

Personenvervoer over water in het Noordzeekanaal gebied

Eindrapport

Datum 1 december 2015
Kenmerk PR0250

MuConsult B.V.
Postbus 2054
3800 CB Amersfoort
Telefoon 033 – 465 50 54
Fax 033 – 461 40 21
E-mail INFO@MUCONSULT.NL
Internet WWW.MUCONSULT.NL

Inhoudsopgave

1. Inleiding	1
1.1 Aanleiding	1
1.2 Uitwerking Plan van Aanpak	2
1.3 Leeswijzer	3
2. Ervaringen met Personenvervoer over Water	4
2.1 Inleiding	4
2.2 Fast Flying Ferry	4
2.3 Waterbus	6
2.4 Watertaxi	8
2.5 Buitenlandse ervaringen	8
2.6 Conclusies	11
3. Vervoerconcept PVoW	12
3.1 Inleiding	12
3.2 Vervoerstromen in het Noordzeekanaalgebied	12
3.3 Het geoptimaliseerde aanbod van een nieuw PVoW	16
3.4 Netwerkkwaliteit PVoW ten opzichte van andere modaliteiten	22
3.5 Prognose vervoerwaarde	23
3.6 Maatschappelijke betekenis	25
4. Business case	27
4.1 Inleiding	27
4.2 Exploitatiekosten en subsidiebehoefte	27
4.3 Opbrengsten	29
4.4 Subsidiebehoefte	30
4.5 Investerings in walkantvoorzieningen	31
4.6 Mogelijkheden cofinanciering	36
4.7 Verkenning aanbod marktpartijen	36
5. Juridische randvoorwaarden	41
5.1 Inleiding	41
5.2 Nautisch-juridische aspecten	41
5.3 Vergunning walkantvoorzieningen	45
5.4 Overige juridische aspecten	45
6. Keuze aanbestedingsprocedure	48
6.1 Inleiding	48
6.2 Criteria, procedures en varianten	48
6.3 Beoordeling en advies aanbestedingsprocedure	49
7. Elementen aanbesteding	52
7.1 Eisen aan PVoW	52
7.2 Financiële en juridische randvoorwaarden	54
7.3 Plan van aanpak aanbesteding	54
7.4 Planning aanbesteding	60

8. Conclusies	61
8.1 Inleiding	61
8.2 Voorwaarden voor succesvolle aanbesteding	61
8.3 Wijze van aanbesteden en uitgangspunten	65
8.4 Plan van aanpak	66
Bijlage I: Kostenberekeningen	67
Bijlage II: gespreksverslagen bedrijfsleven	68
Inleiding	68
ISKES	68
IJmuidense Rondvaart Maatschappij	70
Bijlage III: gespreksverslagen gemeenten	72
Gemeente Velsen	72
Gemeente Beverwijk	73
Stadsregio Amsterdam	74
Gemeente Zaanstad	75
Gemeente Amsterdam	76

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

Het contract voor de exploitatie van de Fast Flying Ferry tussen Velsen en Amsterdam is eind 2013 afgelopen en niet verlengd. Reden voor dit besluit was het gegeven dat de Fast Flying Ferry door de lagere snelheid en frequentie niet meer rendabel te exploiteren was, waardoor het risico op een mislukte aanbesteding bij gelijke exploitatiebijdrage groot werd geacht. Gedeputeerde Staten achtten de maatschappelijk-economische waarde van de verbinding onvoldoende om een hogere bijdrage te rechtvaardigen. Daarnaast bestaat voor reizigers een goed alternatief in de vorm van de buslijnen 82 (IJmuiden – Velsen Zuid – Amsterdam Sloterdijk), 59 (Beverwijk – Zaandam) en de toekomstige R-netlijn IJmuiden – Velsen – Haarlem.

Het college van Gedeputeerde Staten besluit:

Het contract betreffende de Hogesnelheidsveerdienst Velsen-Amsterdam (Fast Flying Ferry) niet opnieuw aan te besteden. De volgende overwegingen liggen aan dit besluit ten grondslag:

- 1. De Fast Flying Ferry is onder de huidige omstandigheden voor een vervoerder geen rendabele verbinding. Bovendien kan de Fast Flying Ferry niet meer voldoen aan de eisen van snelheid en frequentie. De kans op een mislukte aanbesteding is daarom groot.*
- 2. De maatschappelijk-economische waarde van de Fast Flying Ferry is te gering om de huidige (hoge) exploitatiebijdrage van de Provincie te rechtvaardigen. In buslijn 82 en de toekomstige R-netlijn Velsen-Haarlem (huidige lijn 75) vindt de reiziger een goed vervoersalternatief.*

In Provinciale Staten leeft de wens om een vorm van personenvervoer over water over het Noordzeekanaal aan te bieden. Om de mogelijkheden te onderzoeken is vanuit Provinciale Staten een werkgroep 'Personenvervoer over Water' geformeerd. Deze werkgroep heeft vervolgens een visiedocument opgesteld, dat op 22 september 2014 is behandeld in Provinciale Staten. Op grond van het visiedocument hebben Provinciale Staten geconcludeerd dat er potentieel is voor Personenvervoer over Water (PVoW) in het Noordzeekanaalgebied, waarna zij Gedeputeerde Staten hebben opgedragen een aanbesteding te organiseren.

Gedeputeerde Staten heeft als voorbereiding op een aanbesteding van PVoW behoefte om op korte termijn duidelijk inzicht te krijgen in de vervoerkundige en economische kenmerken van de aan te besteden bootdienst, de wijze van aanbesteden én het bijbehorende tijdschema van aanbesteding. Gedeputeerde Staten hebben MuConsult gevraagd deze aanbesteding te begeleiden. Daarbij zijn twee activiteiten voorzien:

- 1. Plan van aanpak:** uitwerken van een Plan van Aanpak voor de aanbesteding, inclusief de overdracht vanuit de werkgroep PVoW van Provinciale Staten;
- 2. Begeleiden aanbesteding:** het zodanig begeleiden van de (voorbereiding op de) aanbesteding dat sprake is van een succesvolle en juridisch houdbare aanbestedingsprocedure.

Dit rapport is het resultaat van de werkzaamheden die zijn uitgevoerd ten behoeve van het Plan van Aanpak.

1.2 Uitwerking Plan van Aanpak

Het Plan van Aanpak beschrijft de activiteiten die nodig zijn om de aanbesteding van een overeenkomst voor de uitvoering van Personenvervoer over Water met succes uit te voeren en af te ronden. Onder succesvol verstaan we het verkrijgen van minimaal één aanbesteding die past binnen de vast te stellen randvoorwaarden, zoals het beschikbare budget, juridische eisen, veiligheid en milieu. Om dit doel te kunnen halen moet aan twee voorwaarden worden voldaan.

1. **Bedrijfseconomische haalbaarheid:** de combinatie van de aan het PVoW gestelde eisen en de geboden financiering moet leiden tot een voor de inschrijver(s) positieve business case (BUCA). Met andere woorden, het OV over water moet voor een vervoerder rendabel te exploiteren zijn. Is dat niet het geval, dan schrijven marktpartijen niet in op de aanbesteding en wordt het doel niet gehaald.
2. **Maatschappelijke baten:** de hoogte van de subsidies die beschikbaar worden gesteld voor exploitatie van het PVoW en de realisatie van de benodigde infrastructuur moeten op een voor de Staten acceptabele manier worden onderbouwd vanuit onder meer het met deze middelen bereikte maatschappelijk nut.

Bij de maatschappelijke baten zijn de maatschappelijke doelen van PVoW uitgewerkt en getoetst op hun meerwaarde. Om inzicht te krijgen in de bedrijfseconomische haalbaarheid is een business case opgesteld. Hierin is een exploitatiemodel uitgewerkt dat zo gunstig mogelijke vooruitzichten biedt om aan bovengenoemde voorwaarden te voldoen; op basis van dit exploitatiemodel zijn de verwachte opbrengsten en kosten van PVoW geraamd en is de hoogte van de benodigde overheidsbijdrage vastgesteld. Tevens is een schatting gemaakt van de (door de overheid te financieren) investeringen in walkantvoorzieningen. Daarbij is de vraag aan de orde welk deel van deze bijdrage vanuit de provincie zou moeten komen en welke deel van gemeenten mag worden verwacht.

Een tweede vraag betreft de keuze van het type aanbestedingsprocedure. Wij zetten verschillende mogelijkheden op een rij en geven op basis van specifieke criteria een advies over de meest geschikt procedure. Als is vastgesteld welke procedure gevolgd wordt dient een aantal keuzen op hoofdlijnen te worden gemaakt over de inhoud van het te hanteren Programma van Eisen voor de aanbesteding. In een vervolgfase moeten de verschillende aanbestedingsdocumenten worden opgesteld, vergunningen worden aangevraagd, enzovoorts. In dit Plan van Aanpak is hiervoor een activiteiten- en een tijdsplanning uitgewerkt.

Gehanteerde definities:

Onder Openbaar Vervoerfuncties wordt verstaan: (1) het realiseren van bereikbaarheid middels voor keuzereizigers aantrekkelijke OV-verbindingen (**bereikbaarheidsfunctie**) en (2) het bieden van vervoer voor mensen die niet (kunnen) beschikken over alternatieven (**sociale functie**). Hierbij is een betrouwbare en herkenbare dienstregeling van groot belang.

Onder de **toeristische-recreatieve functie** wordt verstaan het vervoer van toeristen en recreanten naar locaties die een toeristische waarde hebben waarbij het reizen zelf al "fun" is. Bij toeristisch-recreatief vervoer is de regelmaat van een dienstregeling minder belangrijk en kan dus zonder dienstregeling worden gevaren

1.3 Leeswijzer

De eerste twee hoofdstukken van dit rapport beschrijven de uitwerking van een exploitatiemodel voor de PVoW-verbinding over het Noordzeekanaal. **Hoofdstuk 2** gaat nader in op ervaringen in binnen- en buitenland. Deze zijn gebruikt voor de uitwerking van de opzet voor de PVoW-verbinding Amsterdam – Velsen die in **hoofdstuk 3** wordt gepresenteerd. Daarbij wordt ook ingegaan op de vervoerwaarde. Het uitgewerkte model gebruiken we als input voor de uitwerking van de exploitatiekosten, vervoeropbrengsten en subsidiebehoefte. Deze business case is in **hoofdstuk 4** beschreven. Hierbij is gebruik gemaakt van informatie die is aangeleverd door een groot aantal bedrijven, waaronder OV-bedrijven, bedrijven gespecialiseerd in vervoer over water en uiteenlopende specialistische bedrijven.

