Noord-Holland

Initiatiefvoorstel

Bootdienst

IJmuiden - Amsterdam

3 maart 2015

Aan Provinciale Staten van Noord-Holland

1. Inleiding

Op 19 januari 2015 heeft de statencommissie Mobiliteit de conclusie getrokken dat een herstart van de bootdienst IJmuiden – Amsterdam niet haalbaar is. De commissie wilde alleen nog laten kijken naar de mogelijkheid van een recreatief/toeristische bootdienst in de zomerperiode.

De commissie volgde hiermee een advies van de Werkgroep Personenvervoer over water van december 2014. [1] Deze werkgroep bestond uit leden van provinciale staten. De werkgroep was ingesteld naar aanleiding van een motie van 24 juni 2013. [2]

Voor haar negatieve advies van december 2014 gaf de Werkgroep Personenvervoer over water *twee redenen*:
- de jaarlijkse *kosten* en kosten van investeringen zijn *te hoog*
- gemeenten willen geen financiële bijdragen geven.

Voor wat betreft de kosten baseerde de werkgroep zich op het Eindrapport van MuConsult B.V. [3]
De kostenberekeningen van MuConsult zijn als bijlage 1 bij dit initiatiefvoorstel gevoegd.

MuConsult had vijf varianten doorgerekend. De jaarlijkse exploitatiekosten variëren in deze doorrekening van 2,3 miljoen euro, in de goedkoopste variant, tot 4,8 miljoen in de duurste variant. In de preferente referentievariant van MuConsult bedragen de jaarlijkse exploitatiekosten 2,9 miljoen.
De opbrengsten uit kaartverkoop raamt MuConsult jaarlijks op 1,1 tot 1,7 miljoen euro.
In de preferente referentievariant zou dan een *jaarlijkse provinciale bijdrage* nodig zijn *van minimaal 1,2 miljoen en maximaal 1,8 miljoen euro*.
Voor de vier andere varianten heeft MuConsult geen gespecificeerde opbrengsten geraamd. Bij deze varianten van MuConsult ontbreekt dan ook een raming van de benodigde jaarlijkse provinciale bijdrage.

---

[1] Werkgroep PVOW, Rapport MuConsult Personenvervoer over water in het Noordzeekanaalgebied, Kenmerk 518400/518405, december 2014

[2] Motie 6-6 / 24-6-2013 Hoogerwerf (D66), Ajouaa (PvdA), Brummer (VVD) en Eelman (CDA), aangenomen

[3] MuConsult, Personenvervoer over water in het Noordzeekanaal gebied, Eindrapport, Kenmerk PRO250, 1 december 2014

2. Voorgeschiedenis

Het kantoorgebouw van Connexxion en de steiger aan het Pontplein in IJmuiden zijn nog volledig intact. De foto is genomen op 20 februari 2015.

Tot 1 januari 2014 onderhield Connexxion een bootdienst IJmuiden – Amsterdam onder de naam Fast Flying Ferries. De overeenkomst hiervoor tussen de provincie en Connexxion liep tot en met 31 december 2013. De bootdienst was gestart in 1998.
Volgens deze overeenkomst ontving Connexxion van de provincie een jaarlijkse provinciale bijdrage van 1,2 miljoen euro.
Verondersteld is dat Connexxion alleen bereid zou zijn tot verlenging van de overeenkomst, indien vanaf 2014 de jaarlijkse provinciale bijdrage zou worden verhoogd naar 1,5 miljoen.

Op 26 februari 2013 besloten gedeputeerde staten niet opnieuw een contract te sluiten voor de bootdienst. Gedeputeerde staten gaven hiervoor onder meer als argument: "GS willen door middel van marktwerking meer kwaliteit voor meer mensen bereiken. De kans op een succesvolle aanbesteding voor de FFF is echter gering. De FFF is in haar huidige vorm voor een vervoerder namelijk een verliesgevende verbinding. De huidige vervoerder - Connexxion – heeft derhalve ook aangegeven onder de huidige voorwaarden niet geïnteresseerd te zijn in een nieuwe aanbesteding." [4] Hierop is de bootdienst op 31 december 2013 gestaakt.

[4] Gedeputeerde staten, Aanvullende informatie m.b.t. de Fast Flying Ferry, brief aan provinciale staten, kenmerk 166498/207002, juni 2014

Poster die opriep een petitie te tekenen voor behoud van de Fast Flying Ferry, najaar 2013.

Met het aannemen van de al genoemde motie van provinciale staten van 24 juni 2013 hebben provinciale staten echter wel de mogelijkheid willen openhouden dat de bootdienst in enigerlei vorm zou worden voortgezet. In deze motie hadden provinciale staten verzocht de tot dan jaarlijks in de provinciebegroting opgenomen jaarlijkse provinciale bijdrage van 1,2 miljoen beschikbaar te laten blijven in 2014 en 2015. Afhankelijk van onder meer de bevindingen van de Werkgroep Personenvervoer over water zou voor de jaren daarna dan een nieuwe integrale afweging gemaakt kunnen worden. [5]
Provinciale staten hebben deze intentie bevestigd bij de vaststelling van de laatste begrotingswijziging 2014 op 15 december 2014. Daarbij is, in elk geval voor 2014, een bedrag van 1,2 miljoen geoormerkt voor "vervoer over water". [6]
Dit bedrag is niet besteed, omdat de bootdienst IJmuiden – Amsterdam in 2014 niet meer heeft gevaren.

Over de correspondentie tussen de provincie en Connexxion die heeft geleid tot beëindiging van het contract hebben provinciale staten uitvoerig gesproken in hun vergadering van 3 februari 2014. Daarop hoeft hier niet te worden teruggekomen.

Nadien heeft zich voor wat betreft Connexxion echter nog een zeer opmerkelijk feit voorgedaan.
Connexxion heeft namelijk op 1 mei 2014 desgevraagd aan de provincie laten weten dat het bedrijf na een globale berekening in staat zou zijn de bootdienst te hervatten bij een jaarlijkse provinciale

[5] Motie 6-6 / 24-6-2013 Hoogerwerf (D66), Ajouaa (PvdA), Brummer (VVD) en Eelman (CDA), aangenomen

[6] Voordracht 2014 | 90, Laatste begrotingswijziging 2014, aangenomen op 15 december 2014

bijdrage van 1,2 miljoen. [7] Een verhoging van de provinciale bijdrage zou dan dus niet meer nodig zijn geweest. Voor zover ons bekend, is hierop van de zijde van de provincie niet gereageerd.

Nadien, begin januari 2015, heeft Connexxion echter besloten dat de nautische tak niet meer tot de kernactiviteiten behoort. [8] Connexxion exploiteert thans uitsluitend nog de veerdienst Maassluis – Rozenburg.

[7] Brief van Connexxion aan de Provincie Noord-Holland, Kenmerk MG/010514/CXX, 1 mei 2014.

