisten voor passagiersvaart voldoet, verkrijgt het een sticker. Die stickerdatum geeft aan wanneer een schip mag beginnen met het vervoeren van passagiers.

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 1000	# actieve schepen*	# passagiers per boot per jaar x 1 000
Case 1	2 959	4 484	9	9	4 494	94,0	**47,8**
Case 2							**39,1****
Case 3	6	8	3	3	11	3	**3,8**
Case 4	14	21	3	3	24	7	**3,5**
Case 5	35	53	3	3	56	13,7	**4,1**
Case 6	22	33	4	4	37	27,8	**1,3**
Overige	769	1 166	94	94	1 260	377,5	**16,9**
Totaal	3 805	5 765	117	117	5 882	523	



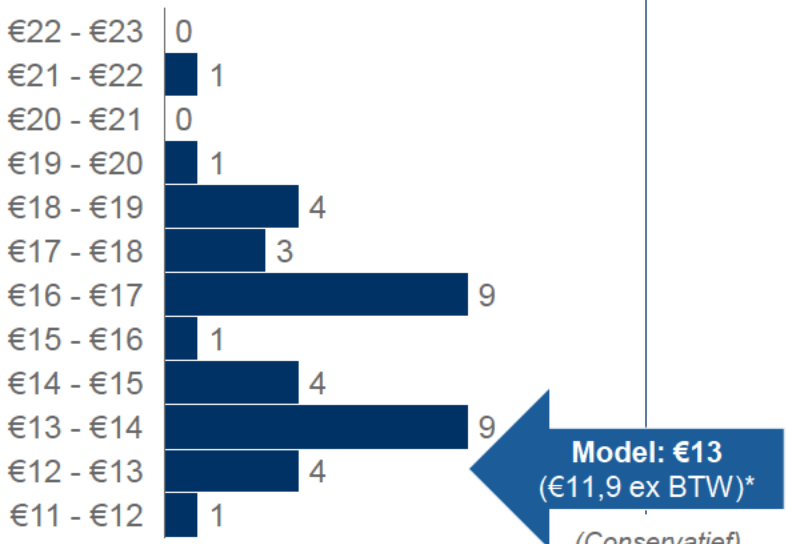
* Op basis van stickerdatum. Schepen die gedurende het jaar actief zijn geworden zijn pro rato meegeteld

** In Case 1 zitten 94 schepen, met een gemiddelde capaciteit van 79 personen. De capaciteit van schepen in Case 2 is 65 personen. Uitgaande van dezelfde bezettingsgraad als in Case 1, komt het geschatte volume op 39.1 duizend passagiers per jaar

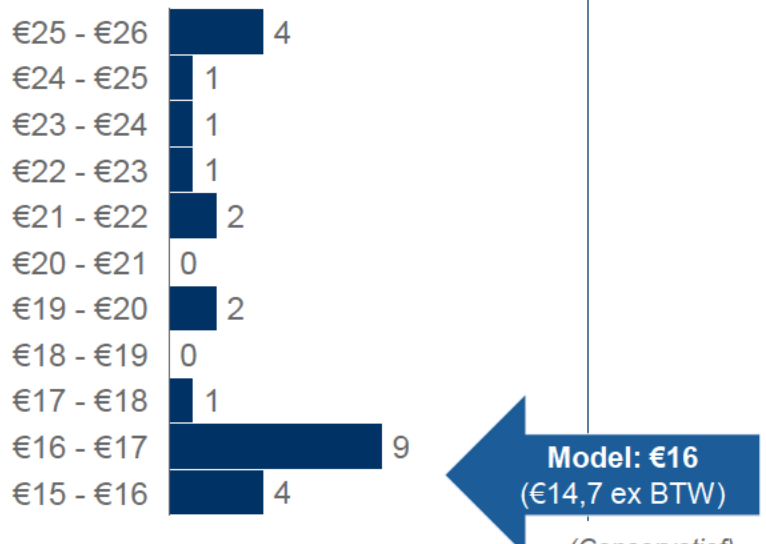
Prijs per regulier ticket – boottype 1, 2 en 5

Geadverteerde ticketprijzen voor een reguliere tour obv steekproef
€ per ticket inclusief 9% BTW

Case 1 en 2: Glasbak groot en klein
aanbiedingen in steekproef



Case 5: Bemande open sloep
aanbiedingen in steekproef



Toelichting

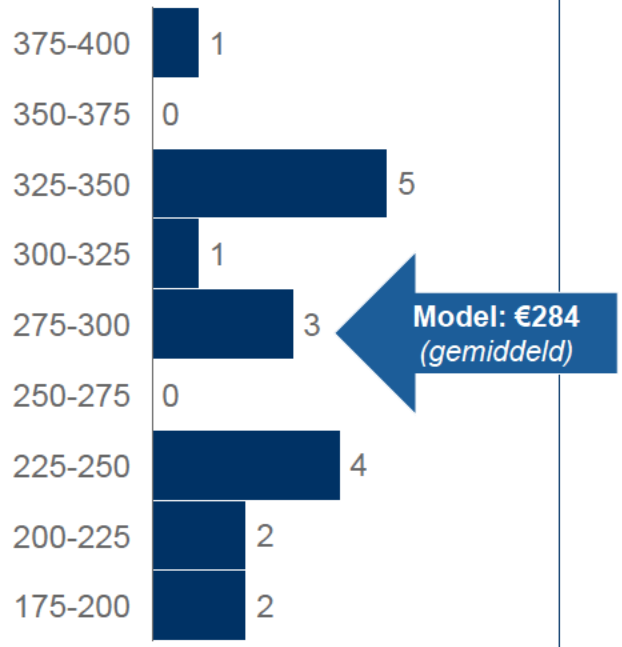
- Tevens meegenomen bij Case 1 en 2 is een lagere prijs voor groepen (€6 p.p, inc BTW), geschat op 10% van het volume. * Daarmee komende gemiddeld gerealiseerde prijzen op €11.3 ex BTW voor Case 1 en 2
- Niet meegenomen zijn lagere prijzen voor kindertickets, hogere prijzen voor arrangementen met eten en drinken, hogere prijzen tijdens het Amsterdam Light Festival en hogere prijzen gedurende populaire momenten van de dag.

 Bron: Websites ticketverkopers

Prijs per uur – boot type 3, 4 en 6

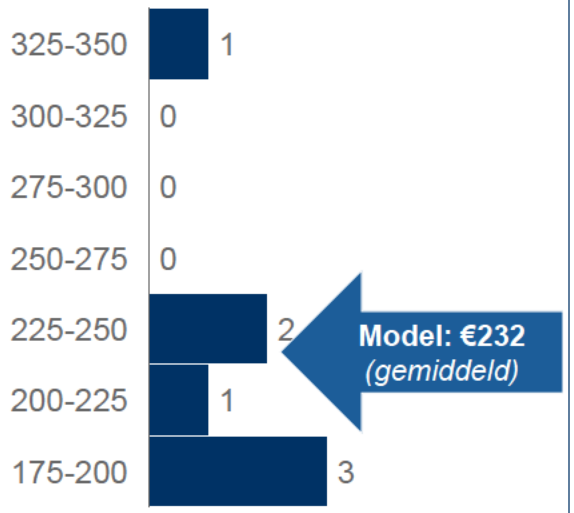
Geadverteerde uurprijzen per type boot obv steekproef
€ per uur, inclusief BTW

Case 3: Grote salonboot
aanbiedingen in steekproef



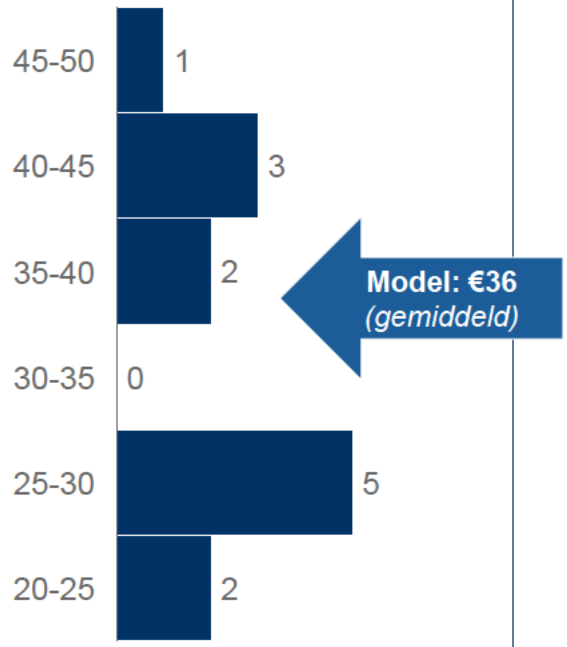
- Lagere prijzen per uur gaan vaak samen met een langere huurduur, dan de 3 uur huur waar in het model vanuit gegaan wordt

Case 4: Kleine salonboot
aanbiedingen in steekproef



- Lagere prijzen per uur gaan vaak samen met een langere huurduur, dan de 2 uur huur waar in het model vanuit gegaan wordt

Case 6: Onbemande open sloep
aanbiedingen in steekproef



- Lagere prijzen per uur gaan vaak samen met een langere huurduur, dan de 3 uur huur waar in het model vanuit gegaan wordt

 Bron: Websites ticketverkopers

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

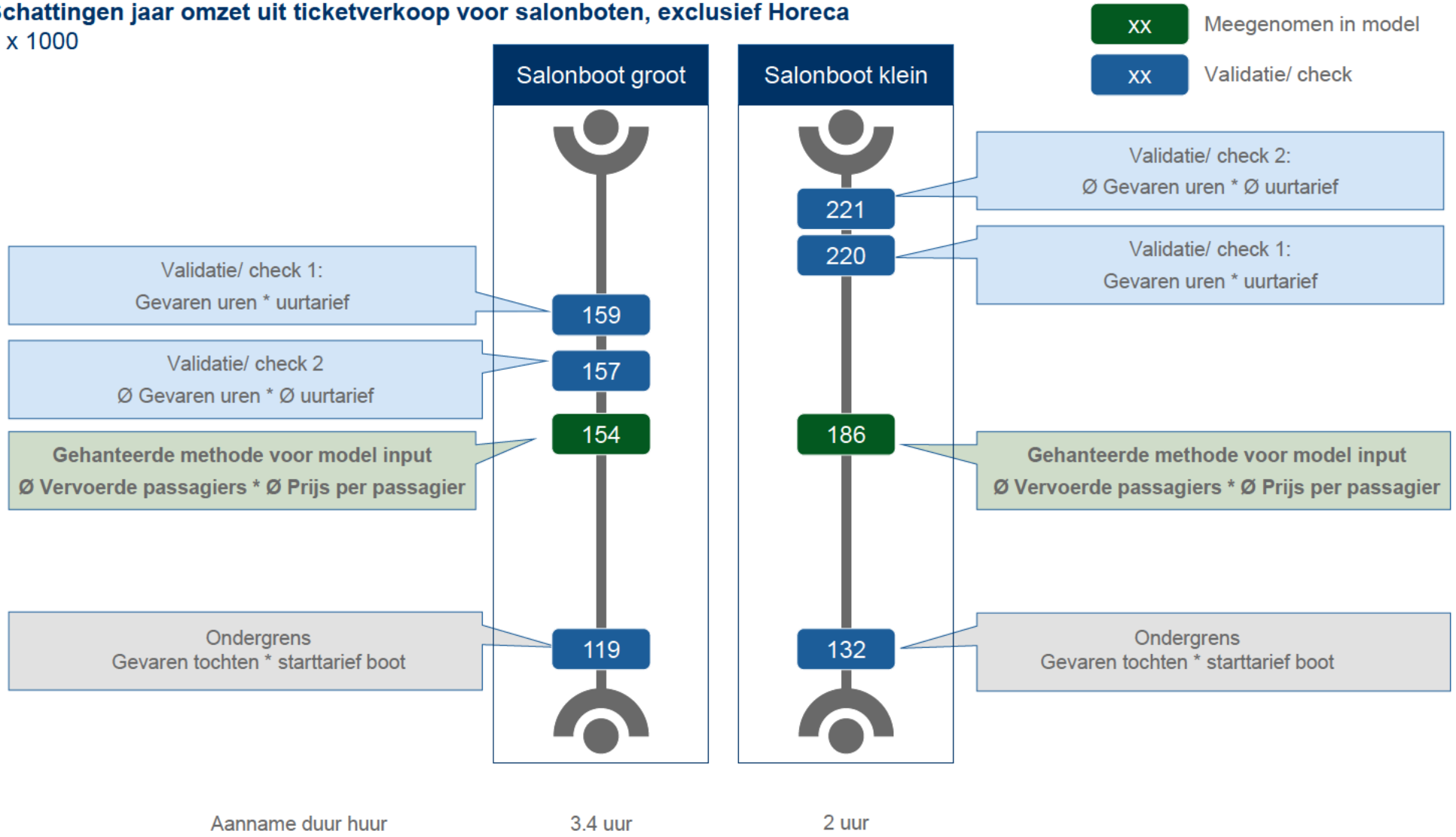
Case	Prijs per uur (inc BTW)	Prijs per uur (ex BTW)*	Aanname duur huur (# uur)	Aanname groepsgrootte (# passagiers)	Prijs per passagier (ex BTW)
Case 3 Grote salonboot	€ 284	€ 261	3.4	22	**€ 40,3**
Case 4 Kleine salonboot	€ 232	€ 213	2	8	**€ 53,3**
Case 6 Open sloep	€ 36	€ 30	3	5	**€17,9**

** 9% BTW bij bemande verhuur, 21% BTW b j onbemande verhuur

 Bron: Websites ticketverkopers

Validatie netto jaaromzet salonboten

Schattingen jaar omzet uit ticketverkoop voor salonboten, exclusief Horeca
€ x 1000



Uitleg validatie

Beschrijving validatie omzet case 3 en 4

Beschrijving methode	Inputfactoren	Bron per factor
Gehanteerde methode • Gemiddelde omzet berekenen voor alle boten • Omzet is het product van het gemiddeld aantal vervoerde passagiers per boot en de prijs per passagier (berekend uit de uurprijs x aantal uren voor een tocht gedeeld door gemiddeld aantal passagiers per boot)	# vervoerde passagiers	Berekend uit totaal betaalde belasting en belasting per passagier (€ 0.66)
	Uurprijs voor huren boot	Bepaald obv een steekproef van werkelijke aanbiedingen
	# passagiers per groep	Bepaald aan de hand van de capaciteit van de boot
	# uren per tocht	Bepaald obv een steekproef uit AIS (scheepsbewegingen)
Validatie/ check 1: • Per boot de omzet berekenen, en daarvan het gemiddelde nemen over alle boten • Omzet per boot is het product van het aantal vaaruren per boot x prijs per uur	# vaaruren per boot	Gemeten per schip obv AIS (scheepsbewegingen)
	Uurprijs voor huren boot	Website aanbieder schip
Validatie/ check 2: • Gemiddelde omzet berekenen voor alle boten • Omzet is het product van het totaal aantal vaaruren en de prijs per uur (propositities)	Totaal # vaaruren	Bepaald obv een steekproef uit AIS (scheepsbewegingen)
	Uurprijs voor huren boot	Bepaald obv een steekproef van werkelijke aanbiedingen
Ondergrens • Per boot de omzet berekenen, en daarvan het gemiddelde nemen • Omzet is het product van aantal tochten (AIS) en het starttarief om een schip te huren (propositities)	# tochten	Bepaald obv een steekproef uit AIS (scheepsbewegingen)
	Starttarief boot	Bepaald obv een steekproef van werkelijke aanbiedingen

 Bron: AIS; Belastingen; Eden McCallum analyse

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
Case 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			
Case 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			
Case 5 open sloep	Niets, of alleen een drankje	100%	€4	€16 k	c. €5 k	**c. €11 k**

* 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

Agenda

Samenvatting

Belangrijkste aannames

- Investering
- Omzet
- **Kosten**

Overzicht operationele kosten

Toelichting meegenomen operationele kosten

Euro x 1000 per jaar

Case	Personeel	Verzekering en onderhoud	Overige kosten*	Totaal	Toelichting personeel
Case 1 Glasbak 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.
Case 2 Glasbak klein	154	16	9	179	
Case 3 Salonboot groot	36	26	5	67	• Bemanning: 1 schipper groot vaarbewijs en 1 hostess groot schip • Part-time factor** van 0,4 FTE
Case 4 Salonboot klein	49	18	3	70	• Bemanning: 1 schipper klein vaarbewijs en 1 hostess klein schip • Part-time factor** van 0,7 FTE
Case 5 Sloep groot	38,5	3,2	1,9	44	• Bemanning: 1 schipper klein vaarbewijs en 1 hostess klein schip • Part-time factor** van 0,55 FTE
Case 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 groot schip €40k • hostess klein schip €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 omvat met name ligplaatsgelden en energiekosten. Afdracht VRM is in het financiële model meegenomen onder commissies en belasting i.t.t. Ecorys

** Schepen zijn niet continu in gebruik, en het personeel schaalt mee. Het aantal vaaruren ten opzicht van Case 1 is c. 40% (case 3), c. 70% (case 4) en c 55% (case 5).