In de verdere hoofdstukken beschrijven we de mogelijke wegen naar de realisatie van de PVoW-verbinding. **Hoofdstuk 5** focust op de juridische randvoorwaarden en mogelijkheden die bepalend zijn voor de exploitatie en de aanbesteding. De keuze voor de te volgen aanbestedingsprocedure is in **hoofdstuk 6** uitgewerkt. In **hoofdstuk 7** is een aantal relevante inhoudelijke keuzes voor een aanbesteding uitgewerkt en hebben we een indicatieve planning voor een aanbesteding uitgewerkt.

Hoofdstuk 8 bevat de conclusies die op basis van het onderzoek getrokken kunnen worden.

Afbeelding 1.1: studiegebied Personenvervoer over Water Noordzeekanaal



2. Ervaringen met Personenvervoer over Water

2.1 Inleiding

In dit hoofdstuk beschrijven wij een aantal binnen- en buitenlandse ervaringen met PVoW, waaronder de Fast Flying Ferry. Het doel van deze marktverkenning is om succes- en faalfactoren van PVoW vast te stellen. De verkregen inzichten gebruiken we bij de uitwerking van de business case (BUCA).

2.2 Fast Flying Ferry

De exploitatie van de Fast Flying Ferry startte op 27 april 1998 met vier draagvleugelboten type Voskhod 2M-FFF, die een snelle verbinding boden tussen Amsterdam Centraal station en Velsen Pontplein. De dienst werd door Connexxion uitgevoerd onder de naam "Fast Flying Ferry" (FFF). De exploitatie van de veerdienst werd in 2006 openbaar aanbesteed, wat uiteindelijk resulteerde in het afsluiten van de overeenkomst "Hogesnelheidsveerdienst Velsen-Amsterdam" met bestaande vervoerder Connexxion. De overeenkomst voor de FFF eindigde op 31 december 2013 zonder dat deze opnieuw is aanbesteed. Daarmee kwam een einde aan de OV over water-verbinding over het Noordzeekanaal.

Gedurende de contractperiode zijn de omstandigheden waaronder de FFF kon varen ingrijpend veranderd. Naar aanleiding van een aantal incidenten met de FFF heeft het Centraal Nautisch Beheer, verantwoordelijk voor een veilige afwikkeling van het scheepvaartverkeer op het Noordzeekanaal, mede op basis van aanbevelingen van de Onderzoeksraad voor Veiligheid¹⁾ in

Afbeelding 2.1: Fast Flying Ferry tussen Velsen en Amsterdam



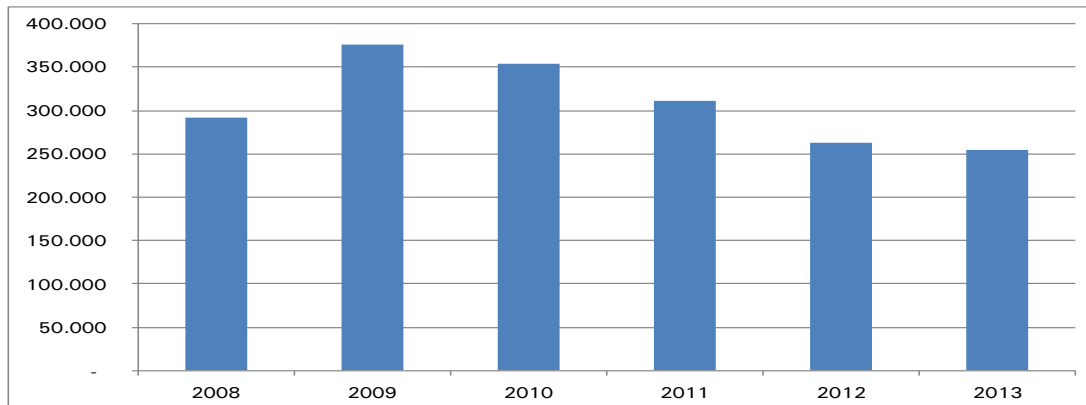
oktober 2011 de vergunning van de FFF om op maximumsnelheid te varen aangepast. De aangepaste vergunning leidde tot een lagere vaarsnelheid, waardoor op een groot deel van het vaartraject nog maar 50 km/u in plaats van 65 km/u mocht worden gevaren. Hierdoor is de vaartijd toegenomen van 27 naar 36 minuten en is de vervoerder noodgedwongen overgegaan op een 40-minuten dienstregeling. Ook moest de vervoerder een groot deel van de afvaarten in de avond en in het weekend schrappen. Dit leidde tot een structureel verlies van reizigers.

¹⁾ Zie "De veiligheid van personenvervoer met draagvleugelboten op het Noordzeekanaal en het IJ", Onderzoeksraad voor Veiligheid, 2009

Reizigersaantallen Fast Flying Ferry

Na een aanvankelijke groei van het gebruik daalt het aantal reizigers sinds 2010 (zie figuur 2.2). In het topjaar 2009 maakten gemiddeld per dag 1.000 reizigers gebruik van de FFF. Gerekend over het hele jaar zijn toen 375.000 reizigers vervoerd. In de daarop volgende jaren nam het aantal reizigers af. Dit is vooral te wijten aan de lagere vaarsnelheid, de lagere frequentie en de daardoor veroorzaakte “verspringende” vertrektijden. De verspringende vertrektijden (het ene uur vertrek om -.00 en -.40, het andere uur om -.20) hebben vooral gevolgen voor het aantal incidentele reizigers. De lagere snelheid is de belangrijkste oorzaak van het dalend aantal vaste reizigers. In het laatste jaar vervoerde de FFF nog maar 700 reizigers per dag.

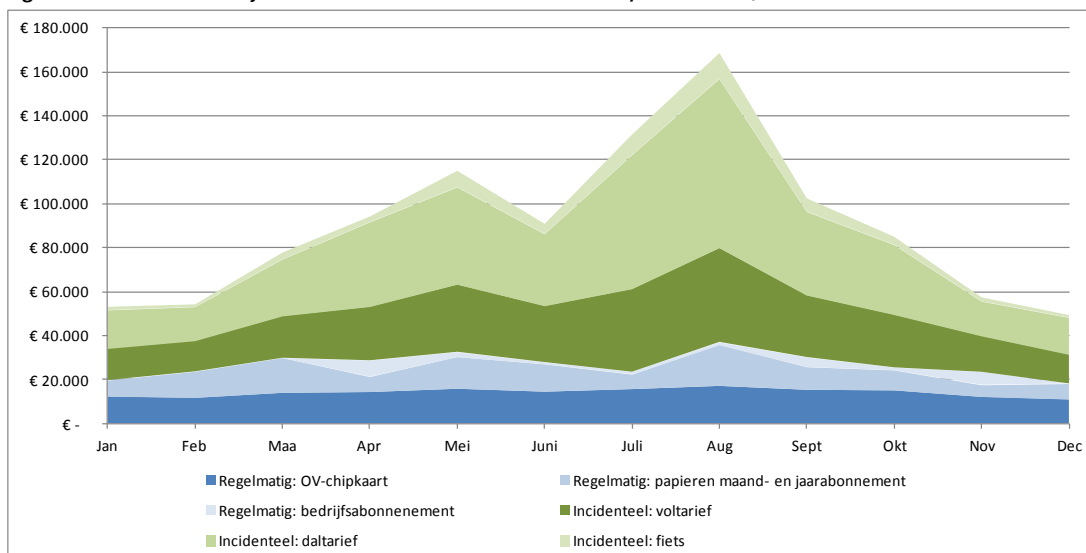
Figuur 2.2: Jaarlijks aantal reizigers van de FFF 2008-2013



Bron: Jaarverslagen concessies openbaar vervoer Noord-Holland, provincie Noord-Holland

Op basis van de verdeling van de verschillende typen kaartjes kunnen we vaststellen dat één derde deel van de reizigers regelmatig gebruiker c.q. forens is, twee derde deel recreatieve reiziger (zie figuur 2.3). Het gebruik van de OV-chipkaart is beperkt (10% tot 15% van de reizigers). Reizigers kopen voornamelijk papieren kaartjes.

Figuur 2.3: Maandelijkse inkomsten uit kaartverkoop in 2012, verdeeld naar kaartsoort



Het aantal reizigers varieert sterk per seizoen. Het aantal regelmatige reizigers is vrij constant gedurende het jaar. In de zomermaanden neemt het aantal recreatieve reizigers sterk toe. Hierdoor zijn er in de zomermaanden ongeveer drie keer zoveel passagiers als in het winterseizoen.

Het gemiddeld aantal reizigers per afvaart bedroeg in 2012 zeventien reizigers. In 2010 kende de FFF dezelfde gemiddelde bezettingsgraad: er werden weliswaar veel meer reizigers vervoerd, er waren ook meer afvaarten. Door seizoensinvloeden varieerde het gemiddeld aantal reizigers per afvaart. De verschillen worden vooral veroorzaakt door reizigers met een sociaal-recreatief reismotief. Eenzelfde beeld is te zien bij het aantal vervoerde fietsen. 's Zomers heeft ruim veertig procent van de reizigers een fiets bij zich, 's winters is dat maximaal een kwart van de reizigers.

Financieel

In 2012 bedroeg de opbrengst uit kaartverkoop 1,1 miljoen euro en ontving de vervoerder een exploitatiebijdrage van 1,2 miljoen. Tegenover deze inkomsten van bijna 2,4 miljoen euro stonden exploitatiekosten van 2,8 miljoen euro (cijfers van Connexxion), zodat een tekort van 400.000 euro bestond. Andere jaren geven een soortgelijk beeld. De kostendekkingsgraad, dat wil zeggen de verhouding tussen opbrengsten uit kaartverkoop en totale exploitatiekosten, van de FFF was 40% - 45%.

Conclusie

De Fast Flying Ferry die tot eind 2013 heeft gevaren op het Noordzeekanaal tussen Velsen en Amsterdam had vooral een functie voor recreatie en toerisme. De OV-functie was relatief beperkt. Veel reizigers namen de fiets mee op de boot. Het gebruik van de OV-chipkaart was beperkt. Reizigers kochten voornamelijk papieren kaartjes. De kostendekkingsgraad van de Fast Flying Ferry bedroeg ongeveer 40% - 45%. De inkomsten uit kaartverkoop en exploitatiebijdrage waren echter onvoldoende om de exploitatiekosten te dekken.