[8] http://water.connexxion.nl/diensten/602/veerdienst-genemuiden-zwartsluis-over-in-andere-handen/3579

3. Probleemstelling

De afweging tussen een provinciale financiële bijdrage voor een bootdienst enerzijds en anderzijds de economische én maatschappelijke baten van zo'n dienst is een politieke.

In ieder geval de bedrijfsvoering van Snackbar Bastiaans bij de steiger in IJmuiden zal zeer gebaat zijn met herstart van een bootdienst IJmuiden-Amsterdam.

Belangrijk daarbij is uiteraard de hoogte van de bijdrage. De Werkgroep Personenvervoer over water vond in haar negatieve advies deze bijdrage in elk geval "te hoog". In het advies is niet aangegeven welke financiële grens de werkgroep heeft gehanteerd om te komen tot de conclusie "te hoog".
Uit de op 24 juni 2013 aangenomen motie zou evenwel mogen worden afgeleid dat een jaarlijkse provinciale bijdrage van maximaal 1,2 miljoen euro in beginsel en onder omstandigheden nog steeds aanvaardbaar zou kunnen zijn. Zoals gezegd is een bedrag van 1,2 miljoen ook geoormerkt in de laatste begrotingswijziging 2014.

Bij de onderzoeken van de Werkgroep Personenvervoer zijn afwisselend twee met elkaar rivaliserende uitgangspunten gehanteerd.
In het ene werd uitgegaan van een min of meer gedetailleerd eisenpakket voor onder meer frequentie, halteplaatsen en tarieven.
In het andere werd uitgegaan van maximale vrijheid voor de creativiteit van geïnteresseerde ondernemers.

In de kostenberekening in het Eindrapport van MuConsult ligt de nadruk op zo'n gedetailleerd eisenpakket, op grond waarvan vervolgens aannames zijn gedaan voor de kosten.

In de preferente referentievariant van MuConsult zou volgens zo'n programma van eisen dan een jaarlijkse provinciale bijdrage van minimaal 1,2 tot 1,8 miljoen nodig zijn.

Het is niet onbegrijpelijk dat de Werkgroep Personenvervoer kennelijk op basis van déze kostenberekening heeft geconcludeerd dat de jaarlijkse kosten voor de provincie te hoog zijn. Het voorlopig nog beschikbare provinciale budget van jaarlijks maximaal 1,2 miljoen zou alle door MuConsult bestudeerde varianten onmogelijk en onhaalbaar maken. Zij vergen een hogere jaarlijkse provinciale bijdrage.

Onvoldoende is echter stil gestaan bij de vraag of het mogelijk zou zijn een bootdienst te exploiteren voor een aanzienlijk lagere jaarlijkse provinciale bijdrage dan 1,2 miljoen, waarbij de opzet van de dienst wordt overgelaten aan de creativiteit van geïnteresseerde ondernemers.
Op deze vraag zal nu in dit voorstel nader worden ingegaan.

4. Aanpak van dit voorstel

In de jaarlijkse exploitatie zijn aan de kostenkant vier hoofdkostenposten te onderscheiden:

1. **Afschrijving en kapitaalkosten:**
   kosten van aanschaf van de schepen, gedeeld door het aantal jaren waarin ze worden gebruikt
2. **Brandstofkosten**
3. **Loonkosten**
4. **Overhead, onderhoud, verzekeringen en beloning voor de ondernemer**

Op deze vier hoofdkostenposten zullen wij hier nader ingaan.
Hiervoor is mede gebruik gemaakt van informatie die wij hebben verkregen uit gesprekken die wij in december 2014 en januari 2015 hebben gevoerd met de heren A. Jumelet, directeur van de IJmuidense Rondvaart Maatschappij, E. Drossaers, vervoermanager Veren GVB en W. Willemsen, directeur van Nepo-Seaways. Deze drie bedrijven hadden eerder in beginsel belangstelling getoond voor de voortzetting van de bootdienst IJmuiden – Amsterdam.

Waar MuConsult eigen calculaties heeft gemaakt, baseren wij ons daarentegen op financiële gegevens en business cases die ons zijn aangeleverd door genoemde ondernemers zelf.

Het GVB heeft naar aanleiding van de gesprekken met ons toegezegd een volledige business case te zullen uitrekenen: een begroting van kosten en opbrengsten. Omdat deze berekening eerst door de hoofddirectie van het GVB zal moeten worden behandeld, is deze op het moment van afsluiting van dit initiatiefvoorstel helaas nog niet beschikbaar. De business case zal zo spoedig mogelijk worden nagezonden.

4.1. Afschrijving en kapitaalkosten

4.1.1. De schepen van Connexxion

Allereerst staan wij stil bij de vraag of het mogelijk was geweest dat een andere ondernemer dan Connexxion een doorstart maakte per datum beëindiging door Connexxion (1 januari 2014).

Connexxion had voor de bootdienst IJmuiden – Amsterdam vier boten in eigendom.
In opdracht van Connexxion zijn de schepen eind 2014 uiteindelijk via een veiling verkocht.
Koper was Dick van der Kamp Shipsales B.V. te Zuidland (Voorne-Putten).
Van der Kamp betaalde voor de vier schepen samen € 349.999. [9] Per stuk is dit € 87.500.

[9] Nieuwsblad Transport 16 december 2014
http://www.nieuwsbladtransport.nl/Nieuws/Article/tabid/85/ArticleID/43204/ArticleName/VanderKampkooptdraagvleugelbotenConnexxion/Default.aspx

Interieur van een te koop aangeboden tweedehands draagvleugelboot in Griekenland.

Anders dan wellicht wordt verondersteld zijn de schepen niet stokoud.
Drie zijn gebouwd in 2003, de vierde in 2007. Op dit moment is de levensduur van de schepen vermoedelijk nog zeker twintig jaar. Een levensduur van 30 tot soms zelfs 50 jaar is bij schepen niet ongebruikelijk.
Elk schip heeft 79 zitplaatsen.
De nieuwe eigenaar Van der Kamp biedt ze nu te koop aan voor $ 395.000 per stuk (circa € 352.000).
Bij aanschaf van vier schepen tegelijk biedt Van der Kamp kwantumkorting.
Overigens zijn ook elders tweedehands draagvleugelboten in de verkoop.
Volgens MuConsult zouden bij een doorstart en overname van de schepen van Connexxion de jaarlijks kosten van rente en afschrijving € 336.000 bedragen. Dat is bij vier schepen € 84.000 per jaar *per schip*.