Bron: Ecorys; jaarverslagen reders, AIS data; RPA lijst.

Van: [redacted]@edenmccallum.com
Aan: [redacted]@globalguidesystems.com
Cc: [redacted]
Onderwerp: Update
Datum: maandag 13 mei 2019 11:43:55

Beste [redacted]

We zijn nu een goede anderhalve week verder, na ons overleg. Zou je vandaag kunnen laten weten per wanneer je de data kunt ontsluiten?

Met vriendelijke groet,

[redacted]

Eden McCallum [redacted]

+31 6 [redacted]

[redacted]@edenmccallum.com

This message may contain information that is confidential, privileged or ot=erwise protected from disclosure. If you are not the intended recipient, p=ease notify our office immediately: you should not copy, forward, disclose or use the contents. Eden McCallum m=y monitor outgoing and incoming mail for business purposes. Eden McCallum =LP is a limited liability partnership registered in England and Wales (OC375785) with its registered office at Orion House, 5 Upper St Martin=80s Lane, London, WC2H 9EA and locally registered offices in Amsterdam =nd Zurich.

Van: [redacted]
Aan: [redacted]
Onderwerp: Update call gemeente Amsterdam

Beste [redacted] en [redacted]

Hierbij de details voor de call zodirect.
NL dial-in: +31207133444 / Conference code: 7650461# [redacted]

Met vriendelijke groet,
[redacted]

[redacted] | [redacted] to [redacted] & [redacted] | Eden McCallum<=div>
T: +31 (0)20 3030 749 | E: [redacted]@edenmccallum.com
Eden=McCallum LLP | Parnassusweg 821-a | UN Studio 10th Floor | 1082 LZ Amsterdam | =he Netherlands | www.=denmccallum.com <http://www.edenmccallum.com/=>

Find our privacy policy here <https://edenmccallum.com/priv=cy-policy/>

This message may contain information that is confidential, privileged or otherwise protected from disclosure. If you are not the intended recipient, please notify our office immediately: you should not copy, forward, disclose or use the contents. Eden McCallum m=y monitor outgoing and incoming mail for business purposes. Eden McCallum =LP is a limited liability partnership registered in England and Wales (OC375785) with its registered office at Orion House, 5 Upper St Martin=80s Lane, London, WC2H 9EA and locally registered offices in Amsterdam =nd Zurich.

Van: 5.1.2.e @edenmccallum.com
Aan: 5.1.2 5.1.2.e
Cc: 5.1.2.e
Onderwerp: Update onderzoek terugverdientijd
Datum: vrijdag 19 april 2019 17:03:19

Beste 5.1.2.e

Dank voor het doorsturen van de contactgegevens van 5.1.2.e Ik heb hem kort gesproken, en zal dat in onze geplande call dinsdag uitgebreider toelichten. Een ander agendapunt voor dinsdag betreft de geplande doorlooptijd van het onderzoek. De beschikbare uren voor het project maak ik me geen zorgen over, maar ik merk dat het verzamelen van belangrijke gegevens, en het interviewen van de juiste mensen enige doorlooptijd met zich meebrengt. Het lijkt me goed om dit dinsdag wat uitgebreider te bespreken.

Gisteren en in eerdere gesprekken hebben we over een aantal zaken gesproken die relevant zijn voor de voortgang van het onderzoek. Graag hoor ik van je of, en wanneer ik deze zaken van je kan verwachten:

- Contactgegevens scheepstaxateur
- Contactgegevens Ecorys onderzoekers
- Vermakelijkheidsretributie per reder per type boot (Ecorys heeft gegevens per type boot, en reders zijn verplicht de gegevens aan te leveren, dus het ligt voor de hand dat de gegevens op dit niveau door de gemeente ontvangen worden).
- Gegevensbewerkingsovereenkomst tussen Eden McCallum en de gemeente Amsterdam
    - In deze context ook relevant: een juridisch steekhoudende omschrijving van het doel waarvoor wij gegevens verzamelen 5.1.2.e wil een schriftelijk en juridisch onderbouwd verzoek ontvangen, voordat hij enige (AIS-)gegevens gaat delen. Zijn zorgen zijn in mijn ogen wat ver gezocht, maar zijn medewerking is bijzonder welkom.

Voor nu alvast een goed paasweekend!

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

Eden McCallum 5.1.2.e

+31 6 5.1.2.e

[redacted]@edenmccallum.com

=/span>

This message may contain information that is confidential, privileged or ot=erwise protected from disclosure. If you are not the intended recipient, p=ease notify our office immediately: you should not copy, forward, disclose or use the contents. Eden McCallum m=y monitor outgoing and incoming mail for business purposes. Eden McCallum =LP is a limited liability partnership registered in England and Wales (OC375785) with its registered office at Orion House, 5 Upper St Martin=80s Lane, London, WC2H 9EA and locally registered offices in Amsterdam =nd Zurich.

Van: [redacted]@edenmccallum.com
Aan: [redacted]
Onderwerp: Update
Datum: dinsdag 28 mei 2019 22:51:32
Bijlagen: 20190528 Concept Rapport V4.pptx

Beste [redacted]

Bijgevoegd de presentatie, in PPT format, zodat jullie je comments evt. direct in het document kunnen verwerken. Idealiter sturen jullie de presentatie aan elkaar door, zodra jullie ernaar gekeken hebben, zodat de edits niet hoeven te worden gefuseerd. Zouden jullie daarbij de aanpassingen kunnen markeren?

In bijgevoegde presentatie is nieuw:

- Verwijdering fout bij bepalen terugverdientijd; impact + 1 jaar voor case 1, 2, 5, 6. Reden, abusievelijk gekeken naar wanneer de ondernemer zijn eigen vermogen terug heeft, in plaats van wanneer de boot in zijn geheel is terugverdiend. De lening was nog niet afbetaald bij het voorgaand gepresenteerde getal.
- Update modelwerking financieringslasten, impact +0 tot +1 jaar voor case 3, 4. Reden, abusievelijk berekend met een lening ter grootte van de terug te verdienen investering, in plaats van de volledige aanschafwaarde van de boot, bij berekening van de financieringslasten.

Het expliciteren van de gedane aannames onder de prijzen kostte aanzienlijk meer tijd dan gedacht, omdat het de presentatie een dwingende logica vereist. Het “met een schuin ogen kijken naar” verschillende bronnen, is dan niet afdoende. Daarom heb ik nog geen kans gehad om te ‘proofreaden’ en de voetnoten en eenheden goed te zeten. Aangezien ik morgen niet beschikbaar ben, en we een strakke tijdslijn hebben, hoopte ik op jullie begrip daarvoor en medewerking daarbij.

Nog niet op slide, maar voor het beeld denk ik goed, onderstaand een snelle check op de impact van 2 zaken:

Sanity check op horeca omzet leidt tot de volgende terugverdientijden:

In presentatie

Bij geen inkomsten, gelijke personeelskosten

Bij geen inkomsten, geen hostess aan boord
<=tr>

Case 3

6
10

8

Case 4

<= class=MsoNormal align=center style='text-align:center'>4

7

5

=/tr>

Sanity check op het opnemen van afschrijvingen

Wellicht is het toch verstandig om deze op te nemen in het model, met een afschrijvingsduur gelijk aan of dichtbij de terugverdientijd. De grove impact daarvan (bij afschrijving tot restwaarde in 5 jaar)wordt getoond in onderstaande tabel: (snel gerekend, niet verwerkt in model)=/o:p>

<=d width=312 valign=top style='width:233.7pt;border-top:none;border-l=ft:none;border-bottom:solid windowtext 1.0pt;border-right:solid windowtext=1.0pt;padding:0cm 5.4pt 0cm 5.4pt'>

4

<=d width=156 valign=top style='width:116.85pt;border-top:none;border-=eft:none;border-bottom:solid windowtext 1.0pt;border-right:solid windowtex=1.0pt;background:#C5E0B3;padding:0cm 5.4pt 0cm 5.4pt'>

5

	In presenta=ie	Bij meenemen =fschrijving in 5 jaar (indicatief)
Case 1	4	
Case 2	3	3
Case 3<=o:p>	6	5
Case 4	4=/p>	4<=o:p>
Case 5	4	
Case 6	3	3=/p>

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

Eden McCallum 5.1.2.e

+31=6 5.1.2.e

5.1.2.e @edenmcca=lum.com

=nbsp;

This message may contain information that is confidential, privileged or ot=erwise protected from disclosure. If you are not the intended recipient, p=ease notify our office

immediately: you should not copy, forward, disclose or use the contents. Eden McCallum m=y monitor outgoing and incoming mail for business purposes. Eden McCallum =LP is a limited liability partnership registered in England and Wales (OC375785) with its registered office at Orion House, 5 Upper St Martin=80s Lane, London, WC2H 9EA and locally registered offices in Amsterdam =nd Zurich.



Terugverdientijd passagiersvaart Amsterdam

28-05-2019

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.

Agenda

Samenvatting

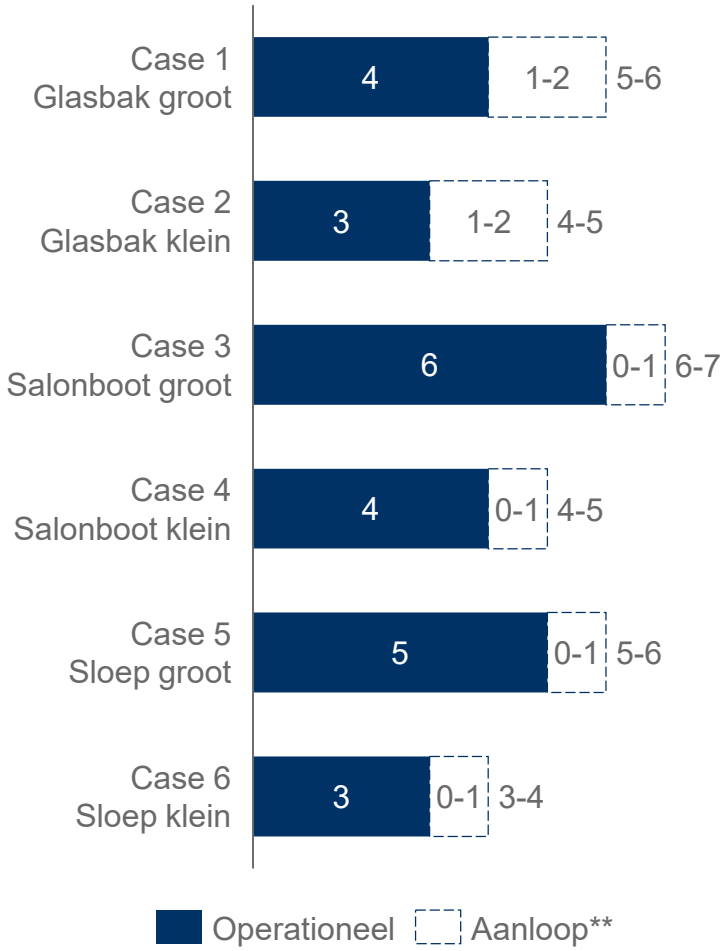
Belangrijkste aannames

- Investering
- Omzet
- Kosten

Bevindingen per case

De terugverdientijd van een investering in passagiersrondvaart verschilt per type boot

Samenvatting van de belangrijkste bevindingen per case
Terugverdientijd (in hele jaren)



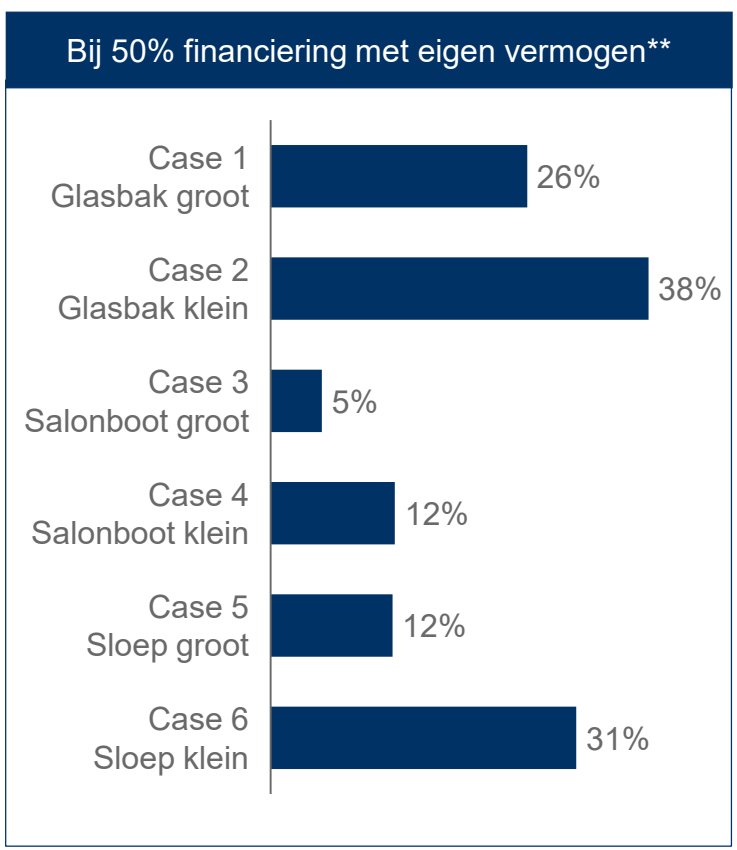
Toelichting

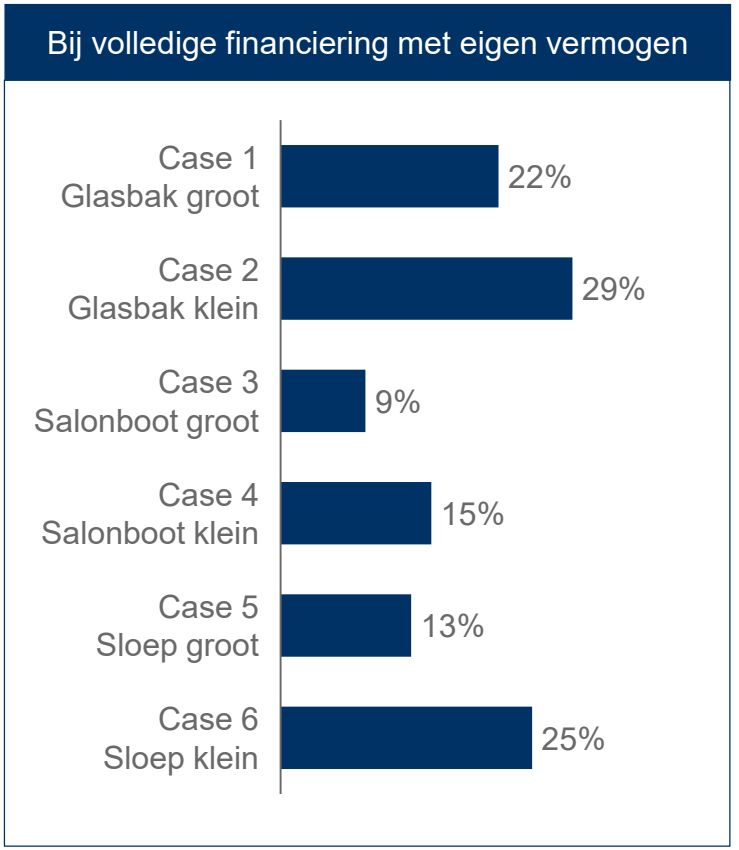
- **Operationeel**
  - Voor het bepalen van de inputs voor het model, is gekeken naar actieve reders. Deze partijen hebben de juiste vergunningen, een efficiënte organisatie, een uitgebreid verkoopnetwerk en natuurlijk, afgebouwde schepen.
- **Aanloop**
  - In de aanloopperiode verdient een reder minder, of helemaal niets
  - De aanloopperiode wordt geacht te beginnen op het moment dat de reder weet dat hij een vergunning krijgt.
  - De aanloopperiode kan gebruikt worden om de boot te laten (ver)bouwen, personeel aan te trekken en voldoende passagiersvolume op te bouwen om als “operationeel” te gaan gelden