2.3 Waterbus

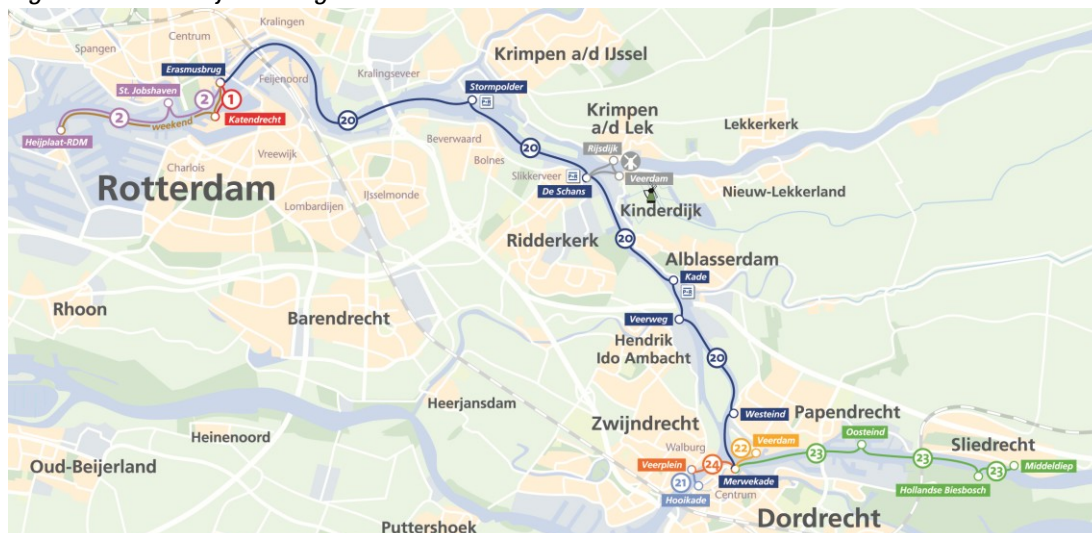
De Fast Ferry Rotterdam – Dordrecht is aanvankelijk opgezet als forensenverbinding tussen Rotterdam en Dordrecht. Dit bleek minder succesvol vanwege de lange vaarafstand en de relatief lage snelheid ten opzichte van andere vervoeralternatieven, met name de trein en auto. De snelheid nam enerzijds af door het toevoegen van tussenhaltes en anderzijds door beperkingen in de vaarsnelheid, veroorzaakt door overlast van de hoge golfslag. Omdat het karakter van de verbinding door het tussenvoegen van extra haltes veranderde is deze als Waterbus opnieuw in de markt gezet. Met name de halte Kinderdijk zorgt voor een groeiende betekenis in het toeristische vervoer. De naam verbindt de lijn aan de Waterbus Drechtsteden, waardoor een netwerk van OV over water-verbindingen is ontstaan.

Succesfactoren

De Waterbus Rotterdam – Dordrecht vervoert veel reizigers die maar enkele tussenhaltes reizen. Met dit zogenaamde dakpanvervoer voorziet de Waterbus in een behoefte, vanwege het ontbreken van goed OV op deze relaties. In tegenstelling tot het Noordzeekanaal vaart de Waterbus tussen Rotterdam en Dordrecht / Drechtsteden door dichtbebouwd gebied, met weinig vaste oeververbindingen en met bestemmingen aan beide kanten van de oevers. De Waterbus is op veel relaties dan ook het snelste vervoermiddel. Veel gebruikers nemen de fiets mee op de boot. De Waterbus wordt dan ook wel gezien als een verlengd fietspad.

Een ander sterk punt van de Waterbus is dat de exploitant veel investeert in communicatie en marktwerking. De vervoerder genereert veel positieve publiciteit rond de Waterbus en heeft op die manier een positief imago voor de Waterbus opgebouwd. Mede daardoor is het aantal reizigers de afgelopen jaren flink toegenomen. De fluctuatie van het aantal reizigers ten gevolge van weerinvloeden is echter onverminderd, wat aangeeft dat de toeristische functie van de Waterbus groot is.

Figuur 2.4: *Lijnvoering Waterbus Rotterdam - Dordrecht*



Financieel

De provincie Zuid-Holland is opdrachtgever en voornaamste financier van de Waterbus. De gemeenten in Drechtsteden dragen financieel substantieel bij aan de exploitatiekosten. Dit wordt gemotiveerd vanuit de toeristische betekenis en het ontbreken van directe (oever)verbindingen. Ondanks het succes heeft de exploitatie van de Waterbus toch slechts een kostendekkingsgraad van 35%. De provincie Zuid-Holland heeft aangegeven dat de rentabiliteit de komende jaren moet verbeteren.

De overheid heeft ook flink geïnvesteerd in ondersteunende infrastructuur en systemen. De walkantvoorzieningen, het OV-chipkaartsysteem van de vervoerder en de dynamische reisinformatiepanelen op de haltes zijn (grotendeels) gefinancierd door de provincie Zuid-Holland. Bovendien staat de provincie financieel garant voor de schepen (richting de financier, mocht de Waterbusexploitant niet meer aan zijn betalingsverplichtingen kunnen voldoen). Ook kent het contract met de Waterbus een overnameregeling voor de schepen bij niet-verlenging van de overeenkomst. Men heeft zich dus langdurig gecommitteerd aan OV over water.

De overheden die betrokken zijn bij de Waterbus zijn redelijk tevreden over het product. Zij zijn zich ook bewust van de hoge kosten van het systeem en zijn bereid daarvoor te betalen. Wel zijn er zorgen over de lage kostendekkingsgraad en manen ze het bedrijf om additionele inspanningen te verrichten in de verbetering van de kostendekkingsgraad.

Conclusie

De Waterbus opereert in het gebied tussen Rotterdam en Dordrecht met veel verstedelijking en activiteiten langs de oevers, waardoor zij ruimtelijke voordelen kan benutten. Een belangrijke succesfactor is het ontbreken van vaste oeververbindingen, waardoor de Waterbus op veel relaties de snelste verbinding vormt, met name voor fietsers. De Waterbus weet zo meer bestemmingen te bereiken dan in het Noordzeekanaalgebied mogelijk zou zijn. De exploitant van de Waterbus verricht veel inspanningen om meer reizigers te vervoeren. Ondanks de ruimtelijk gunstige situering en een ondernemende vervoerder is de kostendekkingsgraad laag, waardoor structureel een forse provinciale en gemeentelijke bijdrage nodig blijft.

2.4 Watertaxi

Succesfactoren

De Watertaxi in de Rotterdamse regio is een commerciële dienst die zonder subsidie opereert. De Watertaxi vaart op bepaalde trajecten met een vaste dienstregeling. Op andere trajecten is biedt men vraagafhankelijk taxivervoer. De Watertaxi vaart met kleine schepen met een capaciteit van acht tot twaalf personen. Waar Amsterdam een netwerk van gratis pontjes over het IJ heeft, kent Rotterdam dit niet en moeten gebruikers betalen voor het vervoer over water.

De Watertaxi vaart met relatief hoge snelheid over de Nieuwe Maas en door het Rotterdamse havengebied. Op afstanden boven 20 kilometer, dus vergelijkbaar met de route over het Noordzeekanaal, is de gemiddelde snelheid zo'n 40 km/uur. Op kortere afstanden is de gemiddelde snelheid lager. Op de Nieuwe Maas geldt een minder stringent snelheidsregime dan op het Noordzeekanaal.

Financieel

De (commerciële) tarieven van de Watertaxi liggen substantieel hoger dan de tarieven voor de toenmalige Fast Flying Ferry. Het prijsniveau komt overeen met de tarieven die de Fast Flying Ferry zou moeten rekenen wanneer deze zonder subsidie zou varen. Op grond van de tarieven die Watertaxi in rekening brengt valt op te maken dat de exploitatiekosten van de Watertaxi waarschijnlijk niet veel anders zijn dan die van grotere schepen.

Figuur 2.5: Watertaxi Rotterdam



Conclusie

De Watertaxi heeft vooral een functie in een sterk verstedelijkt gebied waar het water een barrière vormt. De Watertaxi is een commerciële dienst met hogere tarieven.

2.5 Buitenlandse ervaringen

In deze paragraaf beschouwen we in kort bestek enkele buitenlandse ervaringen met PVoW. De focus ligt daarbij op het identificeren van succesfactoren en de vergelijking met de mogelijkheden die personenvervoer over water op het Noordzeekanaal biedt.

Hamburg

Hamburg is de tweede stad van Duitsland met 1,75 miljoen inwoners. De stad vormt ook een zelfstandige deelstaat, waardoor veel bevoegdheden in één overheidsapparaat zijn verenigd. De stad ligt excentrisch aan de rivier de Elbe: het grootste deel van de stad ligt op de noordelijke oever, de zuidelijke oever wordt gedomineerd door havenactiviteiten. De ligging aan de rivier werd al vroeg benut voor het aanbieden van openbaar vervoer, de eerste lijndiensten voeren al in 1888.

Het huidige riviernetwerk omvat zes lijnen, waarvan er vijf bij het centrale punt Landungsbrücken (tevens metrostation en entree van de oude stad) samen komen. De veerdiensten zijn, net als de overige bus-, metro-, S-bahn- en regionale spoorlijnen onderdeel van het stedelijke openbaar vervoersysteem en met gewone vervoerbewijzen te gebruiken. De goede integratie in het OV-systeem draagt bij aan de acceptatie van de veerdiensten: in 2013 maakten ruim 8,5 reizigers gebruik van de veerdiensten²⁾.

Afbeelding 2.6: Personenvervoer over Water in Hamburg



De belangrijkste reden voor het succes van de veerdiensten is, naast de integratie in het gehele OV-systeem, het ontbreken van uitgebreide oeververbindingen. Vanuit het stadscentrum zijn er twee bruggen over de Elbe (Freihafenbrücke en Billhorner Brücke), die kort naast elkaar liggen. Ook de S-Bahn en de trein kruisen de rivier op deze plek, de enige alternatieven zijn de Elbtunnel (autosnelweg aan de westzijde) en de brug bij Moorfleet aan de oostzijde, eveneens voor een autosnelweg. Verplaatsingen van de ene naar de andere oever vergen daardoor grote omwegen, wat de veerdiensten ondanks de bescheiden vaarsnelheid van 10 knopen (18,5 kilometer per uur) voor reizigers attractief maakt.

De aan beide zijden van de rivier plaats vindende economische activiteiten (zuidoever met havens en woonbebouwing, noordoever met stedelijke bebouwing van de in 1864 ingelijfde havenstad Altona en Hamburg) genereren voldoende vervoervraag om een veernetwerk levensvatbaar te maken. Het netwerk kenmerkt zich dan ook door hoge frequenties, vroege begin- en late eindtijden. Toeristisch vervoer wordt wel gepromoot, maar lijkt in verhouding tot het 'reguliere' openbaar vervoer niet meer te zijn dan een 'bijvangst'.