Deze calculatie van MuConsult blijkt op basis van gegevens van ondernemer Willemsen van Nepo-Seaways onrealistisch hoog.
Voor de jaarlijkse kosten kan men uitgaan van een contractduur van bijvoorbeeld tien jaar of een levensduur van twintig jaar.
De schepen verkeren in tamelijk slechte staat. Ondernemer Willemsen van Nepo-Seaways schat de kosten van revitalisering op € 100.000 per boot.
De jaarlijkse kosten bedragen dan *per schip* :

	minimaal: (veilingprijs)	maximaal: (hoogste vraagprijs Van der Kamp)
Aanschafprijs	€ 87.500	€ 352.000
Opknapkosten	€ 100.000	€ 100.000
Jaarlijkse kosten bij afschrijving in 10 jaar	€ 18.750	€ 45.200
Jaarlijkse kosten bij afschrijving in 20 jaar	€ 9.375	€ 22.600
Rentelasten per jaar	€ 7.500	€ 18.080
Totaal per jaar bij afschrijving in 10 jaar	€ 26.250	€ 63.280
Totaal per jaar bij afschrijving in 20 jaar	€ 16.875	€ 40.680

Bij afschrijving in 10 jaar mag gezien de levensduur nog een restwaarde worden verondersteld. Maar ook bij een afschrijvingsduur van 20 jaar is de levensduur van het schip nog aanzienlijk langer.

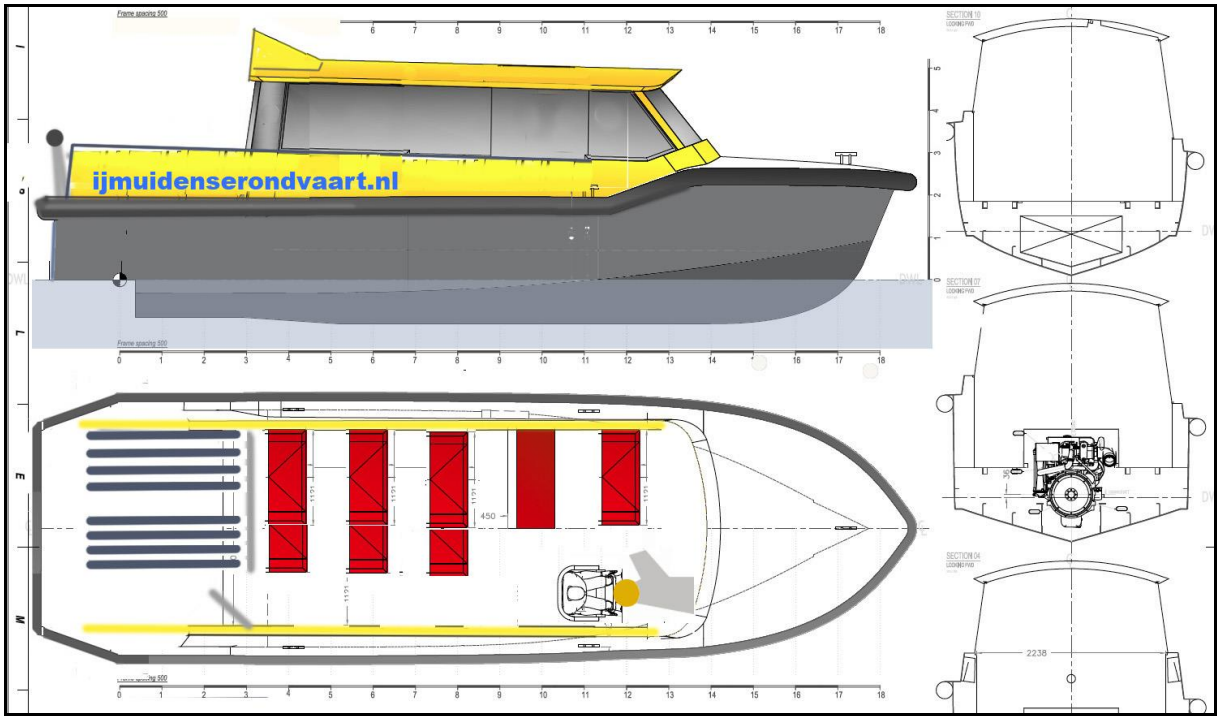
Stel eens dat de provincie in 2013 niet zou hebben besloten te stoppen met de bootdienst. De provincie had dan aan andere ondernemers kunnen vragen of zij interesse hadden in voortzetting van de bootdienst. In plaats van Van der Kamp had dan zo'n ondernemer – zoals Willemsen - de schepen kunnen kopen voor de prijs die Van der Kamp nu heeft betaald.
Afhankelijk van afschrijvingsduur en restwaarde hadden de jaarlijkse kosten van rente en afschrijving dan tussen € 26.250 en 16.875 per schip gelegen, dus in de buurt van € 21.000 per jaar. Dit is *per schip* zo'n € 63.000 *minder* dan MuConsult heeft aangenomen.
Maar zelfs als een geïnteresseerde ondernemer nu nog bij Van der Kamp de maximale vraagprijs zou moeten betalen – wat erg onwaarschijnlijk is - dan liggen de kosten tussen de € 63.280 en 40.680 per jaar per schip, dus in de buurt van € 50.000. In dit onwaarschijnlijk allerduurste scenario is dit per schip per jaar nog altijd zo'n € 34.000 minder dan MuConsult heeft aangenomen.

Ondernemer Willemsen heeft, nadat bekend was geworden dat Connexxion wilde stoppen, langdurig en uitgebreid overlegd met alle betrokken partijen over voortzetting door hem van de bootdienst. Willemsen heeft op zeker moment echter zijn plannen opgeschort, omdat hij de indruk had gekregen dat de provincie op geen enkele wijze wilde meewerken aan een doorstart.
Als de provincie wel had meegewerkt aan een doorstart, had Willemsen zelf de vier schepen van Connexxion kunnen kopen voor totaal € 349.999. Bij een afschrijving in 10 jaar waren de jaarlijkse kosten van rente en afschrijving dan 4 x € 26.250 = € 105.000. MuConsult rekent daarvoor echter € 336.000.
Het verschil is € 231.000 per jaar.

4.1.2. De schepen van de IJmuidense Rondvaart Maatschappij

De IJmuidense Rondvaart Maatschappij heeft een business case gemaakt met nieuwe schepen met een capaciteit van 12 zitplaatsen. Op deze schepen kunnen fietsen worden meegenomen.