Bron: Meerdere bronnen; Eden McCallum model

Het rendement op de investering is afhankelijk van financieringsvorm, met name het aandeel vreemd vermogen

Het rendement op geïnvesteerd vermogen, afhankelijk van het aandeel eigen vermogen
Gemiddelde jaarlijke rendement* in %





* Gemiddelde rendement in het jaar op vorige pagina. Berekend als volgt: ((Investering + dividenden) / investering) ^ (1 / aantal jaar) – 1, waarbij de investering gelijk is aan het benodigde eigen vermogen, en het aantal is gezet op het jaar waarin de boot is terugverdiend, respectievelijk 4, 3, 7, 4, 5, 3 voor case 1 tot en met 6

** Base case: financiering van 50% van de investering, regen 5% rente. Aangenomen looptijd is 5 jaar, met uitzondering van case 3, waar 8 jaar looptijd is aangenomen

Bron: Meerdere bronnen; Eden McCallum model

Wij hebben gekeken naar 6 veelvoorkomende type boten met de hieronder beschreven eigenschappen

Beschrijving boten meegenomen in het onderzoek

Eigenschap	Case 1	Case 2	Case 3	Case 4	Case 5	Case 6
	Glasbak groot	Glasbak klein	Salonboot groot	Salonboot klein	Sloep groot	Sloep klein
Type boot	Amsterdamse type	Amsterdamse type	Salonboot	Salonboot	Open sloep	Open sloep
Vergunning segment	Bemand groot	Bemand gesloten	Bemand groot	Bemand gesloten	Bemand open	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
Aandrijving	Diesel	Elektrisch	Elektrisch	Elektrisch	Elektrisch	Elektrisch

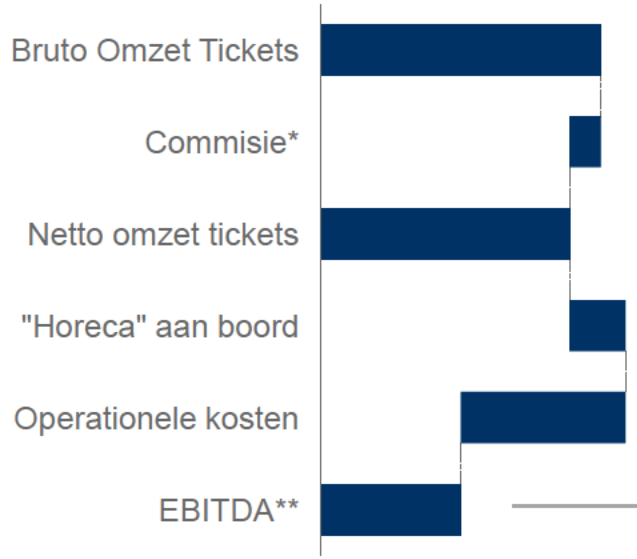
Bron: RPA lijst; Eden McCallum analyse

Voor iedere case is gebruik gemaakt van dezelfde financiële logica om de terugverdientijd uit te rekenen

Toelichting financiële logica gebruikt in model

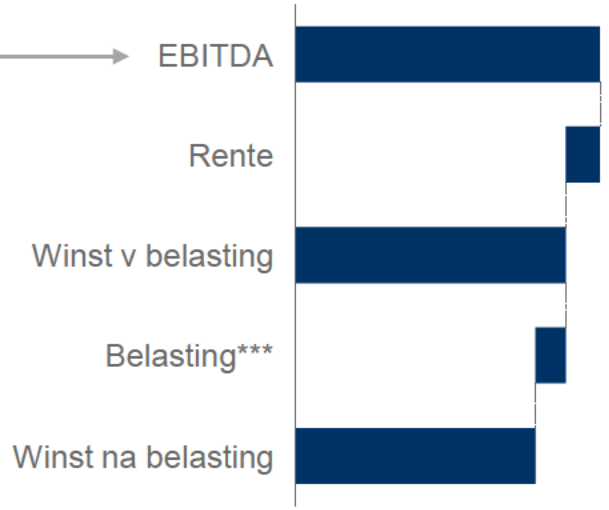
Conceptueel

De financiën per jaar dat de boot operationeel is



- Per boot is aan de hand van bovenstaande financiële variabelen geschat wat de winstgevendheid is per jaar dat een boot operationeel is

De financiën over tijd



- Wanneer de som van de winsten na belasting gelijk is aan de investering in de boot minus de restwaarde, dan is de investering terugverdiend

* Onder Commissie wordt ook de betaalde vermakel jkheidsretributie gevat, aangezien die belasting volledig volume-afhankelijk is
** EBITDA: Earnng before Intertest, Taxes, Depreciation and Amortization. Een maatstaf voor de winst
**** Er zou ook rekening gehouden kunnen worden met het effect van afschrijvingen op de hoogte van de winstbelasting. Dat zou de terugverdientijd korter maken.

Bron: Eden McCallum analyse

Agenda

Samenvatting

Belangrijkste aannames

- **Investering**
- Omzet
- Kosten

Bevindingen per case

In het model is uitgegaan van de aanschaf van een nieuwe boot, en waar mogelijk rekening gehouden met significante restwaarde

Toelichting uitgangspunten: investering

Case	Aanschaf	Restwaarde	Terug te verdienen*	Toelichting
Case 1 Glasbak groot	€ 600 k	€ 0	€ 600 k	• Type case: nieuw kopen en volledig afschrijven • Inschatting aanname: conservatief tot realistisch • Toelichting: zeer conservatieve aanname voor de restwaarde, welke geschat wordt op €280k tot €400k, maar met onzekere verkoopduur. Mogelijk dat reders in het verleden een hogere prijs voor schepen hebben betaald, richting €1 miljoen. Bij een restwaarde van €4 ton is dat een equivalent uitgangspunt voor Glasbak groot
Case 2 Glasbak klein	€ 400 k	€ 0	€ 400 k	
Case 3 Salonboot groot	€ 650 k	€ 300 k	€ 350 k	• Type case: nieuw laten bouwen/renoveren en tweedehands verkopen** • Inschatting aanname: conservatief (nieuw laten bouwen) • Toelichting: gekozen voor doorrekenen van de minder aantrekkelijke case om nieuw te laten bouwen. In de praktijk zullen ondernemers hun investering sneller hebben terugverdiend
Case 4 Salonboot klein	€ 450 k	€ 150 k	€ 300 k	• Type case: nieuw laten bouwen/renoveren en tweedehands verkopen** • Inschatting aanname: conservatief (nieuw laten bouwen) • Toelichting: gekozen voor doorrekenen van de minder aantrekkelijke case om nieuw te laten bouwen. In de praktijk zullen reders hun investering sneller hebben terugverdiend
Case 5 Sloep groot	€ 80 k	€ 24 k	€ 56 k	• Type case: nieuw kopen en tweedehands verkopen • Inschatting aanname: conservatief (restwaarde 30%) • Toelichting: lage restwaarde aangenomen (30%)
Case 6 Sloep klein	€ 35 k	€ 10.5 k	€ 24.5 k	• Type case: nieuw kopen en volledig afschrijven • Inschatting aanname: conservatief (restwaarde 30%) • Toelichting: lage restwaarde aangenomen (30%)

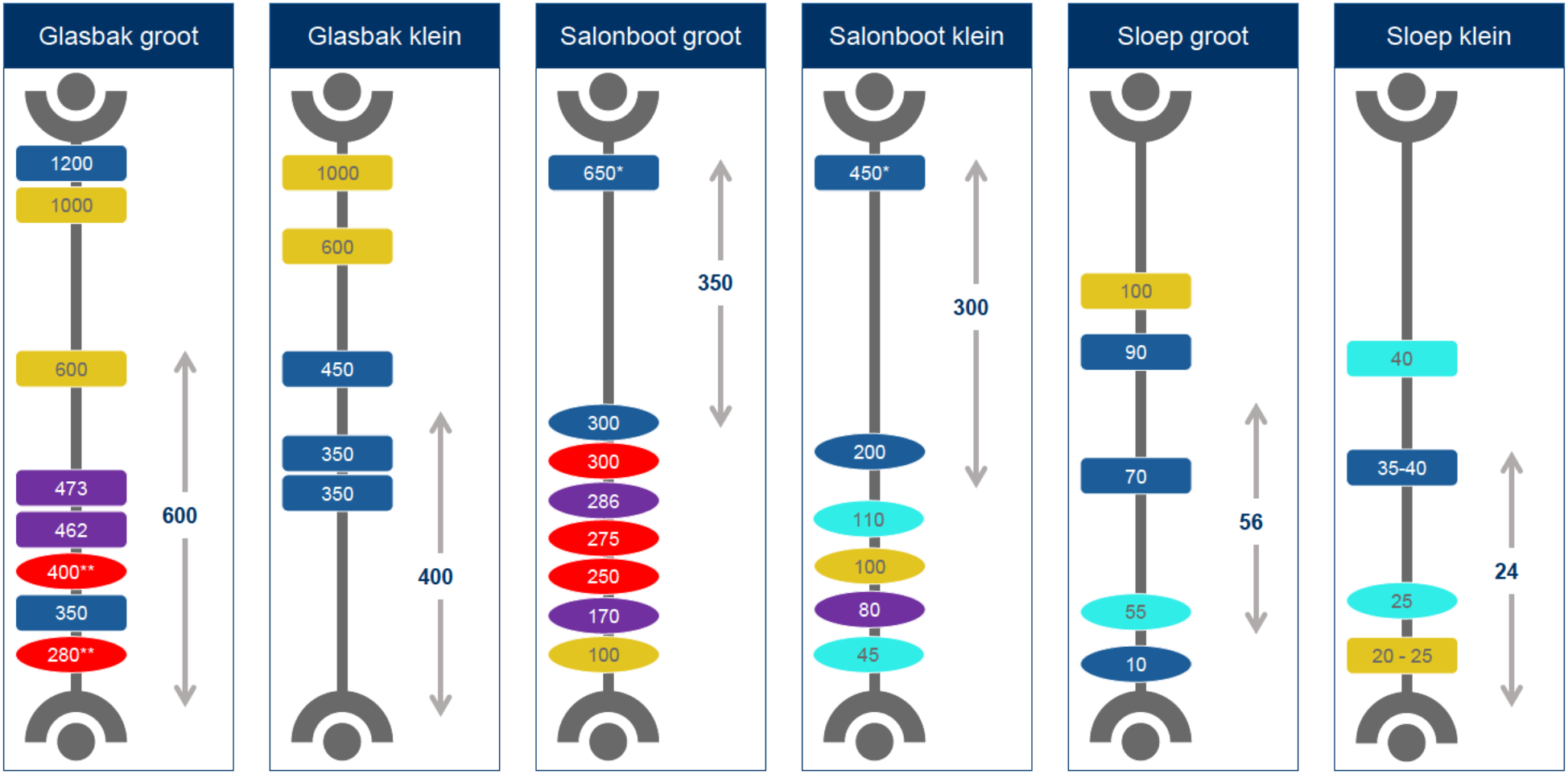
* Naast aanschaf, is er ook voor €1200 aan opstartkosten voor het aanvragen van benodigde vergunningen meegenomen in de investering (niet getoond hier)

** De case voor tweedehands kopen heeft een c. 50% lagere terugverdientijd, door de kleinere investering

Bron: Meerdere bronnen

De terugverdientijd hangt af van de aanschafkosten en restwaarde van een boot, waarvoor verschillende bronnen zijn gebruikt

Schatting aanschafwaarde boot



 Bron: Meerdere bronnen, zie legenda; *Salonboot nieuw laten bouwen, met oud casco. ** Gebaseerd op overdracht meerdere schepen

Agenda

Samenvatting

Belangrijkste aannames

- Investering
- **Omzet**
- Kosten

Bevindingen per case

Voor het schatten van omzet zijn complementaire methoden gebruikt

Toelichting uitgangspunten: omzet

Methode: Passagiers * Prijs per passagier

- **Beschrijving methode:**
  - De prijs per passagier is gebaseerd op actuele en historisch aangeboden ticketprijzen vermeld op websites en bij andere verkooppunten.
    - Voor sommige boten worden prijzen per uur geadverteerd, welke met een gemiddelde groepsgrootte teruggerekend zijn naar prijzen per passagier
  - Het aantal passagiers per boot is samengesteld door:
    - Totaal aantal passagiers te berekenen met afgedragen vermakelijkheidsretributie, een belasting van €0.66 per passagier
    - Het aantal passagiers per type boot bepalen door groepen van bedrijven samen te stellen met een vergelijkbare vloot
    - Het aantal passagiers te delen door het aantal actieve boten, waarbij 'stickerdatum' als leidend criterium dient*
- **Gebruikte bronnen:**
  - RPA lijst
  - Belastingen Gemeente Amsterdam
  - Websites rederijen
  - Websites van ticket verkopers zoals TripAdvisor
  - Ticketprijzen bij fysieke verkooppunten
  - Ecorys: "Terugverdientijd passagiersvaart Amsterdam"

Validatie van de methode

- **Validatie**
  - Voor case 1 en 2 zijn vaaruren gebruikt om te valideren dat het gemiddelde volume per boot daadwerkelijk gerealiseerd kan worden
  - Bij case 3 en 4 is de methode gevalideerd met onafhankelijke schattingen van de omzet, aan de hand van:
    - Gevaren uren en het uurtarief v/d boot
    - Gevaren tochten en tochttarief v/d boot
- **Aanvullend gebruikte bronnen:**
  - AIS gegevens

* Tussen het verlenen van een vergunning en het varen met een schip zit enige tijd. Als extreem voorbeeld geldt dat sommige vergunde schepen nog moeten worden gebouwd. Als een schip aan alle vereisten voor passagiersvaart voldoet, verkrijgt het een sticker. Die stickerdatum geeft aan wanneer een schip mag beginnen met het vervoeren van passagiers. Dit criterium wijkt af van het vergunningsdatum-criterium gehanteerd door Ecorys.