²⁾ Zie <http://www.nahverkehrhamburg.de/faehrverkehr-hamburg/item/1190-neue-hadag-faehre-fuer-wilhelmsburg-linie>

Göteborg

De stad Göteborg ligt aan weerszijden van de rivier Göta, die de stad symmetrisch in een zuidelijk en noordelijk deel verdeelt. Net als in Hamburg is het aantal oeververbindingen beperkt: het centrum telt slechts één stadsbrug voor alle soorten verkeer (Götaälvbron) en één snelwegtunnel (Tingstadstunneln). Ten westen van de stad bestaat nog een snelwegbrug, de Älvsborgsbron.

In de stad bestaan twee PVoW-verbindingen. Lijn 285 verbindt het centrum elk half uur met diverse locaties aan weerszijden van de oever van de Göta. Lijn 286 is een klassieke veerpont die in een hoge frequentie de haltes Lindholmsspiren en Rosenlund met elkaar verbindt. Buiten de stad bestaan nog vele veerdiensten, zowel tussen de oevers van zeearmen als naar op de archipel gelegen stadsdelen. Deze zijn weliswaar gekenmerkt als OV over water, maar fungeren feitelijk als klassieke veerpont.

Ondanks de unieke geografie van Göteborg lijkt de stad dus slechts één verbinding te kennen die als PVoW te kwalificeren is. Dit is vermoedelijk toe te schrijven aan het gegeven dat het grootste deel van de rivieroever in de omgeving van het stadscentrum wordt gebruikt als haventerrein. Hierdoor zijn niet alleen de oevers moeilijker bereikbaar voor het reizend publiek (de haventerreinen zijn verboden terrein voor onbevoegden), maar lijkt ook onvoldoende potentieel aanwezig om kansrijke OV-verbindingen over water op te zetten.

London

London River Services is in 1999 opgericht als onderdeel van Transport for London (TfL), de opdrachtgever van het openbaar vervoer in de stad en de regio. Doelstelling van de herintroductie van OV over water was het ontlasten van andere vervoermodaliteiten voor verplaatsingen naar en door de City. London kent twee soorten lijnen:

- ▶ **Forensendiensten:** twee lijnen die de rivier vooral in lengterichting bedienen, namelijk RB1 Woolwich Arsenal – Greenwich – Canary Wharf – Blackfriars – Millennium Pier en RB6 Putney – Chelsea – Blackfriars (spitsdienst). Beide lijnen zijn te kenschetsen als PVoW. Opmerkelijk is dat een deel van de schepen, catamarans met een capaciteit van 60 tot 220 zitplaatsen, buiten de spits wordt ingezet op toeristische diensten.
- ▶ **Ferrydiensten:** drie lijnen die primair zijn gericht op het verbinden van locaties aan weerszijden van de oevers van de Thames.

Afbeelding 2.7: London River Bus



Het aantal reizigers op de forensendiensten is sinds de introductie in 2003/04 gestegen van circa een kwart miljoen naar bijna drie miljoen in 2011/12³⁾. De grote toename van het aantal reizigers geeft enerzijds aan dat een markt voor PVoW in London is, maar moet anderzijds worden gerelativeerd aan de hand van de omvang van het Londense OV (2009: 28 miljoen ritten per werkdag).

De sterke groei van de River Bus is enerzijds te verklaren uit de toenemende economische activiteiten aan beide zijden van de rivier, met als grootste attractiepunt het gebied rondom Canary Wharf, en anderzijds de capaciteitsproblemen in rail- en wegvervoer. Beiden bieden een voedingsbodem voor een verdere ontwikkeling van het watergebonden openbaar vervoer. Dit is door Transport for London vertaald in een 'River Action Plan', waarin de verbeterpunten zijn gedetermineerd. Dit belangrijkste zijn de gebrekkige integratie in het overige OV (zowel informatie als tarieven, de Oyster Card geeft alleen recht op korting) en de ontoereikende haltefaciliteiten. De uitvoering van dit plan moet leiden tot meer dan een verdubbeling van het huidig aantal reizigers.

2.6 Conclusies

Op grond van de in dit hoofdstuk beschreven ervaringen met PVoW vallen de volgende conclusies te trekken.

- ▶ PVoW heeft vooral meerwaarde in grootstedelijke regio's met veel verstedelijking en bedrijvigheid rond beide oevers en waar het water een natuurlijke barrière vormt. De tweezijdigheid van vervoerstromen is belangrijke succesfactor.
- ▶ Veel vormen van PVoW in verstedelijkt gebied hebben naast een vaste markt van min of meer dagelijkse reizigers ook een belangrijke toeristische functie.
- ▶ De integratie van PVoW in het omringende openbaar vervoernetwerk is belangrijk.
- ▶ Op veel vormen van PVoW kan de fiets meegenomen worden. Dit vergroot het invloedsgebied van PVoW en de actieradius van fietsers en vormt daarmee een belangrijke succesfactor van PVoW.
- ▶ PVoW is een relatief dure vorm van personenvervoer. De hoge kostprijs valt commercieel vaak alleen goed te maken door grote aantallen reizigers te vervoeren. Desondanks is daarnaast een aanzienlijke overheidssubsidie nodig voor exploitatie en investeringen in voorzieningen (walkant, chipkaart- en reisinformatie et cetera).

De binnen- en buitenlandse voorbeelden zijn te vertalen naar een aantal verwachtingen voor de PVoW-verbinding over het Noordzeekanaal.

- ▶ Op basis van ruimtelijk-economische kenmerken mag worden verwacht dat de grootste vervoerkundige meerwaarde van Personenvervoer over Water in de stad Amsterdam zelf ligt omdat dit een sterk verstedelijkt gebied is. Deze markt wordt afgedekt door de veren van het GVB. Het gebied rond het Noordzeekanaal kent weinig bebouwing of economische activiteiten aan beide oevers, waardoor de vraag naar vervoer gering waarschijnlijk beperkt is.
- ▶ Het stimuleren van het gebruik van PVoW in de daluren en de weekends kan daarentegen de levensvatbaarheid van de verbinding over het Noordzeekanaal vergroten. Dit vergt vooral inspanningen om de toeristische en sociaal-recreatieve markt te bewerken; het meenemen van de fiets is daarbij een voorwaarde. Hier kunnen dus kansen liggen.

³⁾ Transport for London, River Action Plan 2012, pagina 6
<http://www.tfl.gov.uk/cdn/static/cms/documents/river-action-plan.pdf>

3. Vervoerconcept PVoW

3.1 Inleiding

De hoofdvraag van het onderzoek naar PVoW is of, en zo ja, hoe een PVoW-verbinding inclusief subsidies zodanig rendabel kan worden dat gerede kans bestaat op een succesvolle aanbesteding. Dit wordt uitgewerkt in een business case. In dit hoofdstuk werken we daartoe een vervoerconcept uit voor de PVoW-verbinding over het Noordzeekanaal. Daarbij zoeken we naar een evenwicht tussen enerzijds een zo ruim mogelijk aanbod (maximaliseren aantal reizigers) en anderzijds de financierbaarheid (beperking subsidiebehoefte).

Daartoe zijn de volgende deelvragen van belang:

- ▶ Wat is de te verwachten marktpotentie van PVoW met als deelvragen:
 - ▷ doelgroepen en hun wensen;
 - ▷ aantallen reizigers.
- ▶ Welke varianten van PVoW komen in aanmerking, waarbij wordt ingegaan op:
 - ▷ kenmerken schepen;
 - ▷ te hanteren dienstregelingen,
 - ▷ reizigerstarieven.
- ▶ Welke maatschappelijke baten zijn te verwachten?

De uitwerking van het vervoerconcept vormt de basis voor de business case die in hoofdstuk 4 wordt uitgewerkt.

3.2 Vervoerstromen in het Noordzeekanaalgebied

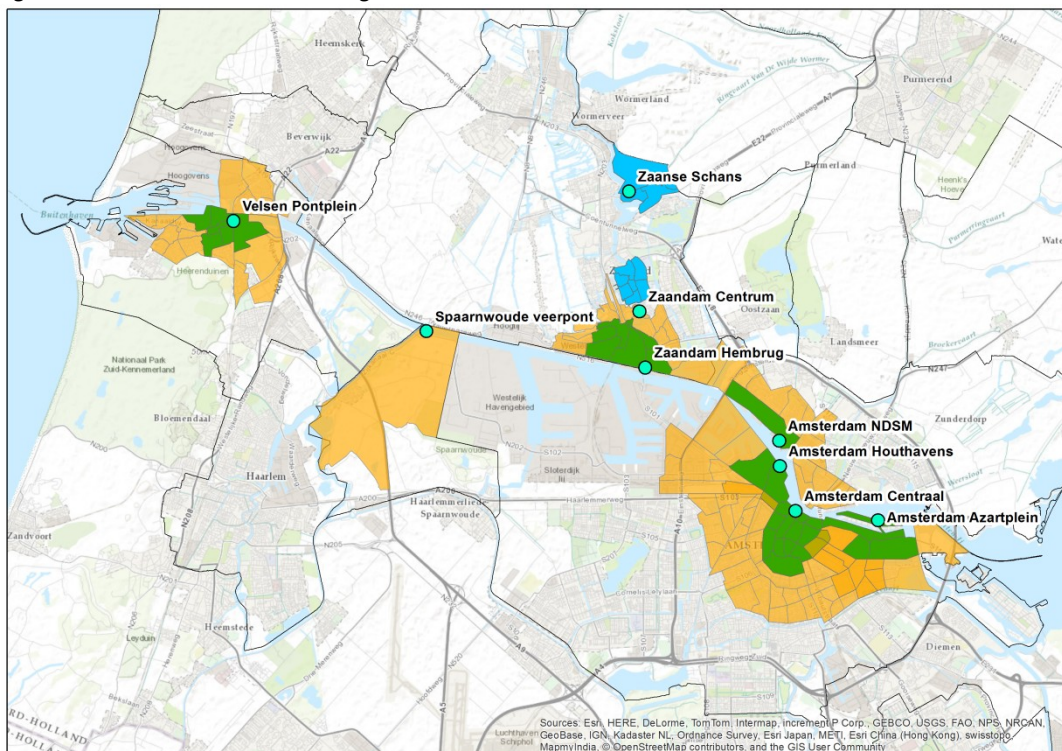
In deze paragraaf schetsen we een beeld van de basismobiliteit in de regio en de aantrekkelijkheid van PVoW ten opzichte van andere modaliteiten. Door deze gegevens met elkaar te combineren krijgen we een goed inzicht in de potentie van PVoW. Het aantal reizigers van PVoW en de vervoerprestatie (reizigerskilometers) vormt input voor de business case.