Aanschafprijs is € 295.000 per schip. De IJmuidense Rondvaart Maatschappij rekent met een afschrijvingsduur van 20 jaar. Per schip bedragen de jaarlijkse kosten van rente en afschrijving € 32.450.
De kostprijs van dit type schip is relatief laag in verhouding tot grotere schepen. Volgens de IJmuidense Rondvaart maatschappij nemen de bouwkosten van een schip grofweg kwadratisch toe met de omvang.
De IJmuidense Rondvaart Maatschappij wijst er voorts op dat in de nautische sector eerder wordt gerekend met een rente van 6 dan van 4 procent. Eventuele garantstelling van de provincie doet het rentepercentage echter weer verminderen,



Schetsontwerp van het 12-persoonsschip van de IJmuidense Rondvaart Maatschappij, met op het achterdek ruimte voor het stallen van fietsen,

4.1.3. GVB

Het GVB heeft een andere invalshoek. Voor het GVB is exploitatie van een bootdienst IJmuiden – Amsterdam het meest interessant indien een contractduur van 30 jaar mogelijk is, vanwege de gewenste afschrijvingsduur van schepen.
Het GVB heeft een voorkeur voor aanschaf van nieuwe schepen met een grote capaciteit. De markt van tweedehands schepen is levendig. Maar gezien de grote vraag naar tweedehands schepen is het volgens het GVB op dit moment lastig de hand te leggen op geschikte schepen. Wat aan tweedehands schepen wel nog verkrijgbaar is, heeft een conditie die niet voldoet aan de eisen die het GVB stelt.

4.1.4. BB Green

In 2015 zal een prototype worden gepresenteerd van de Battery Boat Green. De BB Green is een emissievrij luchtkussenschip voor personenvervoer over water. De aandrijving is elektrisch en als energiebron dienen oplaadbare accu's. Oplaadtijd is minder dan 10 á 15 minuten. Voor een bootdienst op het Noordzeekanaal kan een schip worden geleverd met een maximumsnelheid van 55 á 60 km/u. Het is de bedoeling dat ook een hybride variant wordt ontwikkeld. Het schip heeft een capaciteit van tenminste 70 passagiers en tenminste 20 fietsen. De BB Green is ontwikkeld door een

consortium van acht bedrijven en organisaties onder coördinatie van SES Europe AS. Voor de ontwikkeling heeft de Europese Commissie – als onderdeel van het 7th Framework Programme – een subsidie beschikbaar gesteld van 3,1 miljoen euro. Een prototype is in aanbouw bij BJB (Latitude Yachts) in Riga, Letland. Testvaarten zijn op korte termijn voorzien in onder meer Stockholm en Rotterdam.[10]

Eén van de varianten waarin de BB Green kan worden geleverd. Ook op dit schip is op het achterdek ruimte voor het stallen van fietsen.

Wij hebben bij Latitude Yachts een prijsopgave gevraagd voor één schip. De nieuwprijs varieert tussen 2,8 en 3,8 miljoen euro. Bij aanschaf van meerdere schepen is er korting.
De prijs is afhankelijk van de gewenste vaarsnelheid. Een andere kostenbepalende factor is de tijdsduur van één vaart. Hoe langer er onafgebroken wordt gevaren, hoe groter de accu's moeten zijn. De oplaadtijd van de accu's is bij een vaartijd van 30 minuten met een "super charger" 10 minuten
Bij een levensduur van 30 jaar bedragen de jaarlijkse kosten van rente en afschrijving per schip circa € 160.000.

4.1.5. Conclusie

Voor alle scheepstypes zou uitgegaan kunnen worden van een contractduur van 10 jaar.
Er zit dan vervolgens nogal wat verschil tussen bijvoorbeeld tweedehands schepen met 79 zitplaatsen en bijvoorbeeld nieuwe schepen met 12 zitplaatsen. De BB Green is extreem duur, maar weer voordelig qua energieverbruik.

Nieuwe schepen hebben bij een contractduur van 10 jaar een restwaarde. Die restwaarde kan in mindering worden gebracht op het jaarlijks af te schrijven bedrag.

Bij aanschaf van nieuwe schepen met grote capaciteit is voorts een leaseconstructie mogelijk. In landen waar het spoorvervoer is geliberaliseerd is het leasen van treinmaterieel door spoorwegmaatschappijen zelfs algemeen gebruikelijk. Wij noemen de mogelijkheid van lease uitsluitend omdat daarmee een bootdienstexploitant na afloop van een gegeven contractduur niet blijft zitten

[10] http://www.bbgreen.info/ ; http://cordis.europa.eu/result/rcn/54144_en.html

met de schepen. De leasemaatschappij kan de schepen dan in gebruik geven aan een nieuwe exploitant of elders. Dat bij spoorwegmaterieel lease bij een buitenlandse leasemaatschappij soms ook ge- of misbruikt wordt voor het behalen van oneigenlijk belastingvoordeel laten wij nadrukkelijk buiten beschouwing.

Per saldo is de conclusie dat ondernemers uitgaan van jaarlijkse kosten van rente en afschrijving in de orde van grootte van € 40.000 á 50.000 per schip.
MuConsult rekent voor rente en afschrijving per schip per jaar tussen € 75.000 en € 213.333.

4.2. Energiekosten

Schepen die varen op fossiele brandstoffen verbruiken grote hoeveelheden brandstof. De brandstofkosten kunnen een kwart tot zelfs een derde deel van de totale exploitatiekosten uitmaken.

Interessant is wat dit betreft de BB Green. Tegenover de hoge aanschafprijs staan lage energiekosten. Bij de maximumsnelheid van 55 á 60 km/u is een vermogen van ruim 250 kW nodig. Voor een uur varen op maximumsnelheid van 55 á 60 km/u is het verbruik dan 250 kWh. De grootverbruikersprijs is op dit moment ongeveer 5 cent per kWh. Een vaaruur op maximumsnelheid kost dan ongeveer € 12,50 aan energie. Bij een lagere snelheid zijn de kosten lager.

De kleinere 12-persoons schepen van de IJmuidense Rondvaart Maatschappij verbruiken per vaaruur circa € 20 aan brandstof. De maatschappij heeft echter aangegeven ook te kunnen varen met hybride schepen. In dat geval zijn de gemiddelde energiekosten per vaaruur lager.

Voor schepen die varen op fossiele brandstoffen hanteert MuConsult bij 40 km/uur een brandstofprijs van € 90 á 150. Niet duidelijk is voor welke eenheid deze bedragen gelden, maar aangenomen mag worden dat dit eveneens per vaaruur is. In dat geval is de calculatie van MuConsult per vaaruur € 77,50 tot 130 te hoog ten opzichte van de BB Green en de schepen van de IJmuidense Rondvaart Maatschappij.

4.3. Loonkosten

De IJmuidense Rondvaart Maatschappij rekent voor loonkosten met € 30 per werkuur. De maatschappij exploiteert ook andere diensten, zodat flexibele inzet van personeel mogelijk is, en zo min mogelijk leegloop optreedt (uren die wel worden betaald, maar niet productief zijn). Dit laatste geldt ook voor het GVB.
Van belang is dat de IJmuidense Rondvaart Maatschappij op de 12-persoons schepen kan volstaan met één bemanningslid. Voor grotere scheepstypen is een bemanning van twee personen voorgeschreven.