De omzet uit ticketverkoop verschilt sterk per type boot en kan oplopen tot bijna een half miljoen euro per jaar

Toelichting uitgangspunten: omzet uit ticketverkoop per jaar

Case	Volume	Gem. prijs* (ex BTW)	Bruto omzet	Commissie en belasting	Netto omzet uit tickets**	Toelichting onderliggende aannames
Case 1 Glasbak groot	47 000	€ 11.3	€ 530 k	€ 81 k	€ 450 k	• Prijs regulier ticket €13, prijs grote groepen €6 inclusief 9% BTW • 60% reguliere verkoop, 30% via derden en 10% grote groepen
Case 2 Glasbak klein	39 000	€ 11.3	€ 440 k	€ 67 k	€ 373 k	
Case 3 Salonboot groot	3 800	€ 34.1	€ 129 k	€ 14 k	€ 116 k	• 70% reguliere verkoop, 30% via derden • Gemiddelde groepsgrootte: 25 personen • Gemiddelde duur huur: 3 uur
Case 4 Salonboot klein	3 400	€ 43.1	€ 147 k	€ 15 k	€ 132 k	• 70% reguliere verkoop, 30% via derden • Gemiddelde groepsgrootte: 8 personen • Gemiddelde duur huur: 2 uur
Case 5 Sloep groot	4 000	€ 14.7	€ 59 k	€ 9 k	€ 50 k	• 60% reguliere verkoop en 40% via derden • Prijs regulier ticket €16
Case 6 Sloep klein	1 250	€ 19.9	€ 25 k	€ 0.2 k	€ 25 k	• Gemiddelde groepsgrootte: 5 personen • Gemiddelde duur huur: 3 uur
Algemeen						• €0.66 belasting per passagier, geen vrijstelling • 30% commissie bij verkoop via derden

* B j de getoonde pr js wordt rekening gehouden met een mix van verkoopkanalen, en daarbij behorende prijzen

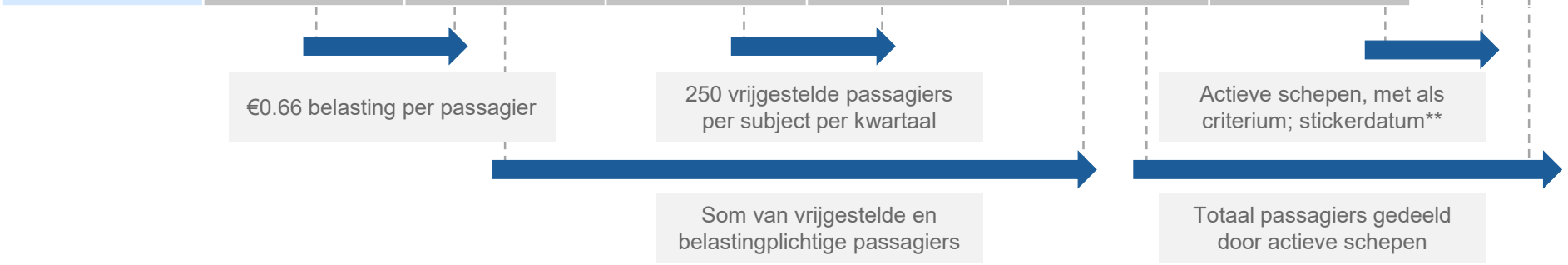
** Voor veel cases is de omzet uit ticketverkoop de voornaamste bron van inkomsten. Voor Case 3, 4 en 5 wordt ook gekeken naar Horeca omzet

 Bron: Meerdere bronnen

Het aantal vervoerde passagiers is vast te stellen aan de hand van afgedragen belasting

(Onderbouwing) aangenomen volumes per type boot

Groep	Belasting € x 1 000	Passagiers # x 1 000	Subjecten #	Vrijgestelde pass. # x 1 000	Totaal	Actieve schepen #	Pass. per schip # x 1 000
Case 1	2 959	4 484	10	10	4 494	94.0	47.8
Case 2							39.1*
Case 3	6	8	3	3	11	3.0	3.8
Case 4	14	21	3	3	24	7.0	3.5
Case 5	35	53	3	3	56	13.7	4.1
Case 6	22	33	4	4	37	27.8	1.3
Overige	769	1 166	94	94	1 260	377.5	16.9
Totaal	3 805	5 765	117	117	5 882	523	

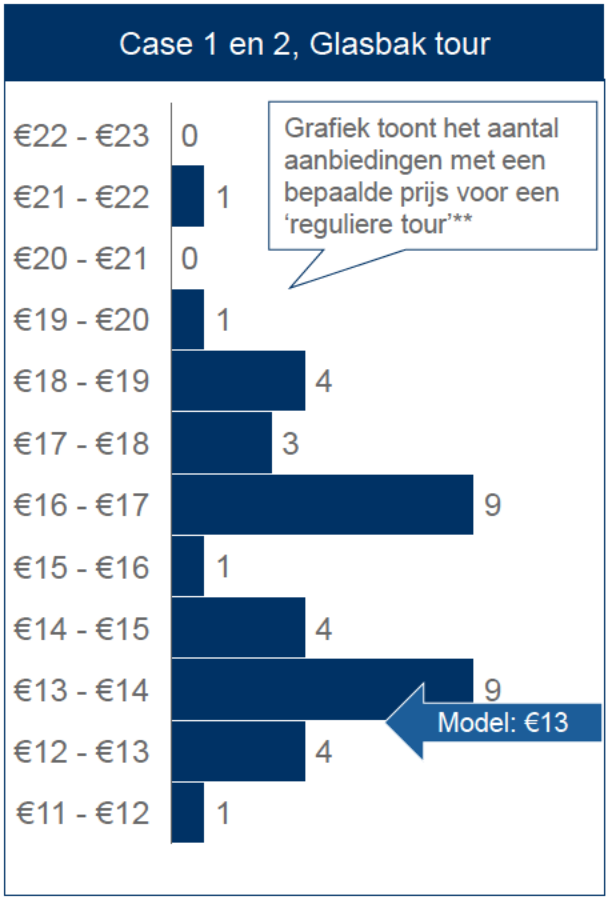


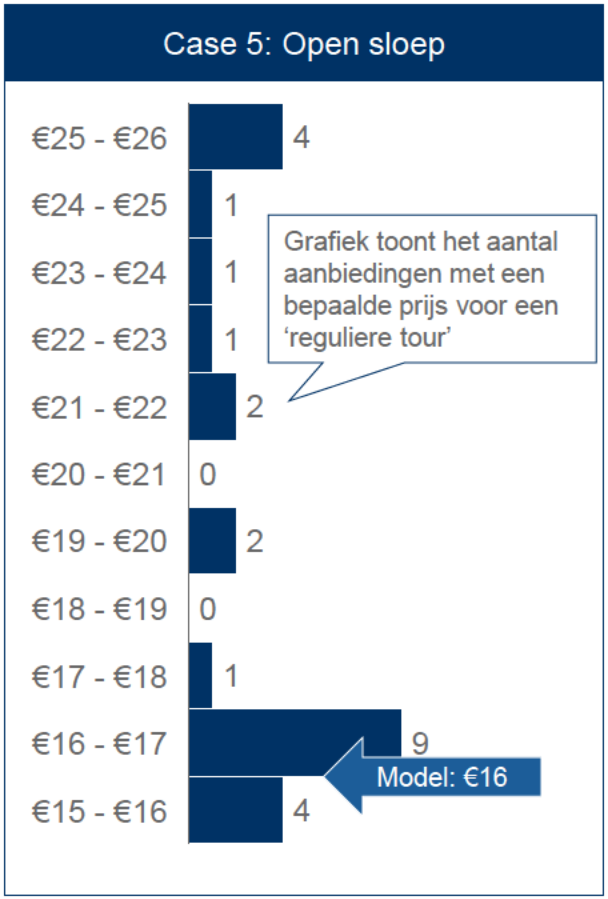
* In Case 1 zitten 94 schepen, met een gemiddelde capaciteit van 79 personen. De capaciteit van schepen in Case 2 is 65 personen. Uitgaande van dezelfde bezettingsgraad als in Case 1, komt het geschatte volume op 39.1 duizend passagiers per jaar

** Tussen het verlenen van een vergunning en het varen met een schip zit enige tijd. Als extreem voorbeeld geldt dat sommige vergunde schepen nog moeten worden gebouwd. Als een schip aan alle vereisten voor passagiersvaart voldoet, verkrijgt het een sticker. Die stickerdatum geeft aan wanneer een schip mag beginnen met het vervoeren van passagiers. Dit criterium wijkt af van het vergunningsdatum-criterium gehanteerd door Ecorys.

Voor de prijzen van een ticket is gekeken naar geadverteerde prijzen, en gekozen voor een conservatief startpunt

Geadverteerde prijzen voor boottickets als onderbouwing voor de aannames in het model
€ per ticket*



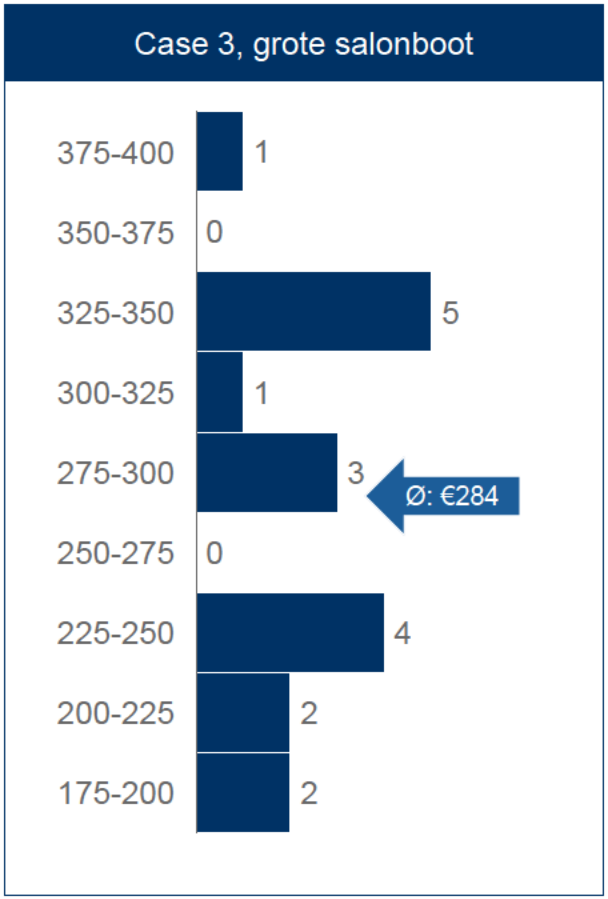


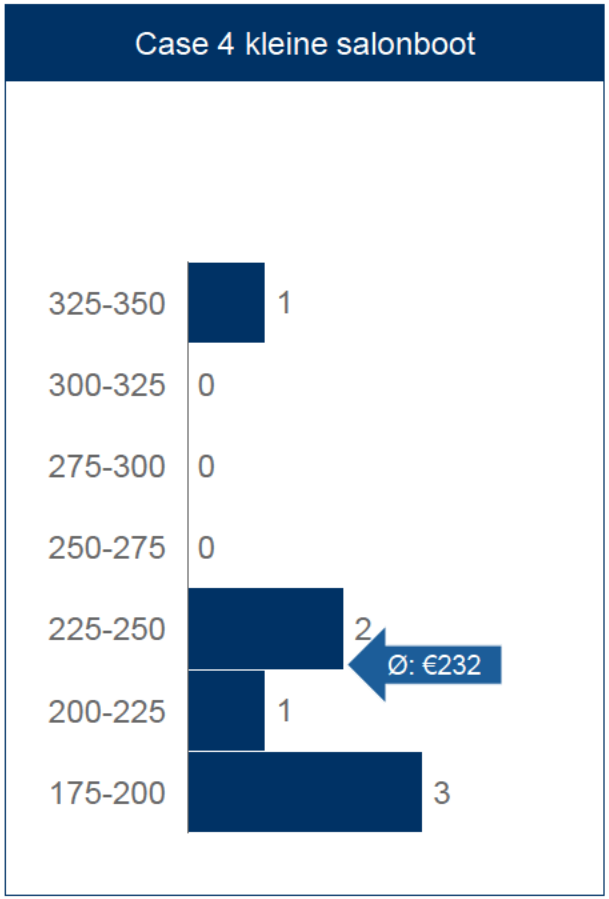
* Prijzen op deze pagina zijn geadverteerde prijzen inclusief BTW
** Tevens meegenomen in de case is een lagere pr js voor groepen (€6 p.p, inc BTW). Niet meegenomen zijn lagere prijzen voor kindertickets, hogere prijzen voor arrangementen met eten en drinken, hogere prijzen tijdens het Amsterdam Light Festival en hogere prijzen gedurende populaire momenten van de dag.

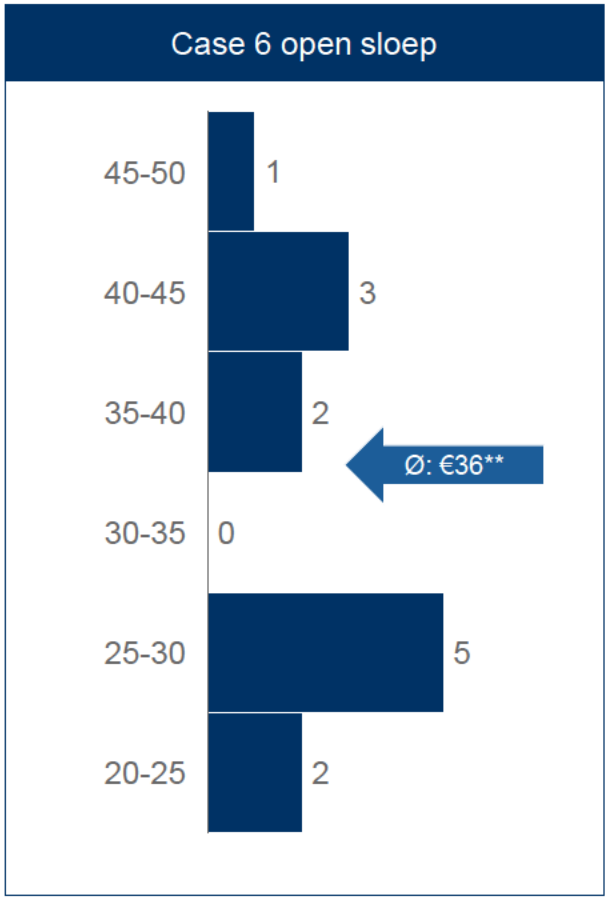
 Bron: Websites ticketverkopers

Voor de opbrengst per passagier voor salonboten en open sloepen (1/2), is gekeken naar geadverteerde prijzen per uur huur

Onderbouwing opbrengst per passagier uit ticketverkoop (1/2) voor Case 3, 4, en 6
€ per uur*







- Prijzen op deze pagina z jn geadverteerde prijzen inclusief BTW. De volgende pagina toont prijzen exclusief 9% BTW.
- In de getoond gemiddelde prijs is rekening gehouden met een gemiddelde huurduur van 3 uur. Lagere prijzen per uur zijn vaak voor langere huurduur.