Gebiedsindeling

In figuur 3.1 is een gebiedsindeling weergegeven van het studiegebied, met daarin aangegeven alle potentiële aanmeerplaatsen (gekenmerkt met blauwe rondjes). In de figuur zijn van west naar oost de volgende mogelijke aanmeerplaatsen opgenomen:

- ▶ Velsen
- ▶ Spaarnwoude
- ▶ Zaanse schans
- ▶ Zaandam Centrum
- ▶ Zaandam Hembrug
- ▶ Amsterdam Noord / NDSM
- ▶ Amsterdam Houthavens
- ▶ Amsterdam Centraal Station
- ▶ Amsterdam Java-eiland.

Figuur 3.1: Gebiedsindeling



Voor- en natransport

De groene en oranje gebieden in figuur 3.1 geven het potentiële invloedsgebied van de aanmeerplaatsen weer. Reizigers in de groene zone kunnen de afstand van en naar hun herkomst of bestemming naar de aanmeerplaats lopend overbruggen. Vanuit de oranje zone ligt de aanmeerplaats op fietsafstand, voor Velsen Noord en Amsterdam Noord inclusief een oversteek per veerpont. In beide gevallen bedraagt de extra reistijd door dit voor- of natransport 12 minuten: de gemiddelde loopafstand bedraagt 1 km, af te leggen met een gemiddelde loopsnelheid van 5 km/u. De gemiddelde fietsafstand vanuit de oranje zone naar de aanmeerplaats bedraagt 3 km; met een snelheid van 15 km/u kost dit voor- of natransport eveneens 12 minuten. Voor herkomsten en bestemmingen buiten de groene en oranje zones worden de reistijden in het voor- en natransport dusdanig lang dat andere vervoerwijzen, zoals bus en trein, vaak sneller zijn dan PVoW. Hier valt dan ook weinig vervoerpotentieel te verwachten.

Analyse vervoerstromen

Werkdagen

In tabel 3.2 is de omvang van de vervoerstromen per werkdag weergegeven in de vorm van een jaartotaal. In de tabel zijn de zones gebruikt zoals die in figuur 3.1 zijn ingetekend. Omdat gedurende het onderzoek naar voren is gekomen dat niet alle haltes bijdragen aan versterking van de business case zijn niet alle zones gebruikt. Dit betreft Spaarnwoude, Zaanse schans, Zaandam Centrum en Java-eiland. De aanmeerplaatsen in Amsterdam zijn gecombineerd tot één zone. De vervoerstromen over water tussen de Amsterdamse aanmeerplaatsen worden gefaciliteerd door de GVB veren, die gratis en hoogfrequent zijn.

De gegevens zijn afgeleid uit het vervoermodel VENOM⁴⁾. Uit VENOM zijn daartoe de verplaatsingsmatrices van de auto en het openbaar vervoer bij elkaar opgeteld. Vervolgens is daaraan PVoW toegevoegd, omdat die niet in het verkeersmodel is meegenomen. Merk op dat de in tabel 3.2 weergegeven aantallen verplaatsingen alleen betrekking hebben op de verplaatsingen tussen de in figuur 3.1 onderscheiden zones; het totaal aantal verplaatsingen tussen bijvoorbeeld heel Amsterdam en heel Velsen is vanzelfsprekend aanzienlijk groter.

Tabel 3.2: Verplaatsingsmatrices per gemiddelde werkdag in 2010 tussen de in figuur 3.1 onderscheiden zones

Auto	zone Amsterdam	zone Velsen	zone Zaandam	Totaal
zone Amsterdam	0	582	1.228	1.810
zone Velsen	1.240	0	534	1.774
zone Zaandam	1.509	892	0	2.402
totaal	2.749	1.475	1.762	5.986
OV	zone Amsterdam	zone Velsen	zone Zaandam	Totaal
zone Amsterdam	0	186	1.028	1.214
zone Velsen	186	0	13	198
zone Zaandam	915	8	0	924
totaal	1.101	194	1.040	2.336
PVoW	zone Amsterdam	zone Velsen	zone Zaandam	Totaal
zone Amsterdam	0	553	0	553
zone Velsen	553	0	0	553
zone Zaandam	0	0	0	0
totaal	553	553	0	1.105
Totaal	zone Amsterdam	zone Velsen	zone Zaandam	Totaal
zone Amsterdam	0	1.321	2.256	3.577
zone Velsen	1.978	0	546	2.524
zone Zaandam	2.425	901	0	3.326
totaal	4.403	2.221	2.802	9.427

Uit tabel 3.2 valt op te maken dat de auto tussen de drie beschouwde gebieden een aandeel heeft van 63%, het OV 25% en PVoW 12%. Merk op dat in totaal 9.500 mensen tussen Velsen, Amsterdam en Zaandam reizen. Het merendeel reist tussen Zaandam en Amsterdam, waar goede verbindingen zijn over weg en met OV. Ongeveer de helft reist op de corridor Velsen naar de zones Zaandam/Amsterdam.

Vervoerstromen op weekdays

In deze paragraaf vertalen we de vervoerstromen op werkdagen naar weekdays. Uit analyse van cijfers uit het Mobiliteitsonderzoek Nederland (MON) blijkt dat de omvang van de vervoerstromen op de 5 werkdagen samen 78% van het weektotaal uitmaken. De weekenddagen nemen de andere 22% voor hun rekening. Toepassing van deze verhoudingsgetallen leidt tot de volgende verplaatsingsmatrices voor de gemiddelde weekday.

⁴⁾ VENOM is het regionale verkeersmodel van de Metropool Regio Amsterdam. VENOM staat voor VErkeerskundig Noordvleugel Model.

Tabel 3.3: Verplaatsingsmatrices per gemiddelde weekday in 2010 tussen de in figuur 3.1 onderscheiden zones

Auto	zone Amsterdam	zone Velsen	zone Zaandam	totaal
zone Amsterdam	0	533	1.125	1.658
zone Velsen	1.135	0	489	1.624
zone Zaandam	1.382	817	0	2.199
totaal	2.518	1.350	1.613	5.482
OV	zone Amsterdam	zone Velsen	zone Zaandam	totaal
zone Amsterdam	0	170	941	1.111
zone Velsen	170	0	12	181
zone Zaandam	838	8	0	846
totaal	1.008	178	953	2.139
PVoW	zone Amsterdam	zone Velsen	zone Zaandam	totaal
zone Amsterdam	0	506	0	506
zone Velsen	506	0	0	506
zone Zaandam	0	0	0	0
totaal	506	506	0	1.012
Totaal	zone Amsterdam	zone Velsen	zone Zaandam	totaal
zone Amsterdam	0	1.209	2.066	3.275
zone Velsen	1.811	0	500	2.312
zone Zaandam	2.221	825	0	3.046
Totaal	4.032	2.034	2.566	8.632

Uit tabel 3.3 kan worden geconcludeerd dat op weekdays gemiddeld ruim 8.600 mensen intergemeentelijke verplaatsing op de corridor maken, waarvan ongeveer de helft op de corridor Velsen naar Zaanstad/Amsterdam v.v. Dit aantal reizigers is de markt waar het PVoW zich op richt.

Vergelijking telcijfers lijn 82

Om het berekende marktpotentieel te toetsen vergelijken we dit met de reizigersaantallen op buslijn 82 (IJmuiden – Amsterdam) op een **gemiddelde werkdag** (in twee richtingen samen). De zogeheten doorsnedetellingen⁵⁾ ter hoogte van Velsen-Zuid geven het aantal reizigers van en naar IJmuiden weer:

Februari 2007:	1.112
Februari 2008:	1.064
Maart 2010:	1.098
November 2011:	1.038
November 2013:	1.058
Februari 2014:	1.188

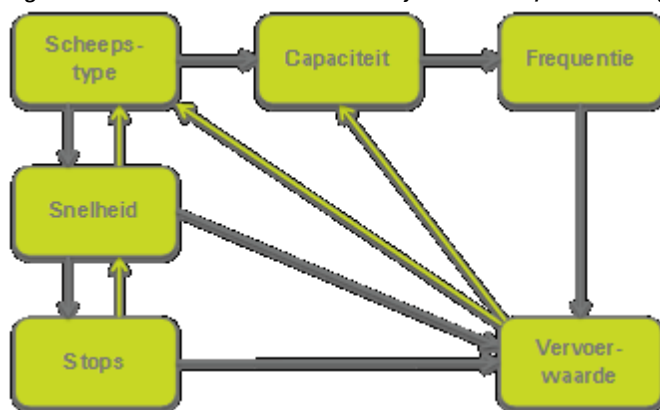
Merk bij deze cijfers op dat deze een gemiddelde weergeven van meerdere reizigerstellingen. De feitelijke reizigersaantallen kennen schommelingen als gevolg van onder meer weersomstandigheden, evenementen of acties (bijvoorbeeld met de stadspas Amsterdam goedkoop naar het strand van IJmuiden reizen). In februari 2014 was de bezetting 130 reizigers hoger dan in november 2013. Dit zou het gevolg kunnen zijn van het opheffen van de FFF. Tevens is in de spits de frequentie verhoogd van een kwartierdienst naar een 10-minutendienst.

⁵⁾ Bron: NVS-tellingen buslijn 82 Connexxion, beschikbaar gesteld door provincie Noord Holland.

3.3 Het geoptimaliseerde aanbod van een nieuw PVoW

De voorgestelde PVoW-verbinding over het Noordzeekanaal kan op vele manieren worden ingevuld. Hiertoe kan worden gevarieerd met onder meer het scheepstype, de snelheid, de capaciteit, het aantal stops en de frequentie. De selectie van te bedienen halteplaatsen leidt tot een lijnvoering. De mogelijke snelheden en frequenties bepalen we vervolgens op basis van de verwachte vervoervraag die we afleiden van de halteplaatsen en de ingezette scheepstypen. Omgekeerd wordt de vervoervraag weer bepaald door factoren die voortkomen uit de keuze voor het scheepstype, zoals de snelheid of, via de capaciteit per schip, de frequentie. De onderlinge samenhang van de diverse keuzes is in figuur 3.4 schematisch weergegeven. Referentiepunt voor de uitwerking van het vervoermodel is de Fast Flying Ferry-dienst zoals die tot eind 2013 bestond. In het vervolg belichten wij de keuzes die wij op de diverse onderwerpen gemaakt hebben.