4.4. Overhead, verzekeringen en beloning voor de ondernemer

De IJmuidense Rondvaart Maatschappij hanteert hiervoor een opslag van circa 12 procent op de kosten van afschrijving/kapitaalkosten, brandstof en lonen.
In onze berekeningen hanteren wij in de andere gevallen een percentage van 15.

5. De kosten van een bootdienst IJmuiden – Amsterdam

Eerder hebben wij aangegeven dat de kosten van exploitatie van een bootdienst zijn te onderscheiden in vier hoofdkostenposten:

1. **Afschrijving en kapitaalkosten:**
   kosten van aanschaf van de schepen, gedeeld door het aantal jaren waarin ze worden gebruikt
2. **Energiekosten**
3. **Loonkosten**
4. **Overhead, onderhoud, verzekeringen en beloning voor de ondernemer**

Al deze kosten zijn in meer of mindere mate afhankelijk van het aantal vaaruren.

1. **Afschrijving en kapitaalkosten**
   Deze kosten stijgen sprongsgewijs. Telkens als het aantal vaaruren een bepaalde grens overschrijdt is de inzet van een extra schip nodig.

2 en 3. **Energie- en loonkosten**
   Deze kosten zijn recht evenredig met het aantal vaaruren.

4. **Overhead, onderhoud, verzekeringen en beloning voor de ondernemer**
   Deze kosten hebben een vaste drempel, en nemen verder toe met het aantal vaaruren.

Voor een berekening van de exploitatiekosten is daarom het aantal uren dat per jaar wordt gevaren de belangrijkste kosten-coëfficiënt.

Het aantal vaaruren is afhankelijk van:

- het *aantal dagen* per jaar waarop wordt gevaren
- de vaar*snelheid*, die de vaartijd per vaart bepaalt
- het aantal *verliesminuten* per vaart voor het laten in- en uitstappen van passagiers en voor wachttijd om een klokvaste frequentie te realiseren (dat wil zeggen vertrek steeds op een vaste tijd elk half uur of uur)
- de *frequentie* van de bootdienst en de aanvangs- en eindtijd van de dienst op de dag.

5.1 Aantal vaaruren

5.1.1. Aantal dagen per jaar

Uitgegaan wordt van een bediening van 365 dagen per jaar.

5.1.2. Vaarsnelheid en verliesminuten

IJmuidense Rondvaart Maatschappij en GVB geven aan dat onder de juiste condities een vaarsnelheid van 55 km/u wordt toegestaan.
Het bevoegd gezag, de directeur Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaal heeft aangegeven bereid te zijn te participeren in de verkenning naar een herstart van de bootdienst, en daarbij onder bepaalde voorwaarden toestemming voor het varen met snelheden van circa 55 km/u niet uit te sluiten. [11]

[11] Brief van directeur Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied aan provincie Noord-Holland, kenmerk 14/04678, 13 juni 2014.

De IJmuidense Rondvaart Maatschappij tekent hierbij nog aan dat de door haar beoogde schepen een remweg van nagenoeg nul hebben. In noodgevallen is het mogelijk het schip van volle snelheid tot stilstand te brengen in enkele seconden.
Bij een snelheid van 55 km/u is het volgens de IJmuidense Rondvaart Maatschappij mogelijk binnen een uur heen én terug te varen, inclusief verlies- en wachttijd. Het scheepstype van de Maatschappij maakt korte aanmeertijden mogelijk.
Voor de BB Green geldt hetzelfde.

5.1.3. Frequentie en aanvang en einde dienst

Terecht is in de discussie over het voortbestaan van de bootdienst opgemerkt dat in de relatie IJmuiden – Amsterdam ook wordt voorzien door ander openbaar vervoer. Een bootdienst vormt daarmee een parallelverbinding.
Van IJmuiden naar Amsterdam Sloterdijk en Amsterdam *Elandsgracht* kan rechtstreeks worden gereisd met buslijn 82. Van IJmuiden naar Amsterdam *Centraal* en verder kan gereisd worden met buslijn 75 (en eventueel buslijn 3) naar Haarlem Station met aldaar overstap op de trein.
Een bootdienst IJmuiden – Amsterdam is in alle gevallen sneller dan deze andere verbindingen.
Oorzaak daarvoor is mede dat de boot non-stop vaart, terwijl de andere verbindingen vele haltes hebben.
In die situatie gaat de vergelijking op met spoorlijnen waarop naast elkaar intercitydiensten en stoptreinen worden aangeboden.
De bootdienst kan in de relatie IJmuiden – Amsterdam worden aangemerkt als "intercity".
Voor een intercitydienst kan eventueel in een meest minimale variant een frequentie van *één keer per uur* worden gehanteerd.
Vertrektijd op werkdagen van de eerste boot uit IJmuiden zou kunnen worden gesteld op 07:00, en uit Amsterdam op 08:00. [12]
Vertrektijd van de laatste boot uit IJmuiden zou kunnen worden gesteld op 18:00, en uit Amsterdam op 19:00. Inclusief op- en afstaptijd voor de bemanning geldt dan een exploitatieduur van 13 uur per dag.
In de weekenden kan zowel aanvang en einde van de dienst één of twee uur later worden gesteld.

5.2 Op een koopje

In de meest minimale bodemvariant – 1 x per uur – kan worden volstaan met één 70-persoons schip, met een bemanning van twee personen. Er is dan echter wel een tweede schip nodig voor reserve en uitwisseling bij groot onderhoud. Het aantal vaaruren per jaar bedraagt in dat geval 365 x 13 = 4.745.
Voor de bemanning zijn dan 6 FTE's nodig.

De exploitatiekosten per jaar bedragen dan:

rente en afschrijving	2 x € 40.000	80.000	
energiekosten	4.745 x € 25	118.625	
loonkosten	6 x € 50.000	300.000	
overhead etc. 15 %		75.000	
Totaal		573.625	(afgerond 0,6 miljoen)

[12] SP Velsen wijst er op dat ook vanuit Amsterdam op werkdagen een eerste vertrek om 07:00 wenselijk is. De toenmalige bootdienst van Connexxion werd in de vroege spits ook gebruikt door scholieren en docenten die in IJmuiden op school zitten. Verder kan twee per dag vanaf het Pontplein worden doorgevaren naar IJmuiden Loswal om aansluiting te geven op de internationale veerdienst van DFDS Seaways naar Newcastle.

Bij de BB Green zijn in de meest minimale variant de kosten van rente en afschrijving hoger. Het reserveschip kan echter eventueel een goedkoop tweedehands schip op diesel zijn, dat slechts gedurende enkele weken per jaar wordt ingezet.