 Bron: Websites ticketverkopers

Voor de opbrengst per passagier voor salonboten en open sloepen (2/2), zijn aannames gedaan over gemiddelde groepsgrootte en huurduur

Onderbouwing opbrengst per passagier uit ticketverkoop (2/2) voor Case 3, 4, en 6
€ per passagier*

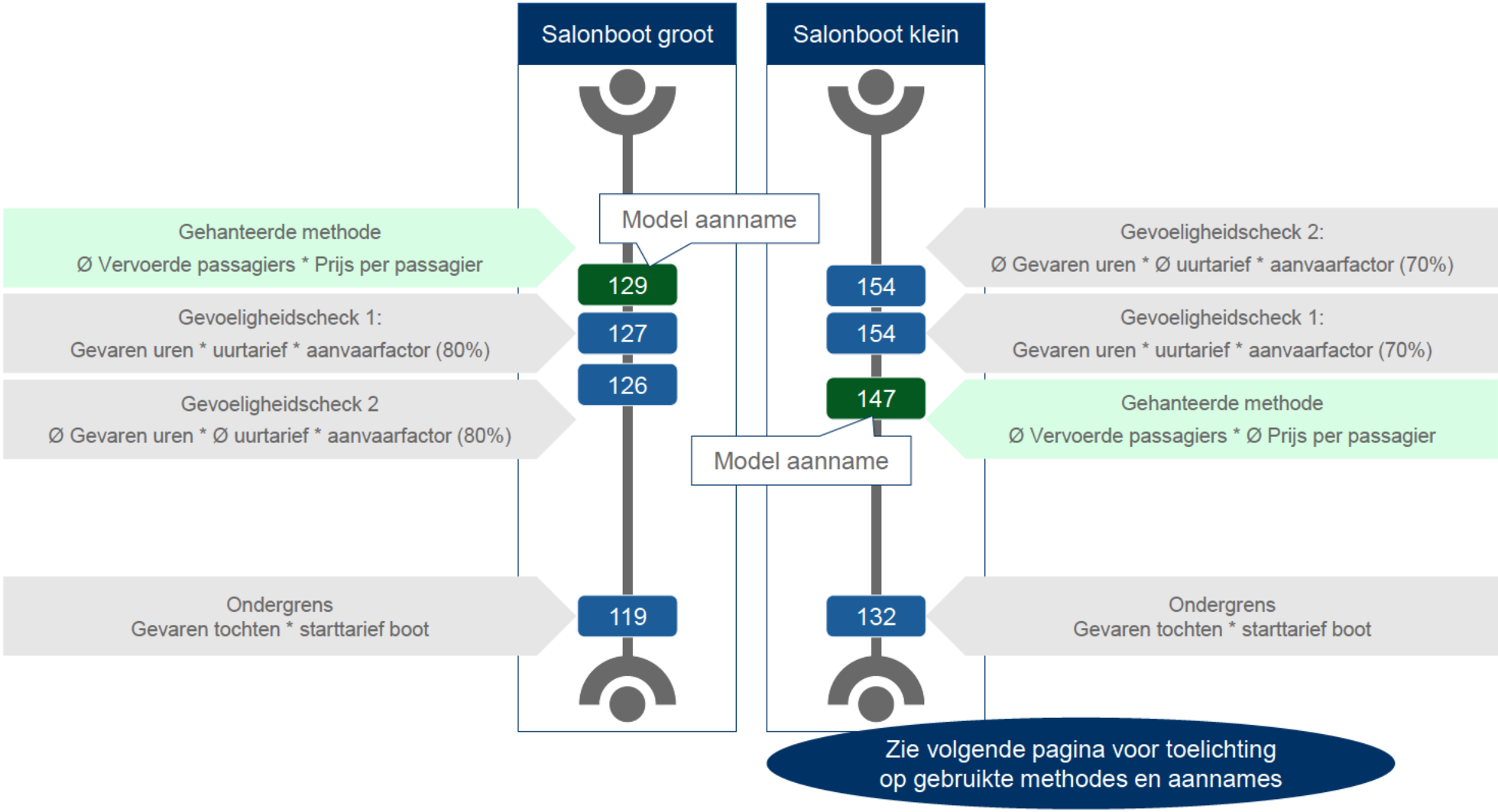
Case	Huur per uur (inc BTW)	Huur per uur (ex BTW)**	Duur huur	Groepsgrootte	Omzet per passagier	Groepsgrootte / bootcapaciteit
Case 3 grote salonboot	€ 284	€ 261	3	22	€ 35.6	22 / 30
Case 4 Kleine saloonboot	€ 232	€ 213	2	8	€ 53.3 ***	8 / 12
Case 6 Open sloep	€ 36	€ 33	3	5	€19.9	5 / (6 tot 9)

* Getoonde bedragen zijn exclusief 9% BTW. Bedragen op de vorige pagina zijn inclusief BTW
** De huur per uur wordt bij open sloepen goedkoper naarmate je langer huurt. Aangenomen is de gemiddelde huur bij 3 uur huur
*** Losse tickets voor kleine salonboten z jn goedkoper, met c. €25 (inc BTW). In het model is aangenomen dat 30% losse ticketverkoop is. Wat de gemiddelde opbrengst per passagier op €44 brengt

 Bron: Websites ticketverkopers

Voor salonboten is de omzet uit ticketverkoop gevalideerd met andere bronnen en schattingsmethoden

Schattingen omzet uit ticketverkoop voor salonboten, exclusief Horeca



Voor salonboten is de omzet uit ticketverkoop gevalideerd met andere bronnen en schattingsmethoden

Beschrijving methoden omzetschattingen ticketverkoop voor salonboten

Beschrijving	Hoe te interpreteren?	Gevoeligheid
Gehanteerde methode • Gemiddelde omzet berekenen voor alle boten • Omzet is het product van aantal vervoerde passagiers (belasting), de prijs per uur (proposities), het gemiddeld aantal passagiers per boot (aanname) en het gemiddeld aantal vaaruren per tocht (aanname)	• Een maat die gevoelig is voor de aanname over de gemiddelde grootte van een groep op een schip	• De omzet wordt onderschat als het aantal mensen op een boot lager ligt dan aangenomen 25 voor een grote salonboot en 8 voor een kleine salonboot • De omzet wordt overschat als het aantal uren per tocht lager ligt dan aangenomen 3 voor grote salonboot en 2 voor kleine salonboot
Ondergrens • Per boot de omzet berekenen, en daarvan het gemiddelde nemen • Omzet is het product van aantal tochten (AIS) en het starttarief om een schip te huren (proposities)	• Een absolute ondergrens, aangezien huurders gemiddeld langer dan het minimum huren	• Onderschat de omzet, doordat mensen gemiddeld langer op een boot blijven dan het minimum
Gevoeligheidscheck 1 • Per boot de omzet berekenen, en daarvan het gemiddelde nemen • Omzet is het product van vaaruren (AIS), prijs per uur (proposities) en ‘aanvaarfactor’ (aanname)	• Een vrij precieze maat wanneer het schip vooral op de grachten vaart • Een maat die gevoelig is voor de aanname over het aandeel commerciële uren; de aanvaarfactor	• De omzet wordt onderschat als het aandeel commerciële uren hoger ligt dan aangenomen 80% voor grote salonboot en 70% voor kleine salonboot • De omzet wordt onderschat wanneer reders kosten rekenen voor aanvaren
Gevoeligheidscheck 2 • Gemiddelde omzet berekenen voor alle boten • Omzet is het product van vaaruren (AIS), de prijs per uur (proposities) en ‘aanvaarfactor’ van 0.7 (aanname)	• Een vrij precieze maat wanneer het schip vooral op de grachten vaart. Vaaruren worden niet gemeten buiten Amsterdam	• Zou zowel te hoog als te laag kunnen zijn, omdat boten die veel varen voor een laag tarief, en boten die weinig varen voor een hoog tarief worden gemiddeld en vermenigvuldigd

 Bron: AIS; Belastingen; Eden McCallum analyse

Salonboten en grote sloepen realiseren naast ticketverkoop ook significante inkomsten uit de verkoop van eten en drinken

Beschrijving aannames en methode schatting omzet, inkoop en brutomarge uit verkoop aan boord

	Type	Aandeel van alle tochten*	Gem. Prijs**	Omzet	Inkoop***	Bruto marge
Case 3, salonboot groot	Niets, of alleen een drankje	60%	€2.5	c. €60 k	c. €30 k	c. €30 k
	Lunch	20%	€25			
	Diner	20%	€50			
Case 4, salonboot klein	Niets, of alleen een drankje	30%	€2.5	c. €87 k	c. €46 k	c. €41 k
	Lunch	40%	€25			
	Diner	30%	€55			
Case 5 open sloep	Niets, of alleen een drankje	100%	€4	€16 k	c. €5 k	c. €11 k

* Gebaseerd op het aandeel tochten tussen 12:00 en 13:00 voor lunch en tussen 18:00 en 20:00 voor diner
** Exclusief 21% BTW. Prijzen gebaseerd op online aangeboden arrangementen en ontvangen offertes.
*** De inkoopkosten zijn afhankelijk van de omzetmix, en hoger voor ingekochte catering (c 70%) dan voor drank (c. 30%)

 Bron: AIS data; websites ticketverkopers

Agenda

Samenvatting

Belangrijkste aannames

- Investering
- Omzet
- **Kosten**

Bevindingen per case

Overzicht aangenomen operationele kosten, exclusief afschrijving, inkoopkosten (eten en drinken) en rentelasten

Beschrijving aannames kosten

Case	Personeel*	Verzekering en onderhoud	Overige kosten**	Totaal	Toelichting
Case 1 Glasbak groot	186	24	13	223	• Personeelskosten geschat op 35% van de omzet (Ecorys), wat ruimschoots de schipper* met een groot vaarbewijs dekt • Verzekering en onderhoud conservatief geschat op respectievelijk 1% en 3% van aanschafprijs in lijn met Ecorys, overige kosten uitgegaan van de bovengrens van de kosten geschat door Ecorys
Case 2 Glasbak klein	154	16	9	179	
Case 3 Salonboot groot	36	26	5	67	• Bemanning: 1 schipper groot vaarbewijs en 1 hostess groot schip • Part-time factor*** van 0.4 FTE • Verzekering 1% aanschafprijs, onderhoud 3% aanschafprijs • Overige kosten bovengrens Ecorys
Case 4 Salonboot klein	49	18	3	70	• Bemanning: 1 schipper klein vaarbewijs en 1 hostess klein schip • Part-time factor*** van 0.7 FTE • Verzekering 1% aanschafprijs, onderhoud 3% aanschafprijs • Overige kosten bovengrens Ecorys
Case 5 Sloep groot	38.5	3.2	1.9	44	• Bemanning: 1 schipper klein vaarbewijs en 1 hostess klein schip • Part-time factor*** van 0.55 FTE • Verzekering 1% aanschafprijs, onderhoud 3% aanschafprijs • Overige kosten bovengrens Ecorys
Case 6 Sloep klein	7.5	1.4	1.2	10	• Personeelskosten geschat op €50k, 0.15 FTE aangenomen • Verzekering 1% aanschafprijs, onderhoud 3% aanschafprijs • Overige kosten bovengrens Ecorys

* Aangenomen kosten per FTE: schipper groot vaarbewijs €50k, schipper klein vaarbewijs €35k, hostess groot schip €40k, hostess klein schip €35k

** Overige kosten omvat met name ligplaatsgelden en energiekosten. Afdracht VRM is in het financiële model meegenomen onder commissies en belasting i.t.t. Ecorys

*** Schepen zijn niet continu in gebruik, en het personeel schaalt mee. Het aantal vaaruren ten opzicht van Case 1 en Case 2 is 36.5% (case 3), 64% (case 4) en 53% (case 5).

 Bron: Ecorys; jaarverslagen reders, AIS data; RPA lijst.

Agenda

Samenvatting

Belangrijkste aannames

- Investering
- Omzet
- Kosten

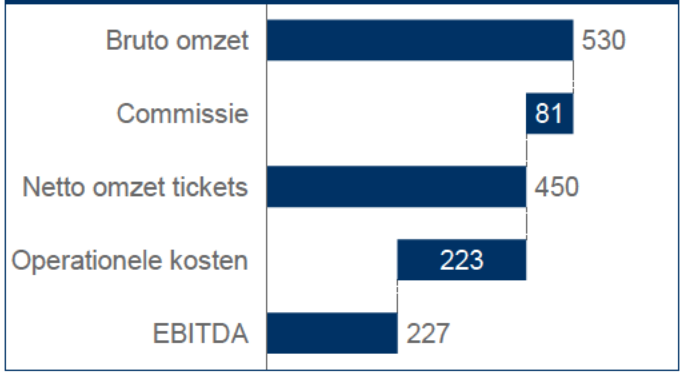
Bevindingen per case

De operationele terugverdientijd van case 1 - glasbak groot - is 3 jaar

Overzicht uitgangspunten en terugverdientijd glasbak (case 1 – bemand groot)



Waterval



Kengetallen

- **Investering: €601.2 k**
- **Operationele terugverdientijd: 3 jaar**
- **Rendement na 3 jaar: 28.3%**

Eigenschappen boot

- Vergunning: Bemand groot
- Capaciteit: 80 – 90 personen
- Afmeting (L x B): 20 x 4.25 m
- Aandrijving: Elektrisch

Uitgangspunten business case

- **Investering: €601.2 k**
  - Aanschaf: €601.2 k (€600 k aanschaf en €1.2 k opstartkosten)
  - Restwaarde: €0
- **Omzet: €449.6 k**
  - Volume: 47 k
  - Bruto prijs: €11.3
  - Commissies en belasting: €80.8 k
- **Kosten: €222.9 k**
  - Personeel: €185.6 k
  - Onderhoud: €24 k
  - Overige: €13.2 k

De operationele terugverdientijd van case 2 - glasbak klein - is 2 jaar

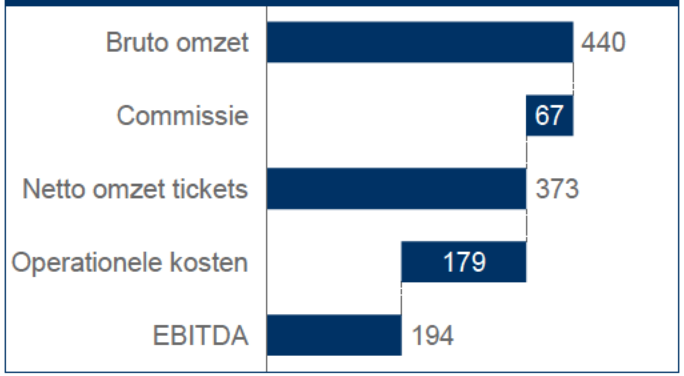
Overzicht uitgangspunten en terugverdientijd glasbak (case 2 – bemand gesloten)



Eigenschappen boot

- Vergunning: Bemand gesloten
- Capaciteit: 64 – 67 personen
- Afmeting (L x B): 14 x 3.75 m
- Aandrijving: Elektrisch

Waterval



Kengetallen

- **Investering: €401.2 k**
- **Operationele terugverdientijd: 2 jaar**
- **Rendement na 2 jaar: 44.1%**

Uitgangspunten business case

- **Investering: €401.2 k**
  - Aanschaf: €401.2 k (€400 k aanschaf en €1.2 k opstartkosten)
  - Restwaarde: €0
- **Omzet: €373.1 k**
  - Volume: 39 k
  - Bruto prijs: €11.3
  - Commissies en belasting: €66.9 k
- **Kosten: €179.2 k**
  - Personeel: €154 k
  - Onderhoud: €16 k
  - Overige: €9.2 k

 Bron: Pexels

De operationele terugverdientijd van case 3 - salonboot groot - is 5 jaar

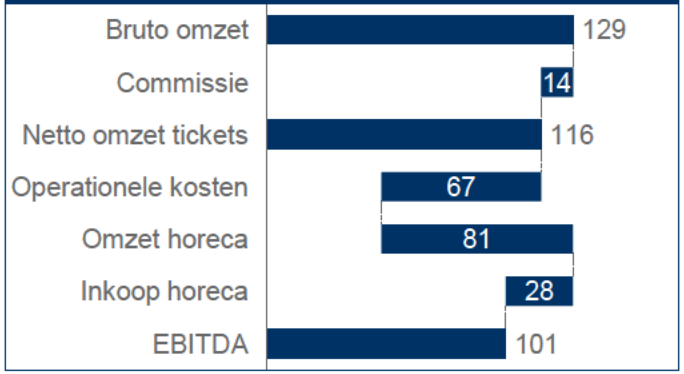
Overzicht uitgangspunten en terugverdientijd salonboot (case 3 – bemand groot)