Figuur 3.4: Iteratieve werkwijze ontwerp dienstregelingconcept



Op basis van de kenmerken van de potentiële vraag naar vervoer (zie paragraaf 3.2) en de vooraf geschatte kosten van PVoW is een geoptimaliseerde dienstregeling uitgewerkt. In de dienstuitvoering gaan we voor de vaarfrequentie uit van een halfuurdienst in de spitsperiode en een uurdienst buiten de spitsen. De vaarsnelheid bedraagt circa 25 km/h op het IJ en 40 km/h op het Noordzeekanaal.

Halteplaatsen

De Fast Flying Ferry was uitsluitend gericht op de vervoerstroom Velsen – Amsterdam Centraal en kende onderweg geen tussenstops. Om het aantal reizigers, en daarmee de rentabiliteit, van de PVoW-verbinding te vergroten is de marktpotentie van een aantal mogelijke haltes kwalitatief beoordeeld; bij een positieve beoordeling zijn de haltes opgenomen in de dienstregeling en lijnvoering waarmee modelberekeningen zijn gemaakt. Beschouwd zijn de onderstaande haltes:

- **Velsen Pontplein:** voormalige eindhalte van de Fast Flying Ferry, met veel inwoners alsmede belangrijke faciliteiten zoals het centrum van IJmuiden binnen een straal van 3 kilometer fietsafstand. De locatie is goed ontsloten met overige openbaar vervoer (o.a. lijn 74 en 82), waardoor het invloedsgebied van de halte kan worden vergroot.

- ▶ **Spaarndam:** stopplaats ter hoogte van de bestaande veerpont over het Noordzeekanaal. Deze stopplaats heeft alleen betekenis voor het (fiets)toerisme naar Spaarnwoude, het dorp Spaarndam ligt op bijna 4 kilometer afstand en zal daardoor naar verwachting weinig vervoer genereren.
- ▶ **Zaandam Hemkade:** halte aan de rand van industriegebied met outlets, bouwmarkten en meubelzaken, in de omgeving van de veerpont. De zuidzijde van Zaandam ligt op fietsafstand, maar kent ook goede busverbindingen met Amsterdam (R-net). De onmiddellijke omgeving lijkt vooralsnog niet veel reizigers op te zullen leveren. Op langere termijn is herontwikkeling van dit gebied gepland en kan het vervoerpotentieel toenemen.
- ▶ **Amsterdam NDSM:** het NDSM-gebied is één van de groeipolen in Amsterdam, met zowel een zakelijke als een toeristisch-recreatieve functie. Vervoer van Amsterdam Centraal en Houthavens is niet te verwachten vanwege de gratis GVB-veerponten op deze routes. Vanuit Velsen is wel vervoer te verwachten, zeker omdat een bootverbinding de snelst mogelijke verbinding met Velsen en IJmuiden is.
- ▶ **Amsterdam Houthavens:** de bediening van deze halte kost veel tijd omdat door het havenbekken gevaren moet worden. Dit gaat ten koste van de aantrekkelijkheid voor doorgaande reizigers. De op voorhand verwachte vervoerspanning is laag: naar Amsterdam Centraal is de stadsbus (lijn 48) sneller, frequenter, dichterbij en goedkoper, naar Amsterdam NDSM vaart al een gratis GVB-pont. De vervoerspanning met de overige haltes is naar verwachting beperkt. Om die redenen wordt van bediening van deze halte afgezien.
- ▶ **Amsterdam Centraal:** eindpunt van voormalige Fast Flying Ferry, (inter)nationaal OV-knooppunt en poort naar het Amsterdamse stadscentrum.
- ▶ **Amsterdam Java-eiland:** een halte bij het Azartplein kan leiden tot extra reizigers, maar betekent ook een verlenging van de vaarroute. Vervoerkundig kan dit interessant zijn door de kortere reistijd naar Amsterdam Centraal ten opzichte van GVB-lijn 48, waar overigens tegenover staat dat de bus frequenter en goedkoper is. De bijdrage aan het aantal reizigers op de verbinding Amsterdam Centraal – Velsen lijkt niet erg groot te zijn. Daarnaast bestaat binnen Amsterdam grote weerstand tegen deze veerverbinding. Om die reden wordt deze doortrekking niet verder onderzocht.

Snelheid

De snelheid waarmee de schepen kunnen varen heeft grote invloed op de aantrekkelijkheid voor (potentiële) OV-reizigers. Hoe hoger de reissnelheid (inclusief het tijdverlies door tussenstops), des te aantrekkelijker de verbinding. Het toevoegen van extra tussenhaltes heeft daardoor een negatief effect op de aantrekkelijkheid voor doorgaande reizigers. De invloed die de reistijd heeft op de aantrekkelijkheid van de verbinding geldt het sterkst voor forensen en keuze-reizigers; voor sociaal-recreatief verkeer, en vooral voor toeristen, is snelheid minder belangrijk.

De formele maximum snelheid in het Noordzeekanaal bedraagt 18 kilometer per uur. Het toepassen van deze maximum snelheid heeft tot gevolg dat de reistijd Amsterdam Centraal – Velsen tussen 65 en 75 minuten bedraagt, afhankelijk van het aantal tussenstops. De gemiddelde reissnelheid ligt dan tussen 18,2 en 19,6 kilometer per uur, waardoor de verbinding nauwelijks concurrerend zal zijn ten opzichte van andere vormen van (openbaar) vervoer. Dit geldt met name voor forensen en keuze-reizigers; gevolg is dat de vervoeropbrengst laag zal zijn.

De lage snelheid heeft tevens tot gevolg dat meer schepen nodig zijn om hetzelfde aantal afvaarten te kunnen bieden, waardoor de exploitatiekosten stijgen. De lagere opbrengsten en hogere kosten betekenen een hogere subsidiebehoefte. Op grond hiervan merken we deze variant aan als ongunstig.

De tweede variant gaat uit van een licht verhoogde snelheid op het IJ en bij Velsen (20 - 25 kilometer per uur) en een snelheid van 40 kilometer per uur op het Noordzeekanaal. Om die snelheid te mogen varen is toestemming van Rijkswaterstaat nodig. Gelet op de ervaringen met de ontheffing van de Fast Flying Ferry is het verkrijgen van die toestemming niet onmogelijk voor grotere schepen, waardoor een kortere reistijd mogelijk wordt. Een reis van Velsen naar Amsterdam Centraal duurt dan, afhankelijk van het aantal haltes, 41 tot 49 minuten, de gemiddelde reissnelheid ligt tussen 27,6 en 31,5 kilometer per uur. Deze snelheid is voldoende om de verbinding voor potentiële (keuze-)reizigers attractief te maken.

Op basis van informatie verkregen bij het Centraal Nautisch Beheer wordt het veel lastiger om ontheffing te verkrijgen voor hogere snelheden (zie paragraaf 5.2).

Scheepstypes

De keuze voor het in te zetten scheepstype is voornamelijk gemaakt op basis van de geboden capaciteit in relatie tot de aanschafkosten. Hiertoe zijn verschillende aanbieders en vervoerders geconsulteerd. De geplande verbinding Amsterdam – Velsen leidt tot de onderstaande basiseisen:

- ▶ **Snelheid:** het schip moet in staat zijn om op een kruissnelheid van veertig kilometer per uur te varen en dient over de hiervoor voorgeschreven uitrusting te beschikken.
- ▶ **Instap:** het in- en uitstappen vindt, anders dan bij traditionele veerponten, langs de zijkant van het schip plaats. Dit is nodig, zowel vanuit de wens om zoveel mogelijk de bestaande infrastructuur te kunnen benutten als vanuit de behoefte om de halteverliestijden zo kort mogelijk te houden.
- ▶ **Fietsen:** het vervoer van fietsen is van groot belang voor het succes van de verbinding, met name in de daluren. Dit is vertaald in de eis dat het aantal fietsplekken in de spitsuren 25% van het aantal zitplaatsen bedraagt en in de daluren 50%.
- ▶ **Capaciteit:** de gehele capaciteit is berekend op basis van aantallen zitplaatsen. Gelet op de reisduur en de bewegingen die de schepen kunnen maken, bijvoorbeeld door golfslag, zijn staanplaatsen niet wenselijk.
- ▶ **Faciliteiten:** de aanwezigheid van toiletten en een verkoopmogelijkheid van snacks, warme en koude dranken is wenselijk, enerzijds omdat dit in een behoefte voorziet en anderzijds omdat dit kan bijdragen aan de rentabiliteit van de verbinding. De uitvoering wordt echter aan de vervoerder overgelaten.
- ▶ **Uitvoering:** de voorkeur gaat uit naar een uitvoering als catamaran, omdat dit scheepstype door de geringere waterverplaatsing minder brandstof gebruikt en minder golfslag veroorzaakt.

Op basis van dit eenvoudige eisen- en wensenpakket zijn de onderstaande scheepstypen in beschouwing genomen.

- ▶ **12 reizigers (watertaxi):** vergelijkbaar met de Watertaxi Rotterdam. De capaciteit voor het vervoer van fietsen is op deze schepen beperkt, een toilet is niet of slechts tegen hoge kosten mogelijk. De aanschafkosten bedragen ongeveer 750.000 euro, het schip is niet uitgevoerd als catamaran.
- ▶ **25 reizigers (kleine waterbus):** dit scheepstype zit tussen een watertaxi en een volwaardige waterbus in. Voorbeeld is de Waterbus 1606 zoals die onder meer door Damen Shipyards wordt aangeboden. Dit scheepstype voldoet aan alle gestelde eisen, de aanschafkosten bedragen ongeveer anderhalf miljoen euro. Het schip is uitgevoerd als catamaran.
- ▶ **50 reizigers (waterbus):** dit scheepstype is een grotere versie van de hiervoor genoemde kleine waterbus en voldoet aan alle gestelde eisen. De aanschafkosten bedragen ongeveer 1,75 miljoen euro. Voorbeeld is de Waterbus 2006 zoals die onder meer wordt aangeboden door Damen Shipyards. Dit scheepstype is ook in een grotere versie met een capaciteit van 100 reizigers verkrijgbaar, de aanschafkosten bedragen dan ongeveer twee miljoen euro.

Frequentie en keuze scheepstype

De frequentie waarin men gaat varen is een belangrijk argument voor (keuze)reizigers om de bootverbinding wel of niet te gaan gebruiken. Een hogere frequentie levert meer reizigers op, zowel onder de doelgroep forensen als onder de doelgroep dagtoeristen. Een hogere frequentie leidt echter ook tot hogere exploitatiekosten, enerzijds door de noodzakelijk hogere investering (er zijn meer schepen nodig) en anderzijds door de hogere personeel- en brandstofkosten.