De exploitatiekosten per jaar bedragen een minimale variant met BB Green:

rente en afschrijving	1 x € 160.000 + 1 x € 40.000	200.000	
energiekosten	4.745 x € 12,50	59.300	
loonkosten	6 x € 50.000	300.000	
overhead etc. 15 %		84.000	
Totaal		643.300	(afgerond 0,7 miljoen)

5.3 Hoog voorzieningenniveau

Het andere uiterste is een frequentie van 1 x 30 minuten, zeven dagen per week. Het is voorts niet onaannemelijk dat heen- en terugvaren binnen een uur niet mogelijk is. In dat geval zijn vier schepen nodig, waarvan er drie tegelijk in dienst zijn met elk twee bemanningsleden. Het vierde schip dient als reserve. Bij een omloop van anderhalf uur (= heen en terug) is er ook de mogelijkheid één of meer extra haltes onderweg aan te doen. Er is dan voor een enkele reis inclusief afmeertijd 45 minuten beschikbaar.
Het aantal vaaruren in een dergelijke opzet bedraagt per jaar 365 x 13 x 3 = 14.235.
Voorts kan in dit voorbeeld gerekend worden met rente en afschrijving per schip van € 50.000 in plaats van € 40.000.

De exploitatiekosten bedragen dan:

rente en afschrijving	4 x € 50.000	200.000	
energiekosten	14.235 x € 25	355.875	
loonkosten	18 x € 50.000	900.000	
overhead etc. 15 procent		218.400	
Totaal		1.674.275	(afgerond: 1,7 miljoen)

Bij inzet van de BB Green zijn de kosten als volgt:

rente en afschrijving	3 x 160.000 + 1 x € 50.000	530.000	
energiekosten	14.235 x € 12,50	177.950	
loonkosten	18 x € 50.000	900.000	
overhead etc. 15 procent		241.200	
Totaal		1.849.150	(afgerond: 1,9 miljoen)

5.4 Het model van de IJmuidense Rondvaart Maatschappij

De IJmuidense Rondvaart Maatschappij hanteert een exploitatiemodel met 12-passagiersschepen en een flexibele inzet van schepen afhankelijk van het passagiersaanbod. De Maatschappij kan eveneens met een vaste frequentie varen, eventueel elke 15 of 20 minuten. Bij een gegeven frequentie worden zo nodig bij groot passagiersaanbod meerdere schepen voor één vaart ingezet.
Ook in dit model wordt 365 dagen per jaar gevaren. Er zijn zes schepen nodig voor in totaal 20.262 vaaruren.

Volgens eigen opgave van de maatschappij bedragen de exploitatiekosten per jaar dan [13]:

rente en afschrijving	6 x € 32.450	194.700
energiekosten diesel	20.262 x € 21,60	437.659
loonkosten		607.860
overhead etc. 12 procent		148.402
Totaal		1.388.621 (afgerond: 1,4 miljoen)

De IJmuidense Rondvaart Maatschappij tekent hierbij aan dat in plaats van diesel LNG zal worden gebruikt en later bio LNG. Dit is 25 procent goedkoper dan diesel en CO_2 neutraal.
Voorts zijn volgens de IJmuidense Rondvaart Maatschappij zelf 6 schepen benodigd, in plaats van de door MuConsult gecalculeerde 13 schepen.

5.5 Conclusie

De exploitatiekosten van een bootdienst IJmuiden – Amsterdam bedragen jaarlijks maximaal 1,9 miljoen. Dit zijn de bruto kosten, dus niet verminderd met de opbrengsten uit kaartverkoop.

[13] IJmuidense Rondvaart Maatschappij, resultatenberekening ten behoeve van de Werkgroep Personenvervoer over Water, 7 mei 2014 (de directeur van de maatschappij heeft de SP toestemming verleend voor openbaarmaking van deze berekening)

6. Opbrengsten

De totale opbrengsten uit kaartverkoop – de inkomsten van reizigers – zijn afhankelijk van het aantal reizigers en van de vaarprijs: de prijs van het kaartje.

In zijn beste jaren vervoerde de Fast Flying Ferries per jaar 375.000 passagiers. In 2012 was het aantal passagiers gedaald naar 260.000.

De IJmuidense Rondvaart Maatschappij verwacht in haar opzet 188.160 passagiers per jaar. De maximum capaciteit is overigens 341.640 passagiers per jaar.
De maatschappij hanteert een gemiddeld tarief van € 7,38 per reiziger per vaart. In dat geval bedragen de jaarlijkse opbrengsten € 1.388.621.

Van belang is een vergelijking met de huidige ritprijs met het bestaande openbaar vervoer.
Een reis met buslijn 82 van IJmuiden Pontplein naar Amsterdam Sloterdijk met aldaar overstap op de trein 2e klas naar Amsterdam Centraal kost met de ov-chipkaart kost op dit moment zonder korting € 5,78. Mét maximale korting (ouderen/kinderen voor de bus en voordeeluren voor de trein) is de ritprijs € 3,66. [14]

Een concurrerende prijs voor de bootdienst kan daarom worden gesteld op gemiddeld € 4,50 per vaart (enkele reis volwassenen), in plaats van op € 7,38.
Het openbaar vervoer kent een relatief hoge prijselasticiteit. Dit wil zeggen dat bij een geringe prijsverhoging relatief veel passagiers afhaken.
Connexxion rekende in het laatste jaar (2013) voor de Fast Flying Ferries voor volwassenen een tarief van € 5,30 voor een enkele reis en € 8,60 voor een dagretour. Kinderen en ouderen betaalden € 3,50 voor een enkele reis en € 7,00 voor een retour. Meenemen van een fiets kostte € 4,00 extra.

Met een lagere prijs van € 4,50 voor een enkele reis voor volwassen en € 3,00 voor kinderen en ouderen moet het zeer goed mogelijk zijn na een aanloopperiode tenminste 300.000 passagiers per jaar te vervoeren. De gemiddelde opbrengst is dan circa € 4,00 per vervoerde passagier. In dat geval bedragen de reizigersopbrengsten jaarlijks 300.000 x (gemiddeld) € 4,00 = € 1,2 miljoen. Fietsen kunnen dan gratis mee.
Als in een aanloopperiode of bij tegenvallend gebruik slechts 200.000 per jaar zouden worden vervoerd, bedragen de reizigersopbrengsten € 800.000.

[14] www.9292.nl

7. Exploitatiebijdrage van de provincie

In de absolute bodemvariant ("op een koopje") zijn de exploitatiekosten met grote schepen jaarlijks 0,6 miljoen. Zelfs als jaarlijks slechts 100.000 reizigers á € 4,00 worden vervoerd bedragen de exploitatieopbrengsten 0,4 miljoen. Er is dan slechts een zeer beperkte financiële bijdrage van de provincie nodig van € 200.000 per jaar.

Ondernemer Willemsen gaat nog verder. Hij zegt nu nog steeds: "Ik hoef geen subsidie. Het enige wat ik nodig heb van de provincie is een garantstelling op een lening voor de aankoop van de schepen. Zonder zo'n garantie is een lening duurder."