Eigenschappen boot

- Vergunning: Bemand groot
- Capaciteit: 30 personen
- Afmeting (L x B): 14 x 3 m
- Aandrijving: Elektrisch

Waterval



Kengetallen

- **Investering: €351.2 k**
- **Operationele terugverdientijd: 5 jaar**
- **Rendement na 5 jaar: 18.9%**

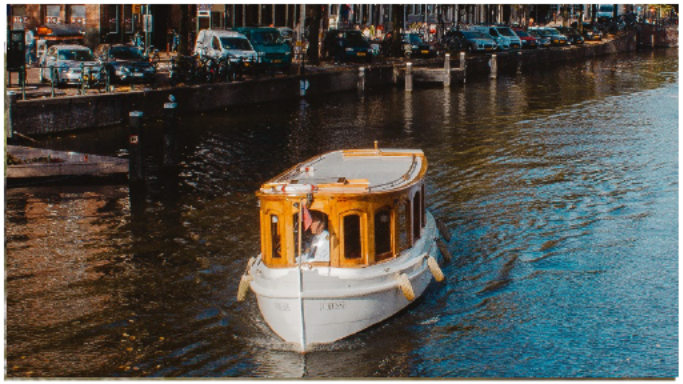
Uitgangspunten business case

- **Investering: €351.2 k**
  - Aanschaf: €651.2 k (€650 k aanschaf en €1.2 k opstartkosten)
  - Restwaarde: €300 k
- **Omzet: €196.3 k**
  - Bruto omzet: €129.2 k
  - Commissies en belasting: €13.5 k
  - Omzet horeca: €80.6 k
- **Kosten: €95.4 k**
  - Personeel: €36 k
  - Onderhoud: €26 k
  - Overige: €5.2 k
  - Horeca: €28.2 k

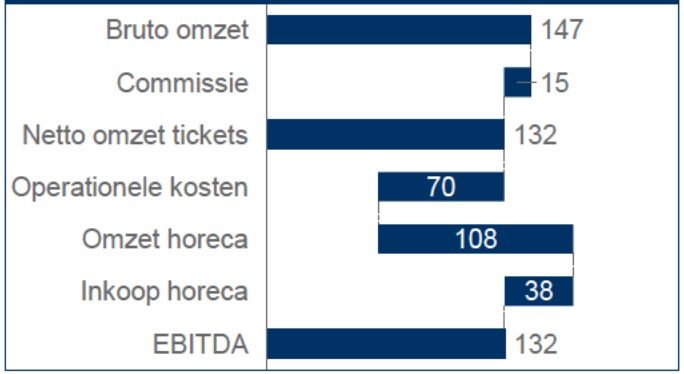
 Bron: Pexels

De operationele terugverdientijd van case 4 - salonboot klein - is 3 jaar

Overzicht uitgangspunten en terugverdientijd salonboot (case 4 – bemand gesloten)



Waterval



Kengetallen

- **Investering: €301.2 k**
- **Operationele terugverdientijd: 3 jaar**
- **Rendement na 3 jaar: 34.1%**

Eigenschappen boot

- Vergunning: Bemand gesloten
- Capaciteit: 12 personen
- Afmeting (L x B): 10 x 2.6 m
- Aandrijving: Elektrisch

Uitgangspunten business case

- **Investering: €301.2 k**
  - Aanschaf: €451.2 k (€450 k aanschaf en €1.2 k opstartkosten)
  - Restwaarde: €150 k
- **Omzet: €239.9 k**
  - Bruto omzet: €146.7 k
  - Commissies en belasting: €14.8 k
  - Omzet horeca: €108 k
- **Kosten: €107.7 k**
  - Personeel: €49 k
  - Onderhoud: €18 k
  - Overige: €2.9 k
  - Horeca: €37.8 k

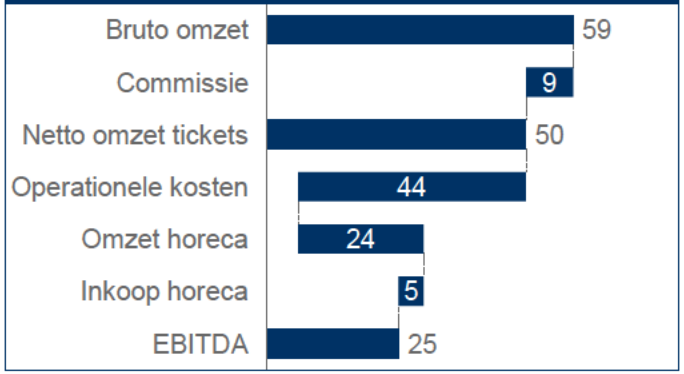
 Bron: Unsplash

De operationele terugverdientijd van case 5 - sloep groot - is 3 jaar

Overzicht uitgangspunten en terugverdientijd sloep (case 5 – bemand open)



Waterval



Kengetallen

- **Investering: €57.2 k**
- **Operationele terugverdientijd: 3 jaar**
- **Rendement na 3 jaar: 34.3%**

Eigenschappen boot

- Vergunning: Bemand open
- Capaciteit: 44 personen
- Afmeting (L x B): 10 x 3.15 m
- Aandrijving: Elektrisch

Uitgangspunten business case

- **Investering: €57.2 k**
  - Aanschaf: €81.2 k (€80 k aanschaf en €1.2 opstartkosten)
  - Restwaarde: €24 k
- **Omzet: €73.7 k**
  - Bruto omzet: €58.7 k
  - Commissies en belasting: €9.0 k
  - Omzet horeca: €24 k
- **Kosten: €48.4 k**
  - Personeel: €38.5 k
  - Onderhoud: €3.2 k
  - Overige: €1.9 k
  - Horeca: €4.8 k

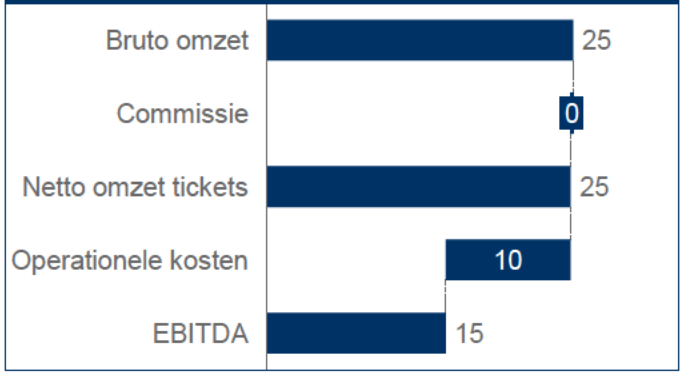
 Bron: Pixabay

De operationele terugverdientijd van case 6 - sloep klein - is 2 jaar

Overzicht uitgangspunten en terugverdientijd sloep (case 6 – onbemand)



Waterval



Kengetallen

- **Investering: €25.7 k**
- **Operationele terugverdientijd: 2 jaar**
- **Rendement na 2 jaar: 52.9%**

Eigenschappen boot

- Vergunning: Onbemand
- Capaciteit: 7 – 12 personen
- Afmeting (L x B): 5.5 x 2 m
- Aandrijving: Elektrisch

Uitgangspunten business case

- **Investering: €25.7 k**
  - Aanschaf: €36.2 k (€35 k aanschaf en €1.2 k opstartkosten)
  - Restwaarde: €10.5 k
- **Omzet: €24.7 k**
  - Volume: 1.25 k
  - Bruto prijs: €19.9
  - Commissies en belasting: €0.2 k
- **Kosten: €10.1 k**
  - Personeel: €7.5 k
  - Onderhoud: €1.4 k
  - Overige: €1.2 k

 Bron: Pixabay

Van: [redacted]@edenmccallum.com
Aan: [redacted]
Onderwerp: Vergunningen
Datum: donderdag 11 april 2019 21:47:52
Bijlagen: 190307 bestaande vergunningen.xlsx

Beste [redacted]

Na wat spitten in de gegevens over vergunningen (scatterplot), vielen me een paar zaken op. Aangezien dit bestand als belangrijke bron wordt gebruikt bij de analyse, zie ik het als belangrijk dat de data integriteit onbetwistbaar is. Ik wilde het graag voor mijn vakantie met je delen, zodat er eventueel al naar gekeken kan worden. Ik heb het bestand zoals ik het van jou heb ontvangen bijgevoegd, en verwijs je graag naar de volgende zaken:

- Bootnr 93, rederij Kooij. Breedte van de boot is 4.08m in plaats van 44.08m lijkt mij?
- Bootnr 207, rederij Smidtje Beheer. Deze boot staat genoteerd als bemand open, maar valt door zijn afmeting uit de toon. Klopt de classificatie als bemand open en de genoteerde lengte van 18m?
  Bootnr 212, Rederij friendship. Lengte van de boot is 10.37m in plaats van 1037m lijkt mij?
    - Bootnr 353, rederij E-boats. Deze boot staat genoteerd als bemand gesloten, maar is die daarvoor niet te lang met zijn 15.3 meter?

De opmerkingen over afmeting heb ik in mijn analyseversie van het bestand aangepast, maar boten herclassificeren durfde ik niet aan. Als achtergrond bij de vragen over bootafmetingen; Er zijn verschillende websites waar boten te koop worden aangeboden, maar die zijn in veel gevallen niet direct te vergelijken met de Amsterdamse boten. De vergelijking kan mogelijk wel gemaakt worden, als goed rekening gehouden wordt met de invloed van lengte en breedte (en materiaal) op de prijs van een boot. Zodoende is het voor het lopende onderzoek relevant om over goede gegevens van de vloot in Amsterdam te beschikken.

Tijdens mijn verblijf in Rome heb ik beperkt toegang tot mijn e-mail, dus mochten er urgente zaken of afstemming benodigd zijn, dan is het wellicht handig om te appen (sms, whatsapp, of signal).

Met vriendelijke groet,

[redacted]

Eden McCallum [redacted]

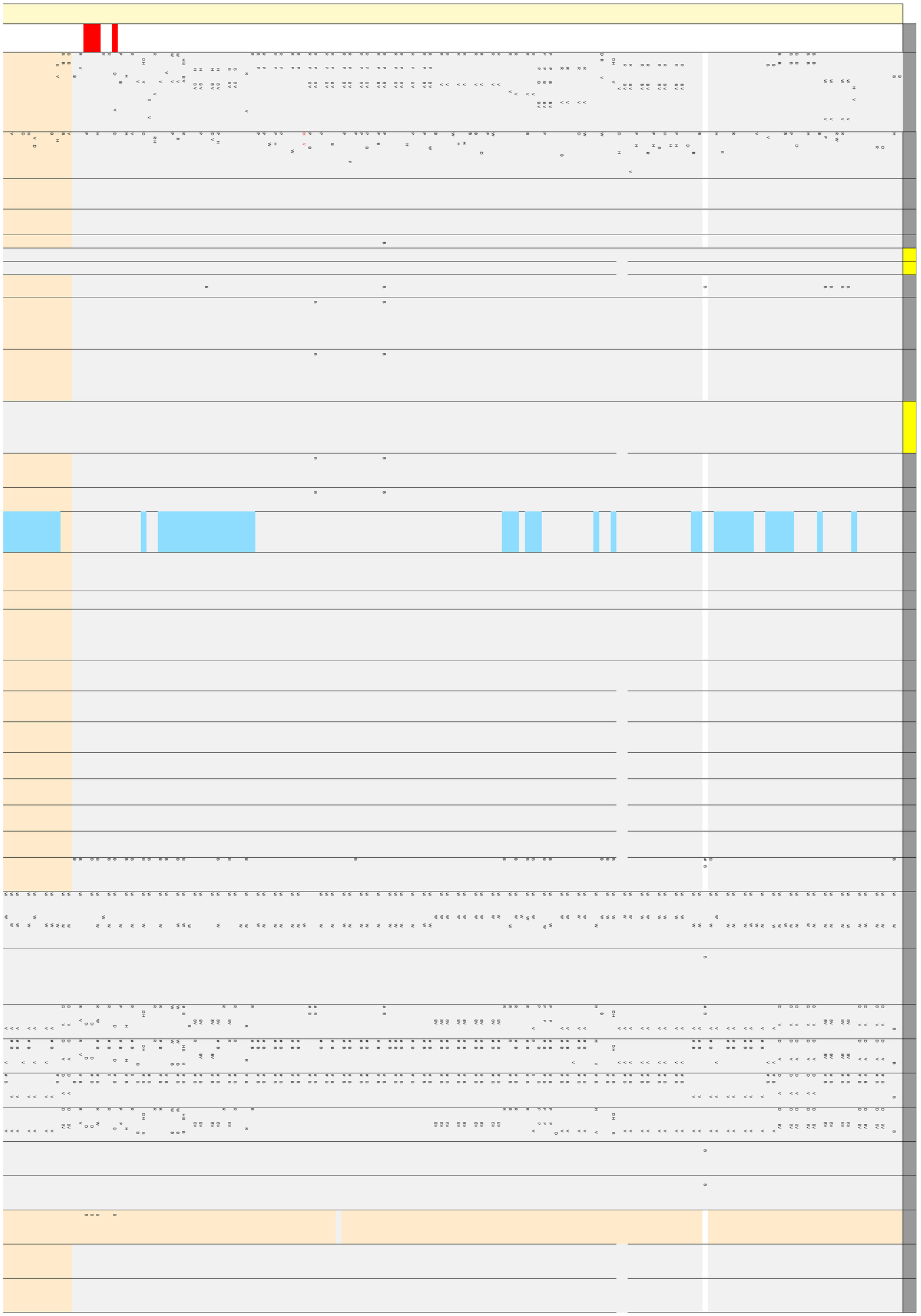
+31 6 [redacted]