Een tweede belangrijk element van frequentie en dienstregeling is de duidelijkheid naar de klant. Hoe eenvoudiger een dienstregeling is opgezet, des te aantrekkelijker deze voor de reizigers is. Om die reden geven overheden en vervoerders de voorkeur aan een (zo) star (mogelijk) dienstregelingpatroon, waarbij altijd op dezelfde minuut wordt vertrokken, dus bijvoorbeeld 7:05, 8:05 enzovoorts. Dit impliceert een frequentie van een rit per 60, 30, 15, 7½ etc. minuten. Andere intervallen, bijvoorbeeld een veertigminutendienst, zijn uiteraard ook mogelijk; zij zorgen echter voor zoveel onduidelijkheid bij de klanten (gaat de boot nu dit uur of volgend uur om twintig minuten na het hele uur?).

De frequentie wordt ook bepaald door de vervoervraag. Hoe meer reizigers willen reizen, des te vaker zal gevaren moeten worden en/of des te grotere schepen moeten worden ingezet. Uitgaande van de ervaringen bij de Fast Flying Ferry bedroeg het aantal reizigers gemiddeld ongeveer twintig per afvaart, ofwel veertig per uur. Het vervoer met de Fast Flying Ferry kende echter grote verschillen tussen de zomer en winterperiode, alsmede tussen spits- en daluren (zie figuur 2.3). Op basis hiervan is de aan te bieden capaciteit bepaald op ten minste honderd reizigers per uur tijdens de spits en vijftig tijdens de daluren.

Op basis van deze uitgangspunten kan nu de noodzakelijke frequentie per scheepstype worden bepaald. Bij de inzet van kleine schepen met een capaciteit van twaalf passagiers zou gedurende de spitsuren acht maal per uur gevaren moeten worden (benodigd aantal schepen: 12, plus één reserveschip), bij 25-persoons schepen vier maal per uur (benodigd aantal schepen: 6, plus één reserveschip) en bij schepen met een capaciteit van vijftig reizigers twee maal per uur (benodigd aantal schepen: 3, plus één reserveschip). De inzet van schepen met een capaciteit van honderd reizigers zou in de spitsuren een frequentie van één afvaart mogelijk maken. Die frequentie is echter te laag om de verbinding voor reizigers interessant te maken. Op basis van die overwegingen lijkt een schip met een capaciteit van vijftig reizigers en twintig fietsen tot de gunstigste verhouding tussen vervoer kwaliteit, exploitatiekosten en frequentie te leiden. In de berekeningen is daarom uitgegaan van dit scheepstype.

Lijnvoering

De lijnvoering bepalen we enerzijds op basis van de frequentie en de vaartijden (ofwel, de snelheid) en anderzijds op basis van het verwachte vervoerpotentieel van de diverse tussenhaltes. De uitwerking van de mogelijke vaarsnelheid leverde op dat een enkele reis Velsen – Amsterdam Centraal tussen 41 en 49 minuten zou duren. Omdat elk half uur gevaren wordt is een vaartijd van maximaal 43 minuten per vaart wenselijk; in dat geval is het mogelijk om gedurende de spitsuren de inzet te beperken tot drie schepen. Een vaartijd van 43 minuten kan worden bereikt door het aantal tussenhaltes te beperken tot één. Gelet op het vervoerpotentieel ligt de keuze voor Amsterdam NDSM voor de hand. De andere mogelijke tussenhaltes hebben voor forensen en keuze-reizigers een aanzienlijk geringer potentieel.

Buiten de spitsuren wordt eens per uur gevaren en bestaat het reizend publiek voor een belangrijk deel uit mensen die sociaalrecreatieve motieven hebben voor hun reis. Daarom is het belangrijk om extra haltes met toeristische betekenis toe te voegen. In het model zijn zowel Zaandam Hemkade (centrum Zaandam en Zaanse Schans op fietsafstand) als Spaarnwoude (recreatieve fietstochten) in de route opgenomen. Dit heeft tot gevolg dat de vaartijd oploopt naar 49 minuten, zodat voor de uurdienst twee schepen nodig zijn.

In de avondspits is in de regel sprake van een meer gemengd reizigerspubliek van zowel forensen als dagjesmensen en toeristen. Het toepassen van de ochtendspitsdienstregeling zou betekenen dat de verbinding voor de sociaalrecreatieve doelgroep nauwelijks interessant of bruikbaar is. Gevolg hiervan is dat deze reizigers ook overdag niet met de boot zullen reizen. Om aan dit bezwaar tegemoet te komen, maar tegelijkertijd tot een efficiënte omloop met drie schepen te komen is gekozen om Spaarnwoude in de avondspits alleen in de richting Amsterdam te bedienen. Dit vanuit de overweging dat de meeste dagtoeristen uit Amsterdam afkomstig zullen zijn. De tijd die nodig is voor een retourvaart blijft daarmee net onder de anderhalf uur, waardoor de dienst met drie schepen gevaren kan worden. Hier staat tegenover dat de punctualiteit mogelijk afneemt omdat er nauwelijks gelegenheid is om vertragingen op te vangen. Alternatief kan ook worden gekozen voor een altemnerende bediening van Spaarnwoude en Zaandam Hemkade in de avondspits: hierbij stopt de ene afvaart vanuit Velsen in Spaarnwoude en de andere in Zaandam Hemkade; dit is evenwel in de vervoerwaardeberekening niet meegenomen. In figuur 3.5 zijn de bedieningspatronen voor de verschillende tijdstippen samengevat.

Figuur 3.5: *bedieningspatronen PVoW Noordzeekanaal*

Reisrichting	Ochtendspits	Avondspits	Dal/avond/weekend
Amsterdam – Velsen	Amsterdam Centraal Amsterdam NDSM	Amsterdam Centraal Amsterdam NDSM	Amsterdam Centraal Amsterdam NDSM Zaandam Hemkade Spaarnwoude
	Velsen Pontplein	Velsen Pontplein	Velsen Pontplein
Velsen – Amsterdam	Velsen Pontplein	Velsen Pontplein Spaarnwoude *)	Velsen Pontplein Spaarnwoude Zaandam Hemkade Amsterdam NDSM Amsterdam Centraal
	Amsterdam NDSM Amsterdam Centraal	Amsterdam NDSM Amsterdam Centraal	
Bedieningsperiode:	Ochtendspits	Avondspits	Dal/avond
Werkdagen	6:30 – 9:00	15:30 – 18:30	9:00 – 15:30, 18:30 – 20:30
Zaterdagen			9:00 – 20:30
Zon- en feestdagen			10:00 – 20:30
Frequentie	2 / uur	2 / uur	1 / uur

*) *Alternatief is een alternerende bediening van Spaarnwoude en Zaandam Hemkade*

Dienstregeling

Op basis van de voorgaande uitwerking kan nu ook een conceptdienstregeling voor PVoW over het Noordzeekanaal worden opgesteld. Deze is gebaseerd op een snelheid van 25 resp. 40 kilometer per uur en het bovenstaand beschreven bedieningsschema. Merk bij deze indicatieve dienstregeling op dat de exacte vertrektijden worden aangepast aan enerzijds de dienstregeling van aansluitend OV (zodat door goede aansluitingen meer reizigers worden getrokken) en de dienstregeling van het NDSM-veer van het GVB (ter vermijding van onderlinge hinder bij de halte NDSM).

Figuur 3.6: *indicatieve dienstregeling PVoW Noordzeekanaal*

Halte	Ochtendspits	Werkdagen		Zaterdag	Zon- en feestdagen
		Avondspits	Dal / avond		
Velsen Pontplein	-00	-00	-00	-00	-00
Spaarnwoude		-13	-13	-13	-13
Zaandam Hemkade			-26	-26	-26
Amsterdam NDSM	-.33	-.38	-.40	-.40	-.40
Amsterdam Centraal	-.41	-.45	-.47	-.47	-.47
Amsterdam Centraal	-.45	-.46	-00	-00	-00
Amsterdam NDSM	-.53	-.54	-.07	-.07	-.07
Zaandam Hemkade			-.21	-.21	-.21
Spaarnwoude			-.34	-.34	-.34
Velsen Pontplein	-.28	-.29	-.47	-.47	-.47
Frequentie	2/uur	2/uur	1/uur	1/uur	1/uur
Bedieningsperiode(n)	6:30-9:00	15:30-18:30	9:00-15:30 18:30-20:30	9:00-20:30	10:00-20:30

Tarieven

Om de opbrengsten te ramen is uitgegaan van een tarief van 25,5 eurocent per reizigerskilometer. Dit tarief is gebaseerd op het tarief van de Fast Flying Ferry uit 2013, opgehoogd met 8% in verband met indexatie voor prijsontwikkelingen.

3.4 Netwerkkwaliteit PVoW ten opzichte van andere modaliteiten

In deze paragraaf vergelijken we de reistijden van OV over water met die van andere modaliteiten. Dit geeft meer inzicht in de aantrekkelijkheid van de PVoW-verbinding voor reizigers en derhalve de vervoerkundige meerwaarde. Omdat reizigers de bereikbaarheid waarderen op basis van deur-tot-deur-reistijden, zijn voor- en natransporttijd meegenomen.

In onderstaande tabel 3.7 zijn de reistijden op een aantal relaties weergegeven voor wat betreft gebruik van regulier OV en de geoptimaliseerde dienstregeling van PVoW (rekening houdend met de snelheidsgrenzen van RWS op het Noordzeekanaal en het IJ).

Tabel 3.7: Reistijden in minuten op verschillende relaties en met verschillende modaliteiten inclusief voor- en natransport ¹⁾

Reisrelatie	bus	trein	PVoW	auto
Velsen – Amsterdam centrum	44 ²⁾	61 ³⁾	56	27
Velsen – Amsterdam noord	70 ⁴⁾	-	46	26
Velsen – Zaandam zuid	56 ⁵⁾	-	39	24
Amsterdam centrum – Zaandam zuid	32 ⁶⁾	-	33	16

¹⁾ Voor het voor- en natransport bij openbaar vervoer is gerekend met drie minuten voor de zone Velsen en vijf minuten voor de overige zones

²⁾ Vanaf aantal bushaltes in Velsen Zuid buslijn 82 naar Sloterdijk en overstap op trein naar Amsterdam C.

³⁾ Buslijn 74 naar Beverwijk, vanaf daar overstap op trein naar Amsterdam Centraal.

⁴⁾ Buslijn 82 naar Sloterdijk, vanaf daar per trein naar Amsterdam Centraal en bus 391 naar NDSM.