In de duurste variant ("hoog voorzieningenniveau") met jaarlijkse exploitatiekosten van 1,9 miljoen en jaarlijkse opbrengsten van 300.000 reizigers á € 4,00 = 1,2 miljoen kan worden volstaan met een jaarlijkse provinciale bijdrage van € 700.000. Bij 200.000 reizigers is de benodigde bijdrage 1,1 miljoen.

Het exploitatiemodel van de IJmuidense Rondvaart Maatschappij is kostendekkend. De exploitatiekosten bedragen afgerond € 1,4 miljoen en de reizigersopbrengsten eveneens € 1,4 miljoen.
Er is in het geheel geen provinciale bijdrage nodig.
Als de provincie dan niettemin de maximaal beschikbare jaarlijkse bijdrage van € 1,2 miljoen zou inzetten, kunnen de passagiers zo ongeveer gratis met de boot mee!
De IJmuidense Rondvaart Maatschappij meent evenwel in elk geval in de zes zomermaanden zonder provinciale bijdrage een florerende bootdienst te kunnen exploiteren. Maar zelfs als de aannames in het exploitatiemodel van de maatschappij te laag zijn gecalculeerd voor wat betreft de exploitatiekosten, en te hoog voor wat betreft de reizigersinkomsten, dan is in de opzet van de maatschappij als jaarlijkse provinciale bijdrage een fractie nodig van de genoemde maximale 1,2 miljoen. Die geringe bijdrage is dan vooral nodig voor het varen gedurende de zes wintermaanden.
Als bijvoorbeeld de geraamde exploitatiekosten van de maatschappij juist zijn, maar in plaats van een gemiddeld tarief van € 7,38 een gemiddeld tarief van € 4,00 wordt berekend, kan worden volstaan met een jaarlijkse provinciale bijdrage van circa 0,6 miljoen.

Een omgekeerde berekening is ook mogelijk.
Stel dat de provincie de maximale jaarlijkse bijdrage van 1,2 miljoen inzet en de opbrengsten uit kaartverkoop eveneens 1,2 miljoen zijn - bij 300.000 reizigers á € 4,00.
De totale bedrag beschikbaar voor de kosten van exploitatie is dan jaarlijks 2,4 miljoen: 1,2 miljoen subsidie + 1,2 miljoen reizigersopbrengsten.
Uitgaande van de variant "hoog voorzieningenniveau" zou dan met vijf BB Greens 365 dagen per jaar elke twintig minuten een boot kunnen vertrekken, bijvoorbeeld om en om een sneldienst non-stop, respectievelijk een stopdienst met meerdere haltes onderweg.

8. Infrastructuur

In de berekeningen zijn hier tot nu toe buiten beschouwing gelaten de kosten van het opknappen van de bestaande steigers in IJmuiden in Amsterdam. Als daarnaast nog andere haltes zouden worden aangedaan is daarvoor de bouw van nieuwe steigers nodig.
De geconsulteerde rederijen ramen de kosten van het opknappen van de twee bestaande steigers op samen € 40.000. Nieuwbouw van een steiger kost circa € 100.000.

Bij de 12-persoons schepen van de IJmuidense Rondvaart Maatschappij zijn die kosten lager, omdat volstaan kan worden met eenvoudige aanlegplaatsen zonder gebouwde voorzieningen.

In elk geval zouden de kosten van infrastructuur niet ten laste behoren te komen van de exploitant van de bootdienst. Infrastructuur is een publieke voorziening van algemeen nut. Om die reden betaalt de overheid ook andere infrastructuur, zoals wegen en openbaar vervoertracé's.
Hetzelfde geldt eventueel voor de kosten van aanschaf en exploitatie van chipkaartapparatuur, indien daarvoor zou worden gekozen.
Deze eenmalige kosten kunnen zo nodig ten laste worden gebracht van het voor 2014 in de begroting reserveerde maar niet bestede bedrag van 1,2 miljoen.

Volgens MuConsult bedragen de kosten van het opknappen van de steiger aan het Pontplein in IJmuiden €100.000. Maar volgens de IJmuidense Rondvaart Maatschappij is er niks mis met de steiger. Wel moeten de plankiers even flink worden afgeschrobt. Het is slechts te danken aan de razendsnelle reflexen van het fotograferende statenlid dat hij niet na een mogelijke glij- en valpartij met een of meer gebroken benen naar het ziekenhuis hoefde worden afgevoerd. De kosten van deze schoonmaakbeurt worden geraamd op € 1.000.

9. Resumé kosten en baten exploitatie per jaar

	Minimale variant	IJmuidense Rondvaart Maatschappij	Hoog voorzieningen-niveau	BB Green
Afschrijving en kapitaalkosten	80.000	194.700	200.000	530.000
Energiekosten	118.625	437.659	355.875	177.950
Loonkosten	300.000	607.860	900.000	900.000
Overhead, onderhoud, verzekeringen en beloning voor de ondernemer	75.000	148.402	218.400	241.200
Totale kosten per jaar	573.625	1.388.621	1.674.275	1.849.150
Opbrengsten uit kaartverkoop	- / - 400.000	-/- 1.388.621	- / - 1.200.000	- / - 1.200.000
Benodigde jaarlijkse provinciale bijdrage	173.625	0	454.275	649.150

10. Bijdragen van gemeenten

Gezien het in de provinciebegroting vooralsnog beschikbare budget van 1,2 miljoen en de feitelijk benodigde provinciale bijdrage variërend tussen 0 en € 650.000 is er geen noodzaak de gemeenten te vragen daarin bij te springen.
Wel kunnen wij ons voorstellen dat de gemeenten wordt gevraagd de kosten van de benodigde infrastructuur geheel of gedeeltelijk voor hun rekening te noemen. Dat kan zeker in een variant waarin behalve IJmuiden en Amsterdam nog andere haltes worden aangedaan. Aan een gemeente die zo'n nieuwe halte krijgt, mag in de bouwkosten van de steiger een financiële bijdrage worden gevraagd. Net als bij de aanschaf van de schepen gaat het ook hier om een investering die over meerdere jaren kan worden afgeschreven. De jaarlijkse lasten zijn dan gering.

11. Conclusie

De in dit voorstel genoemde bedragen en gegeven berekeningen zijn niet tot op de euro nauwkeurig. Zij geven wel een goede globale indicatie van de kosten en opbrengsten van een bootdienst in verschillende varianten. De cijfers zijn bovendien gebaseerd op opgaven van de ondernemers zelf. Of zoals de heer Jumelet van de IJmuidense Rondvaart Maatschappij ons toevertrouwde: "De cijfers van MuConsult over onze exploitatie zijn volledig onjuist. Als de provincie écht met ons had gepraat, dan hadden ze een heel ander verhaal gehad."