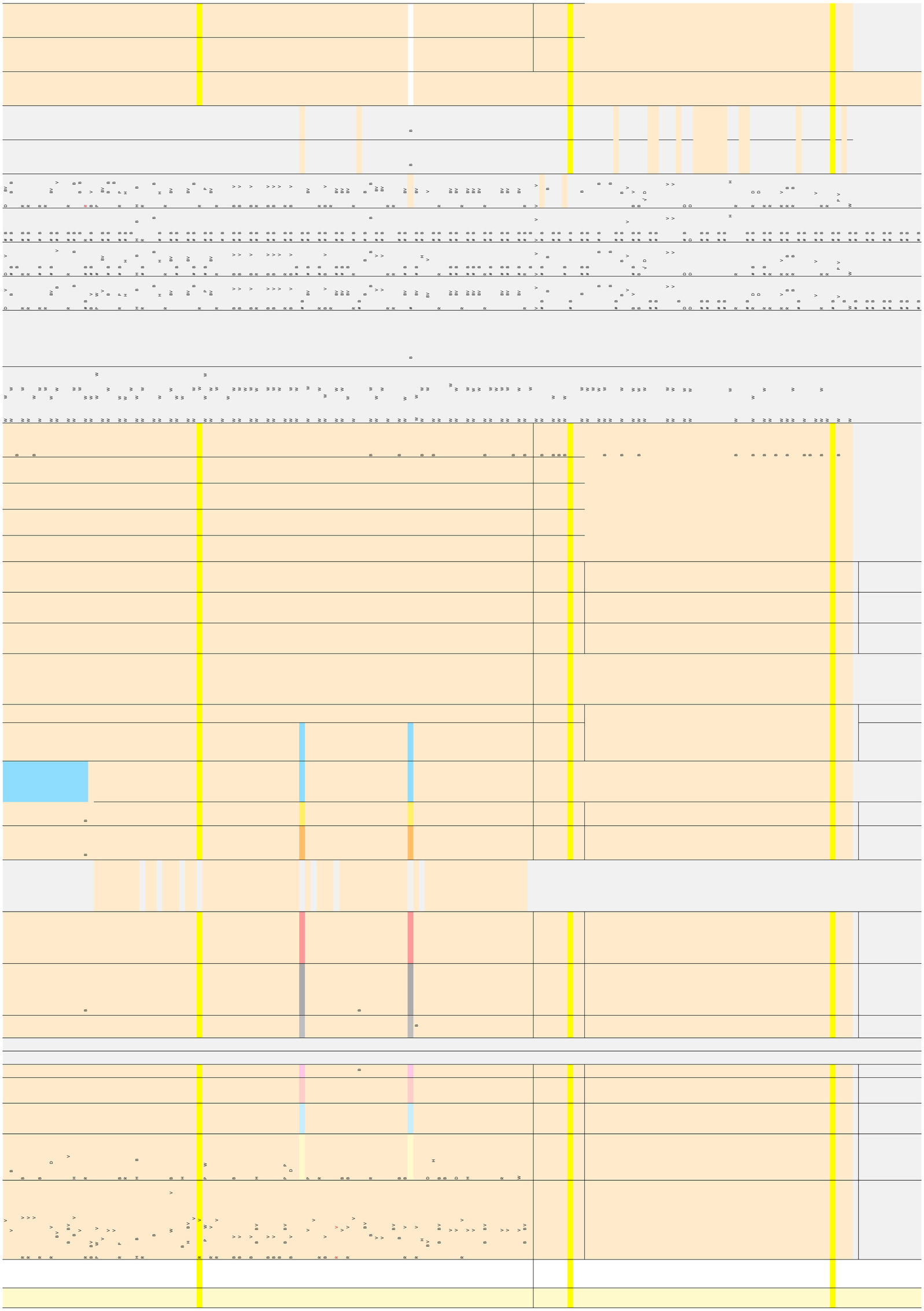
[redacted]@edenmccallum.com

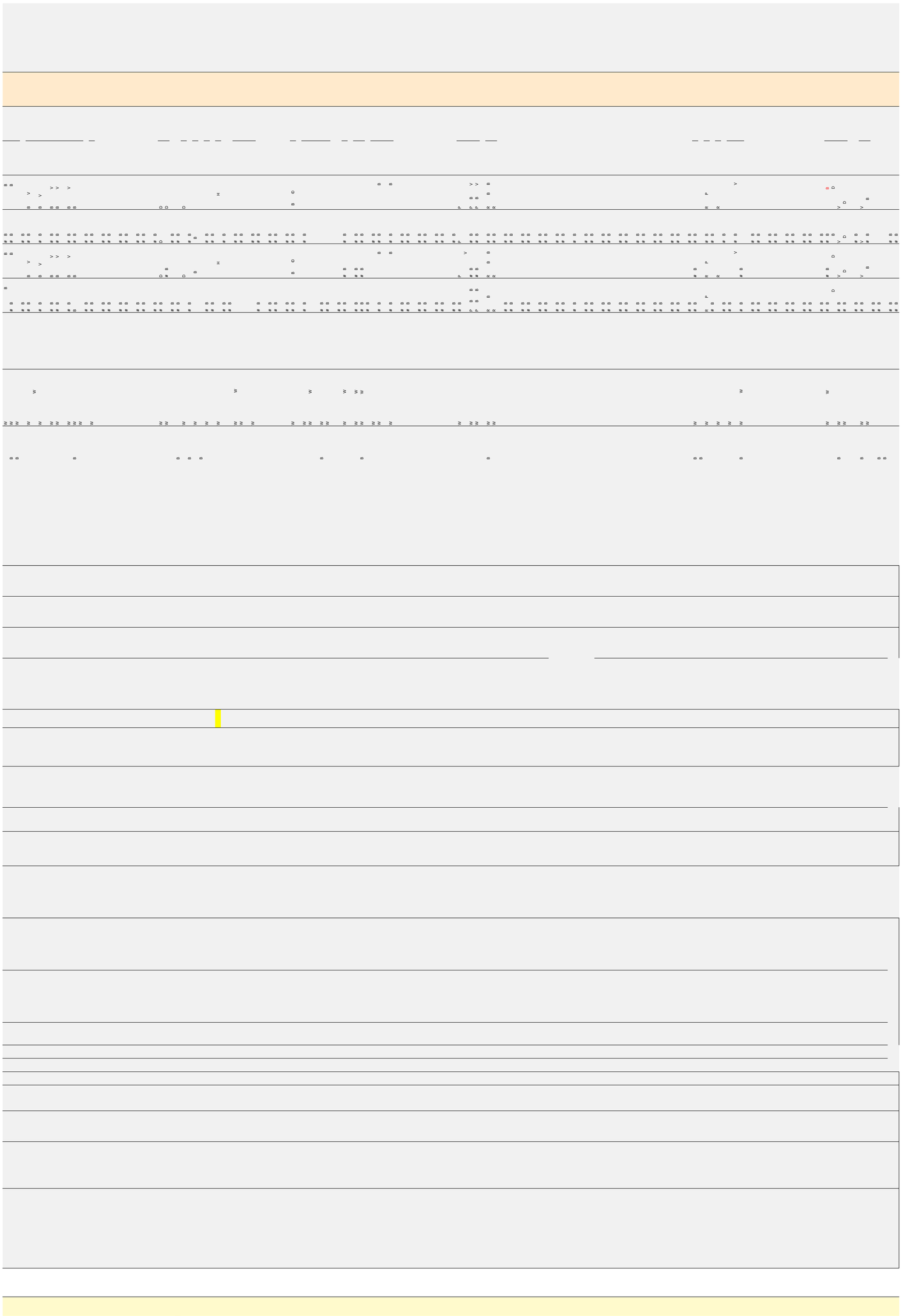
This message may contain information that is confidential, privileged or ot=erwise protected from disclosure. If you are not the intended recipient, p=ease notify our office immediately: you should not copy, forward, disclose or use the contents. Eden McCallum m=y monitor outgoing and incoming mail for business purposes. Eden McCallum =LP is a limited liability partnership registered in England and Wales (OC375785) with its registered office at Orion House, 5 Upper St Martin=80s Lane, London, WC2H 9EA and locally registered offices in Amsterdam =nd Zurich.

Status historisch	(Alle)
Eco	(Alle)
Aandrijving	(Alle)
PAX	(Alle)
PAX-cat	(Alle)
In gebruik genomen	(Meerdere items)
Type	(Alle)

Som van Aantal boten in gebruik genomen	Segment nieuw					
Segment oud	**Beeldbepalend**	**Groot**	**Onbemand**	**Overig**	**#N/B**	**Eindtotaal**
Bemand gesloten	42	8		15		65
Bemand groot	26	106		11		143
Bemand open	9	8		95		112
Onbemand			151			151
Waterfiets					100	100
Eindtotaal	**77**	**122**	**151**	**121**	**100**	**571**







Van: 5.1.2.e
Aan: 5.1.2.e 5.1.2.e
Onderwerp: Vervolg check in inplannen op dinsdag 23 april
Datum: donderdag 11 april 2019 10:11:19

Beste 5.1.2.e en 5.1.2.e

Ik heb even overleg gehad met 5.1.2.e en in verband met het paasweekend zouden we de vervolgcall graag alvast in de agenda willen zetten voor 23 april.
Zou dit voor jullie beiden lukken om 10.30 uur?

Ik hoor het graag. Mochten jullie een voorkeur hebben voor een ander tijdstip laat me dan even weten, dan probeer ik iets in de agenda te schuiven.

Met vriendelijke groet,
5.1.2.e

5.1.2.e | 5.1.2.e to 5.1.2.e & 5.1.2.e | Eden McCallum
T: &#=3;31 (0)20 3030 749 | E: 5.1.2.e @edenmccallum.com=/span>
Eden McCallum LLP | www.edenmccallum.com=/o:p>

F=nd our privacy policy here

This message may contain information that is confidential, privileged or ot=erwise protected from disclosure. If you are not the intended recipient, p=ease notify our office immediately: you should not copy, forward, disclose or use the contents. Eden McCallum m=y monitor outgoing and incoming mail for business purposes. Eden McCallum =LP is a limited liability partnership registered in England and Wales (OC375785) with its registered office at Orion House, 5 Upper St Martin=80s Lane, London, WC2H 9EA and locally registered offices in Amsterdam =nd Zurich.

Van: [redacted]@edenmccallum.com
Aan: [redacted]@waternet.nl
Cc: [redacted]
Onderwerp: Vragen over RPA lijst
Datum: vrijdag 26 april 2019 9:31:19
Bijlagen: 190307 bestaande vergunningen.xlsx

Beste [redacted]

Van [redacted] begreep ik dat ik uiterlijk vanochtend mijn vragen over de RPA lijst met je zou moeten delen, in verband met je vakantie. Ik heb de laatste versie van het bestand dat ik heb gekregen bijgevoegd. Dit zijn de vragen;

Vragen over specifieke gegevens:

- Bootnr 93, rederij Kooij. Breedte van de boot is =.08m in plaats van 44.08m lijkt mij? Of is het 4.40m?
- Bootnr 207, rederij Smidtje Beheer. Deze boot staat genoteerd als bemand open, maar valt door zijn afmeting uit de toon. Klopt de classificatie als bemand open en de genoteerde lengte van 18m?
- Bootnr 212, Rederij friendship. Lengte van de boot is 10.37m in plaats van 1037m lijkt mij?
- Bootnr 353, rederij E-boats. Deze boot staat genoteerd als bemand gesloten, maar is die daarvoor niet te lang met zijn 15.3 meter?

Algemene vragen:

- Niet alle boten zijn gekoppeld aan een KvK nummer, maar ze zijn wel allemaal gekoppeld aan een bedrijf. Is het mogelijk om de gegevens aan te vullen, zodat iedere boot aan een bedrijf te koppelen is?
- Is de aandrijving altijd up-to-date, of zou het kunnen dat een reder zijn dieselschip heeft om laten bouwen naar elektrisch, zonder dat het in dit bestand is verwerkt?

=o:p>
De gegevens over boten met een vergunning zijn een belangrijke pijler van het onderzoek naar de terugverdientijd. Binnen de mogelijkheden die er zijn, is het van groot belang om met een zo compleet mogelijke en accurate set gegevens te werken. In die context zijn bovenstaande vragen opgesteld. Hopelijk vind je de tijd om voor je vakantie een reactie te sturen.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

&nbs=;
Eden McCallum [redacted]
+31 6 [redacted]