Volgens onze berekeningen vergt de allerduurste variant – elk half uur een elektrische BB Green met een minimaal aantal passagiers van 300.000 per jaar – een provinciale bijdrage van 0,7 miljoen. In een allerongunstige variant - bij slechts 200.000 passagiers per jaar - is in deze meest luxe variant een jaarlijkse bijdrage nodig van 1,1 miljoen. Maar er is ook een exploitatiemodel mogelijk – dat van de IJmuidense Rondvaart Maatschappij – waarbij in het geheel géén provinciale bijdrage nodig is.

De calculaties van MuConsult komen veel hoger uit dan de eigen opgaven van de door ons geraadpleegde marktpartijen.
Dit verschil is ook te wijten aan de genoemde twee met elkaar rivaliserende uitgangspunten. MuConsult is uitgegaan van een min of meer gedetailleerd eisenpakket voor onder meer frequentie, halteplaatsen en tarieven.
In dit voorstel is uitgegaan van maximale vrijheid voor de creativiteit van geïnteresseerde ondernemers.

De conclusie van de Werkgroep Personenvervoer over water dat de voor de bootdienst benodigde provinciale bijdrage "te hoog" is, is onvoldoende onderbouwd. Op zijn minst had de werkgroep behoren aan te geven welke bovengrens de werkgroep voor een provinciale bijdrage heeft gehanteerd.

12. Voorstel

Wij stellen u daarom voor het volgende besluit te nemen:
Provinciale Staten van Noord-Holland,

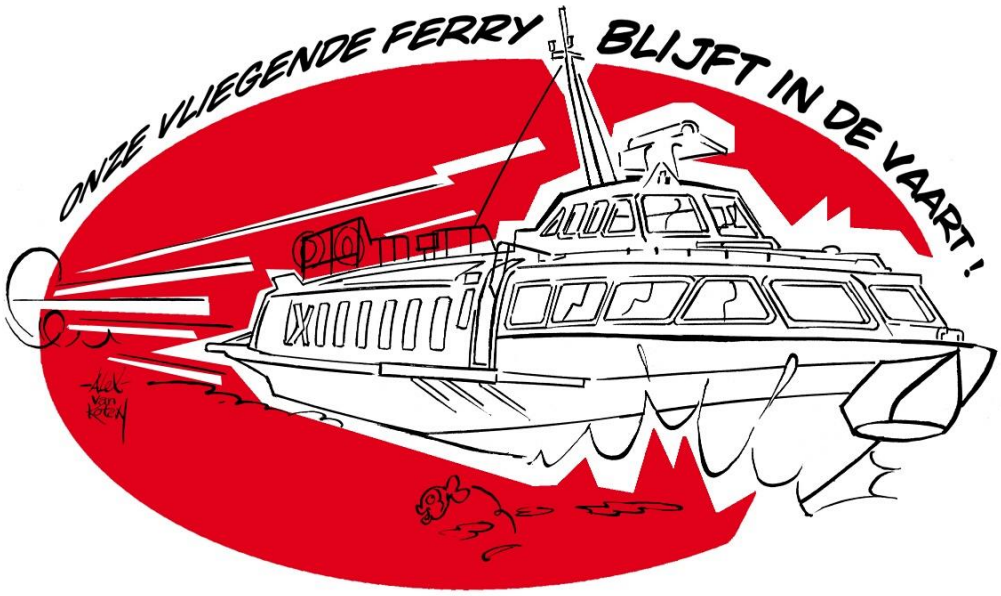
besluiten:

1. een (opnieuw in het leven te roepen) Werkgroep Personenvervoer over water op te dragen de in dit voorstel beschreven berekeningen te toetsen, in samenspraak met de genoemde aanbieders van personenvervoer over water;

2. de resultaten van deze toetsing ter kennis te brengen van gedeputeerde staten, met de opdracht een overeenkomst voor een bootdienst IJmuiden – Amsterdam aan te gaan met de aanbieder van het economisch meest voordelige aanbod: een kwalitatief zo goed mogelijk aanbod voor een zo'n laag mogelijke prijs.

Namens de fractie van de SP,

R. Alberts
J.M. Bruggeman



Overzicht gehanteerde kostenparameters en veronderstellingen

Tabel Ia: gehanteerde parameters bij kostprijsberekeningen

	Referentie	Alternatieven 1	2	3	Hergebruik schepen FFF
Capaciteit (passagiers)	**50**	**100**	**12**	**25**	**79**
Snelheid (km/uur)	40	40	40	40	40
Aantal schepen	4	4	13	7	4
Aanschafprijs (mln. euro)	1,75	2,0	0,7	1,5	0,6 [2]
Levensduur (jaren)	15	15	15	15	10 [3]
Onderhoudskosten per jaar (% aanschafwaarde)	5%	5%	5%	5%	10% [3]
Brandstofverbruik bij 40 km/uur	140	150	90	100	120
Kosten per FTE varend personeel (euro)	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000
Aantal varend personeel per schip	2	2	1	2	2
Brandstofprijs per liter (euro)	0,69	0,69	0,69	0,69	0,69
Rente kapitaallasten (%)	4%	4%	4%	4%	4%
Verzekeringskosten (% van aanschafprijs)	1%	1%	1%	1%	1%
Algemene kosten (% van overige totale kosten) [1]	10%	10%	10%	10%	10%

[1] *Berekend over overhead, huisvesting, marketing, et cetera*

[2] *Inclusief kosten voor revitalisering van de schepen. Deze kosten zijn geschat op tenminste 300.000 euro per schip.*

[3] *Lagere levensduur en hogere onderhoudskosten vanwege gebruik tweedehands schip.*

Exploitatieberekeningen alternatieve scheepstypen

Tabel Ib: jaarlijkse exploitatiekosten voor verschillende boottypen

	Referentie	Alternatieven 1	2	3	Hergebruik schepen FFF
Capaciteit	**50**	**100**	**12**	**25**	**79**
Afschrijving	466.667	533.333	606.667	700.000	240.000
Kapitaalkosten	280.000	320.000	364.000	420.000	96.000
Brandstofkosten	729.755	742.786	1.824.388	1.042.507	638.536
Onderhoudskosten	350.000	400.000	455.000	525.000	240.000
Personeelskosten	750.000	750.000	1.218.750	1.312.500	750.000
Verzekeringskosten	70.000	80.000	91.000	105.000	24.000
Algemene kosten	264.642	264.642	264.642	264.642	264.642
Totaal	**2.911.064**	**3.090.762**	**4.824.446**	**4.369.649**	**2.253.178**

Dit initiatiefvoorstel is een uitgave van

SP-fractie Provinciale Staten van Noord-Holland
Amstelveenseweg 725
1018 JE Amsterdam
06 53 36 82 86
noordholland@sp.nl
www.noordholland.sp.nl

Met steun van

SP Afdeling Velsen
Hazevlak 21
1974 RA IJmuiden
0255 53 77 49
06 34 40 29 25
gerko.buist@kpnmail.nl
www.velsen.sp.nl