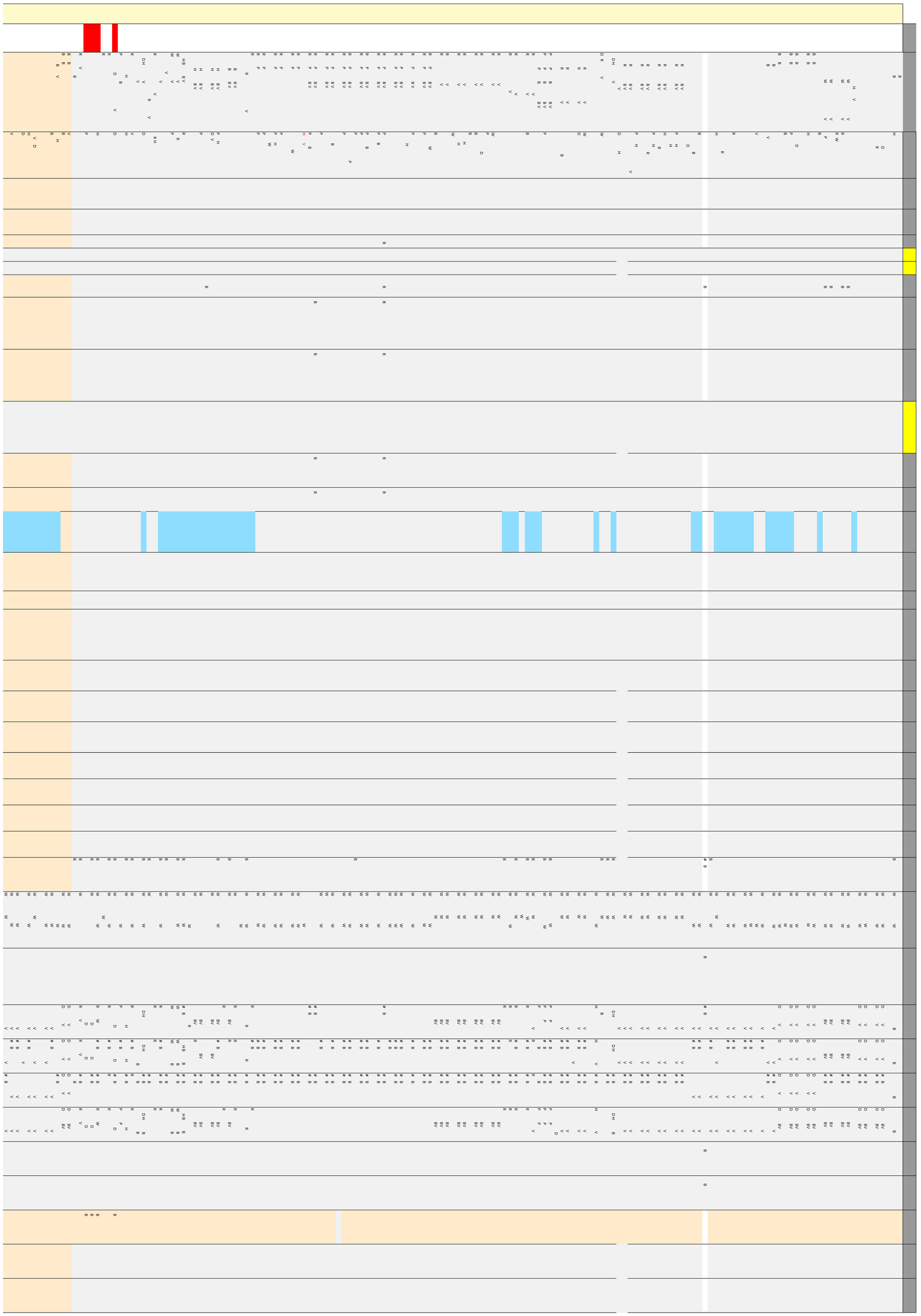
[redacted]@edenmccallum.com

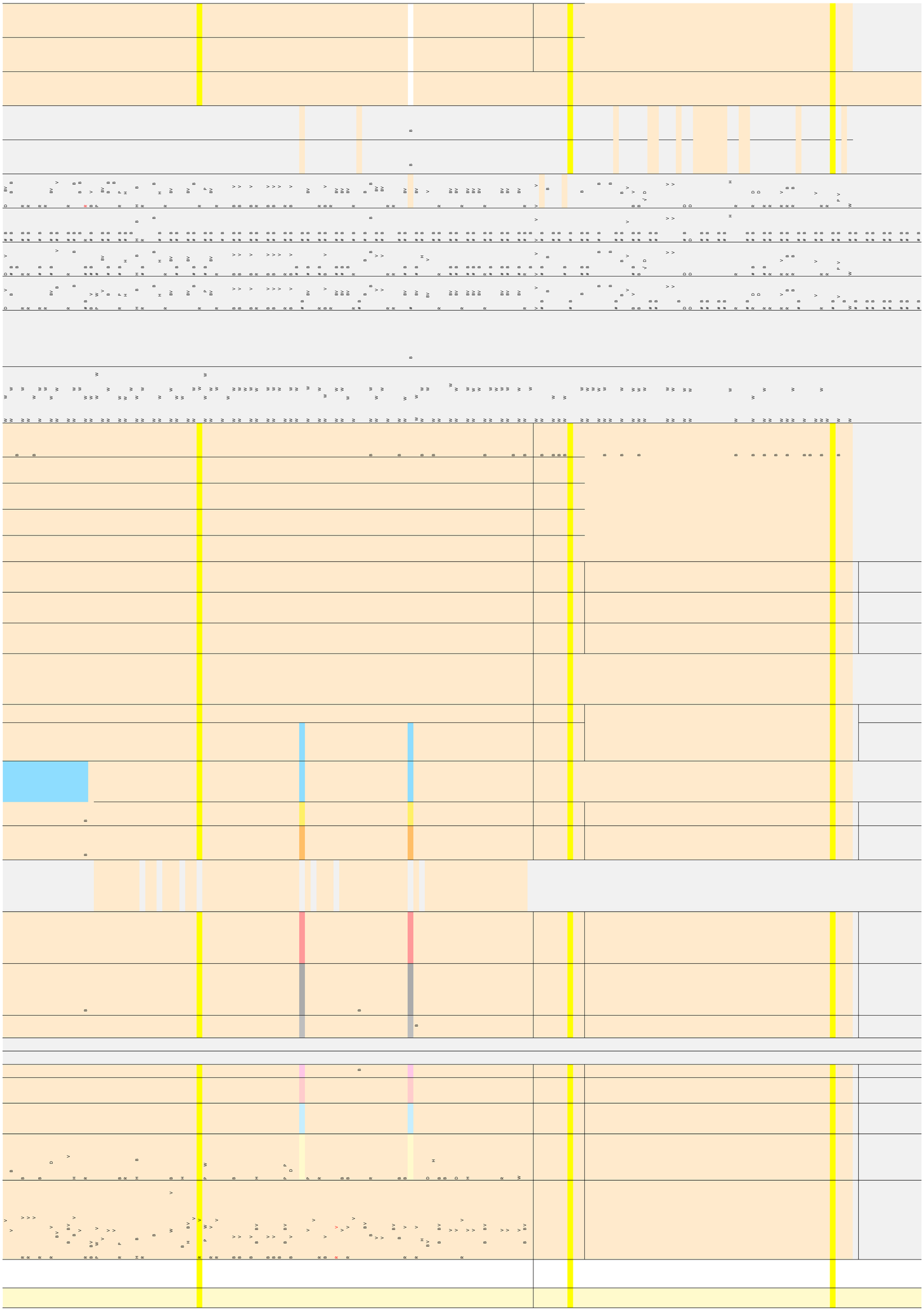
<=pan lang=EN-US>

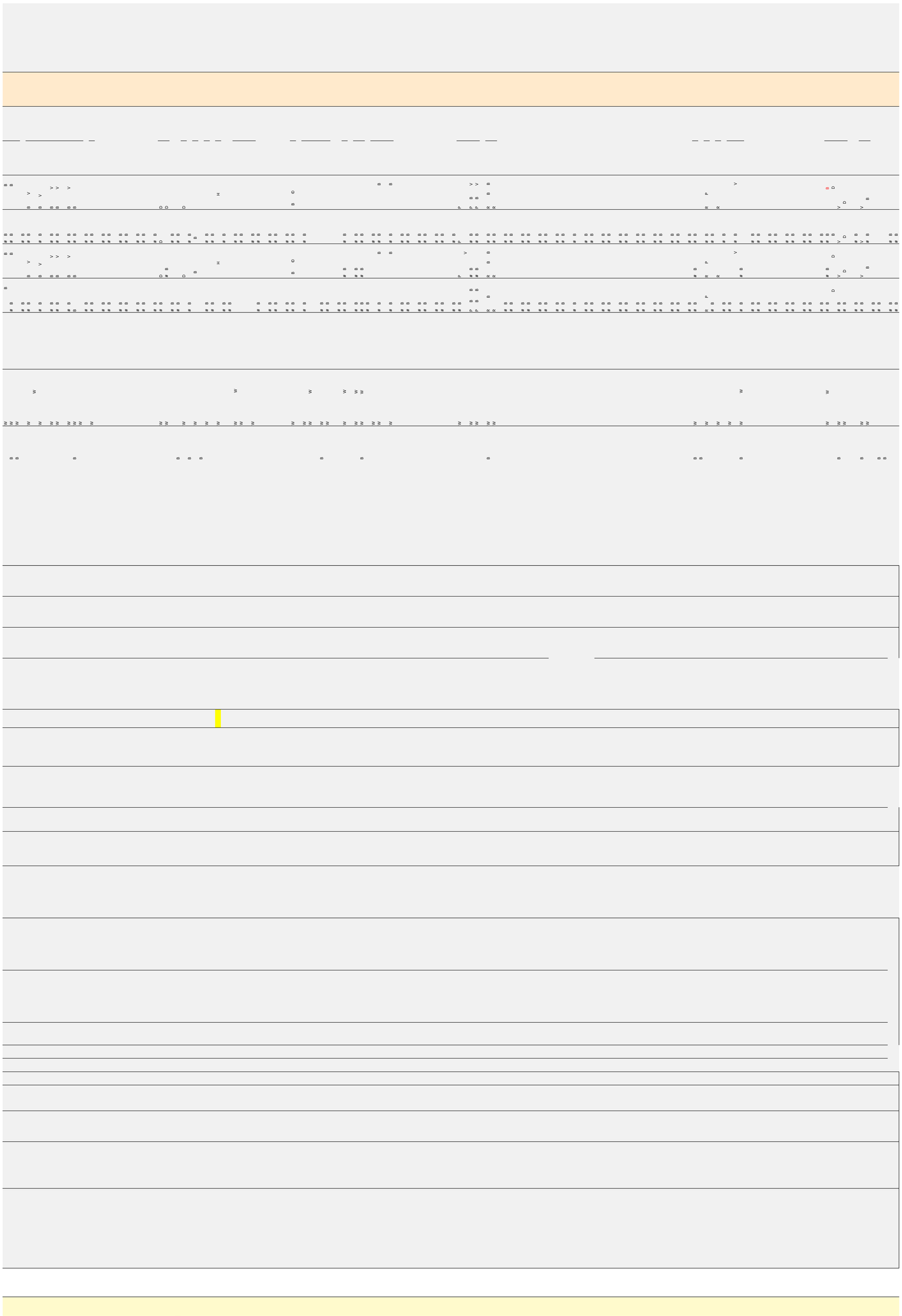
This message may contain information that is confidential, privileged or ot=erwise protected from disclosure. If you are not the intended recipient, p=ease notify our office immediately: you should not copy, forward, disclose or use the contents. Eden McCallum m=y monitor outgoing and incoming mail for business purposes. Eden McCallum =LP is a limited liability partnership registered in England and Wales (OC375785) with its registered office at Orion House, 5 Upper St Martin=80s Lane, London, WC2H 9EA and locally registered offices in Amsterdam =nd Zurich.

Status historisch	(Alle)
Eco	(Alle)
Aandrijving	(Alle)
PAX	(Alle)
PAX-cat	(Alle)
In gebruik genomen	(Meerdere items)
Type	(Alle)

Som van Aantal boten in gebruik genomen	Segment nieuw					
Segment oud	**Beeldbepalend**	**Groot**	**Onbemand**	**Overig**	**#N/B**	**Eindtotaal**
Bemand gesloten	42	8		15		65
Bemand groot	26	106		11		143
Bemand open	9	8		95		112
Onbemand			151			151
Waterfiets					100	100
Eindtotaal	**77**	**122**	**151**	**121**	**100**	**571**







Van: [redacted]@edenmccallum.com
Aan: [redacted]
Cc: [redacted]
Onderwerp: de rekening - interview
Datum: maandag 13 mei 2019 12:23:29

Beste [redacted], [redacted]

Via deze mail verbind ik jullie weer even aan elkaar. [redacted] heeft mij veel verteld over de waarde van schepen in een interview in Zaandam. @[redacted], kun jij hem laten weten waar zijn factuur naartoe moet?

Met vriendelijke groet,

[redacted]

Eden McCallum [redacted]

+31 6 [redacted]

[redacted]@edenmccallum.com

This message may contain information that is confidential, privileged or ot=erwise protected from disclosure. If you are not the intended recipient, p=ease notify our office immediately: you should not copy, forward, disclose or use the contents. Eden McCallum m=y monitor outgoing and incoming mail for business purposes. Eden McCallum =LP is a limited liability partnership registered in England and Wales (OC375785) with its registered office at Orion House, 5 Upper St Martin=80s Lane, London, WC2H 9EA and locally registered offices in Amsterdam =nd Zurich.

Van: 5.1.2.e
Aan: 5.1.2.e
Onderwerp: Fwd: taxateurs schepen
Datum: dinsdag 7 mei 2019 16:12:44

Dag 5.1.2.e

Vanuit gemeentelijke contacten met nautische experts kwam onderstaande lijst van taxateurs naar boven. Deze lijst is ook eerder aan Ecorys doorgegeven - Ecorys heeft echter nul op het rekest gekregen (zie ook onderstaande email conversatie) …. ik denk dat dit met name te maken heeft met de aanpak van Ecorys. Bij persoonlijke benadering (bellen en korte bespreking) denk ik dat meer mogelijk is.

5.1.2.e (5.1.2.e
Woonboottaxateur / makelaar
info@wonenopwater nl
5.1.2.e

Doeve Makelaars en Taxateurs (=ander en 5.1.2.e
info@doevemakelaar.nl
010 =48 9830

Fikkers Scheepsmakelaardij - taxatiebureau
info@fikkers nl
050 3111 404

Duursma Versluijs Experts Taxateurs
info@duursma.info
088 7788 666

Daarnaast hebben we nog meer taxateurs gevonden die nog niet benaderd zijn:

DOEVE MAKELAARS EN TAXATEURS
https://www.doevemakelaar.nl/nl/contact
Tel. int.&#=3;31 (0)10 – 248 98 30
Fax. int.+31 (0)10 =E2[illegible] 248 99 50
Mobiel. int.+31 (0)6 5.1.2.e
E-mail info@doevemakelaar.nl

NEDERLANDSE BOND van MAKELAARS in SCHEPEN
https://www.nbms.nl/leden/rijn-en-binnenvaart/
Op deze website is een lijst van taxateurs.

SCHEPENKRING
https://www.schepenkring.nl/service/taxatie.html
Volgens mij ook een netwerk van taxateurs.

Groeten,

5.1.2.e

Begin doorgestuurd bericht:

Van: 5.1.2.e 5.1.2.e @ecorys.com>
RE: taxateurs schepen
Datum: 27 maart 2019 om 15:21:35 CET
Aan: "5.1.2.e < 5.1.2.e **@amsterdam.nl>**
Kopie: "5.1.2.e **=lt;**5.1.2.e **@amsterdam.nl>,** 5.1.2.e
5.1.2.e **<** 5.1.2.e **@ecorys.com>**

Hoi 5.1.2.e **,**

Inmiddels hebben wij contact met een tweede taxateur gehad. Deze hebben wij telefonisch gesproken en de taxateur heeft uitgelegd wat de moeilijkheden zijn om de gevraagde taxatie uit te kunnen voeren. De taxateur gaf de volgende redenen:

1. **Om een goede taxatie te kunnen uitvoeren moeten per segment meerdere schepen getaxeerd worden, omdat de onderlinge verschillen groot zijn. Per segment zouden er minimaal vijf schepen getaxeerd moeten worden. Naast een voldoende grote groep vergt de taxatie ook toegang tot het schip. Een taxatie alleen op basis van de buitenkant zegt te weinig. De belangrijkste 'waarde' bevindt zich in het schip – staat van de motor en het aansturingsmechanisme, algehele onderhoudsstaat, certificaten etc. Dit betekent dat de taxateur aan boord van het schip moet kunnen, iets waarvoor toestemming van de schippers/reders nodig is.**
2. **De restwaarde of verkoopwaarde hangt niet alleen af van de staat waarin het schip verkeerd, maar is ook afhankelijk van externe factoren (ontwikkeling toerisme bv.). Deze zijn lastig te bepalen.**
3. **Verder is de waarde afhankelijk van gemeentelijke beleidskeuzes. Momenteel zorgt dat voor spanningen in de sector die er op hun beurt op dit moment voor zorgen dat de restwaarde laag is.**

Deze taxateur geeft aan niet mee te willen werken aan de opdracht (om bovengenoemde redenen). Verder geeft de taxateur aan hij een andere taxateurs kent die deze opdracht wel zouden aannemen. Kortom, twee van de vier benaderde taxateurs hebben te kennen gegeven geen interesse te hebben. Wij hebben sterk onze twijfels of de reactie van de andere twee taxateurs positief zal zijn.
Wij wachten nog even hun reactie af en zullen jullie op de hoogte houden. Als wij op korte termijn geen positieve reactie ontvangen, zouden wij willen voorstellen om de rapportage af te ronden en met jullie en de geïnterviewde reders te delen.

Met vriendelijke groeten,
5.1.2.e

From: 5.1.2.e < 5.1.2.e @amsterdam.nl>
Sent: woensdag 27 maart 2019 12:48
To: 5.1.2.e < 5.1.2.e @ecorys.com>
Cc: 5.1.2.e < 5.1.2.e @amsterdam.nl>; 5.1.2.e
< 5.1.2.e @ecorys.com>

Subject: Re: taxateurs schepen

Beste [redacted],

Prima, wij wachten jullie bericht af.

Wanneer verwachten jullie ongeveer reactie van de andere taxateurs?

Groeten,

[redacted]

Verstuurd vanaf mijn ipad

Op 27 mrt. 2019 om 10:07 heeft [redacted]@ecorys.com> het volgende geschreven:

Beste [redacted]

Dank voor de lijst met taxateurs. Wij hebben hen allen gisteren benaderd met de vraag of zij ons kunnen helpen bij het bepalen van de restwaarde. Een van de taxateurs heeft direct gereageerd en aangegeven dat zij niet bekend zijn met de markt (zij werken alleen met woonarken). Wij hopen spoedig antwoord van de andere drie taxateurs te ontvangen. Wanneer wij meer zicht hebben lijkt het ons goed met jullie te spreken over het gevolg.

Inmiddels heeft een tweede reder ons gevraagd naar de status van het project. Ik zal aangeven dat wij nog bezig zijn met de rapportage. Wij merken wel dat reder wat onrustig worden, te meer omdat het al even geleden is dat wij hen gesproken hebben. Hoe moeten wij hier mee omgaan?

Met vriendelijke groeten, mede namens [redacted]
[redacted]

From: [redacted] <[redacted]@amsterdam.nl>
Sent= dinsdag 26 maart 20=9 9:03
To: [redacted] <[redacted]@ecorys.com>; [redacted]
[redacted]@ecorys.com>
Cc: [redacted]@amsterdam.nl>
Subject: FW: taxateurs schepen

Dag [redacted] en [redacted],
Na navraag in ons nautische netwerk kwamen wij op de volgende taxateurs.

Wat is handig? Kunnen jullie vandaag contact opnemen en dat wij daarna contact hebben over de kosten en opdrachtverstrekking?
Groeten,

[redacted] ([redacted]

Woonboottaxateur / makelaar
info@wonenopwater.nl
5.1.2.e

info@doevemakelaar.nl
010 248 9830

Fikkers Scheepsmakelaardij - taxatiebureau
info@fikkers.nl
050 3111 404

Duursma Versluijs Experts Taxateurs
info@duursma.info

088 7788 666

<=r class="">

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=span class="Apple-converted-space">
https://www.amsterdam.nl/proclaimer.

De gemeente Amsterdam streeft naar optimale dienstverlening en zorgvu=dige 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 hoo=te te stellen en de e-mail te verwijderen zonder de informatie te gebruike= en te delen met anderen. Voor verdere informatie over de rechten op infor=atie, zie https://www.amsterdam.nl/proclaimer.

<=div>

=