⁵⁾ Buslijn 82 naar Spaarndam, per pont naar Assendelft en verder met buurtbus 391 naar Hemkade. Merk op dat de Hemkade voor slechts weinig mensen een bestemming is. Andere verbindingen zijn beschikbaar.

⁶⁾ Per trein naar Zaandam en met buurtbus 391 naar Hemkade. Ook hier geldt dat de Hemkade voor weinig mensen een reisbestemming vormt.

Uit deze vergelijking kan worden vastgesteld dat PVoW op twee relaties sneller is dan de bus. In alle gevallen is de auto sneller dan PVoW; de verhouding tussen de reistijd per auto en PVoW (Vf-factor) ligt tussen 1,5 en 2, hetgeen overeen komt met 10% marktaandeel zoals de FFF dat in 2010 had. Dit betekent dat er een vervoerkundig voordeel voor PVoW te behalen valt in situaties waarbij:

- ▶ herkomst en bestemmingen vlak bij het water liggen;
- ▶ herkomst en bestemming aan verschillende zijden van het water liggen, in dat geval moet met de andere modaliteiten een forse omweg worden gemaakt;
- ▶ herkomst en bestemming buiten Amsterdam liggen, omdat vervoer over water binnen Amsterdam wordt gefaciliteerd door de gratis GVB-veren.

Omdat het gebied rondom de Hemkade nog niet ontwikkeld is (realisatie van geplande ontwikkeling kan nog een aantal jaar duren), is PVoW vooral aantrekkelijk voor de bereikbaarheid van het NDSM-terrein vanuit westelijke richting. De verbindingen met Centraal Station en Houthavens verzorgt het GVB met gratis veren, waardoor hier geen zelfstandige markt voor PVoW aanwezig is. Het invloedsgebied van de Hemkade is zeer beperkt door de goede kwaliteit van de OV- en autoverbindingen tussen Amsterdam CS en Zaanstad.

Conclusie

Op basis van het voorgaande kan worden vastgesteld dat vervoerkundig sprake is van meerwaarde op de relatie tussen Velsen en NDSM. Op langere termijn kan ook sprake zijn van meerwaarde op de relatie tussen Velsen en Zaandam-Zuid, maar dan moet eerst de ruimtelijke verdichting rondom Hemkade zijn gerealiseerd. Op de belangrijke assen tussen Velsen en Amsterdam kan geen vervoerkundige meerwaarde van PVOW worden vastgesteld ten opzichte van de auto en het Openbaar Vervoer.

3.5 Prognose vervoerwaarde

Methodiek

De marktpotentie van het personenvervoer over water is bepaald door onderzoek vanuit verschillende databronnen:

- ▶ telcijfers van de Fast Flying Ferry van de periode 2009 – 2012;
- ▶ reistijden en aantallen verplaatsingen in het regionaal verkeersmodel van de Metropool Regio Amsterdam, (VENOM);
- ▶ potentiële reistijd van PVOW ten opzichte van de bestaande OV-verbindingen tussen Amsterdam en Velsen.

Op basis van analyse van telcijfers en verkeersgegevens uit het VENOM-model is de gevoeligheid van reizigers voor reistijd en frequentie afgeleid. Deze gevoeligheid of elasticiteit is een maatstaf voor de mate waarin reizigers bereid zijn om over te stappen van de ene naar de andere vervoerwijze. Bij een hoge elasticiteit leidt een kleine verandering van de reistijd tot een stevige verandering van de verdeling van de reizigers over de verschillende vervoermodaliteiten (modal split); bij een lage elasticiteit zullen reizigers ondanks verschillen in de reistijd veel minder bereid zijn om over te stappen.

De gevonden gevoeligheid voor reistijd bedraagt -1. Dit wil zeggen dat een toename van de reistijd met 10% leidt tot een daling van het aantal reizigers met 10%. Omgekeerd geldt ook dat een afname van de reistijd met 5% leidt tot een toename van de aantallen reizigers met 5%. De gevonden waarde is plausibel in vergelijking met de elasticiteit van het openbaar vervoer in soortgelijke studies. Daarnaast wordt rekening gehouden met een prijselasticiteit van -0,5: dit betekent dat 10% hogere tarieven leiden tot 5% minder reizigers. Dit cijfer wordt verondersteld op basis van inzichten in de tariefgevoeligheden voor het OV. De gevoeligheden voor reistijden en tarieven ten opzichte van de auto blijken laag te zijn. Dit betekent dat automobilisten niet snel geneigd zijn om over te stappen naar het OV; omgekeerd zullen OV-reizigers evenmin snel overstappen naar de auto.

Resultaten: reizigersaantallen

De snelheid van het beoogde vervoer over water ligt in de geoptimaliseerde variant (zie voorgaande paragraaf) lager dan die van de Fast Flying Ferry zonder snelheidsbeperking en op een vergelijkbaar niveau als dat van de FFF met snelheidsbeperking. Het tarief van het beoogde vervoer over water is vergelijkbaar met de FFF.

Deze geoptimaliseerde variant leidt tot de prognose van gemiddeld 700 reizigers per dag tussen Velsen en Amsterdam Centraal Station. Op jaarbasis zijn dat er 250.000. Net als bij de FFF dient rekening te worden gehouden met een sterke seizoensinvloed: in de zomer zullen grotere aantallen (dag)toeristen de boot gebruiken, in de winter ligt het reizigersaantal lager. Hierbij moet worden aangetekend dat buiten de spitsuren de frequentie lager is om de vervoerder mogelijkheden te geven een deel van de schepen commercieel in te zetten. We zien mogelijkheden voor aanvullende markten door productontwikkeling voor toeristen en bediening van Amsterdam Noord/NDSM-werf. Daarnaast kunnen, bij gerichte inspanning naar bedrijven en scholen, nog forensen en scholieren worden overgehaald om de PVoW-verbinding te gaan gebruiken.

Toeristen

Door specifieke producten te ontwikkelen en de marketing daarop te richten kunnen extra (dag)toeristen worden aangetrokken. Dit leidt niet alleen tot extra vervoer, maar vergroot ook de aantrekkelijkheid van specifieke recreatieve bestemmingen. De toeristen genereren extra vervoer, met name in de rustiger dalperiodes en in de weekenden. Met name de dagrecreatie, bijvoorbeeld Amsterdammers die in Spaarnwoude willen fietsen of wandelen, lijkt een kansrijke markt te zijn. Wij schatten dat met gerichte marketing-acties het aantal reizigers maximaal 10% kan toenemen. Het gaat dan om een stijging van maximaal 70 mensen per dag, ofwel 25.000 per jaar. Merk op dat dit vooral een seizoenseffect zal zijn; de inspanningen zullen met name in de periode van mei tot en met september succesvol zijn.

NDSM/Noord

Door de bediening van de NDSM-werf worden vooral forensen tussen Velsen en het NDSM-gebied / Amsterdam Noord aangetrokken. Dit leidt tot een verwachte 150 extra reizigers per dag, waarmee het jaartotaal met 50.000 reizigers toeneemt tot 300.000 reizigers per jaar. Daarbij geldt als randvoorwaarde dat de gemeente Amsterdam instemt met de realisatie van een halte bij de NDSM-werf ter hoogte van de aanmeerplaats van het NDSM-veer.

Forensen/scholieren

Het is denkbaar dat bij een substantiële inspanning nog een aantal forensen en scholieren kan worden overgehaald gebruik te maken van het OV over water. Op basis van VENOM-cijfers en ervaringen met vervoermanagement, waarbij maximaal 5% van de werknemers kan worden overgehaald, kan het hierbij nog eens gaan om *maximaal* 100 reizigers per dag ofwel 20.000 reizigers per jaar.

Voor wat betreft potentieel scholierenvervoer is eerst gekeken naar scholen in Velsen/IJmuiden. Deze zullen maar een beperkt aantal reizigers opleveren, mede door de voorziene hogere tarieven en langere reistijden van PVoW dan met de bus/trein-keten. In de tegenrichting, dus van Velsen naar Amsterdam, is het aantal leerlingen dat met PVoW meegaat naar verwachting beperkt, omdat er vrijwel geen onderwijsinstellingen in het invloedsgebied rond Amsterdam Centraal of Amsterdam NDSM liggen.

Conclusie

De analyse wijst uit dat de geoptimaliseerde variant, uitgaande van met de Fast Flying Ferry vergelijkbare tarieven (inclusief inflatiecorrectie), tot 250.000 reizigers per jaar kan leiden. Het maximaal aantal reizigers dat gebruik kan maken van PVoW is geschat op 350.000 per jaar. Om dit maximum aantal te bereiken zijn onderstaande acties nodig:

- ▶ extra haltes, met name NDSM (50.000 reizigers);
- ▶ additionele inspanningen op de toeristische markt (25.000 reizigers);
- ▶ maximale inzet op de markt van forensen en scholieren (20.000 reizigers).

3.6 Maatschappelijke betekenis

Het realiseren van een openbaar vervoer-voorziening leidt niet alleen tot financiële kosten en baten, maar genereert ook maatschappelijke baten en kosten. Voorbeelden zijn een betere bereikbaarheid (baten) of emissies die door de OV-verbinding ontstaan (kosten). Deze baten en kosten materialiseren zich niet in een business case, maar kunnen voor een overheid wel een argument zijn om al dan niet middelen te bestemmen voor de realisatie en exploitatie van een bepaalde verbinding. Onderstaand zijn de voor PVoW meest relevante maatschappelijke baten kwalitatief uitgewerkt.

In de eerste plaats heeft watertransport als vervoersmodaliteit het doel om de **bereikbaarheid van een stedelijk gebied** te vergroten. Ervaringen in grote steden (bijvoorbeeld Rotterdam, Hamburg en Göteborg) laten zien dat vervoer over water een goede aanvulling op het stedelijk vervoerssysteem kan vormen. De bijdrage aan de vermindering van de files blijkt meestal beperkt te zijn. De ligging van de haltes aan de rivier maakt het PVoW onaantrekkelijk voor mensen die niet in de directe omgeving van de rivier wonen en/of werken. Het toestaan van fietsvervoer vermindert dit probleem, hoewel niet iedereen bereid zal zijn de fiets als voor- en/of natransport te gebruiken. Het file-oplossend vermogen van PVoW-verbindingen is daardoor beperkt. Dit is ook gebleken bij de Fast Flying Ferry, die oorspronkelijk was bedoeld was om de bereikbaarheid in het NZKG te versterken (zie het programma Samen Werken aan Bereikbaarheid). Overigens heeft het huidige PVoW een andere, meer regionale functie, die aanvullend is op het sterke OV over water in de stad Amsterdam (de pontverbindingen die door het GVB worden verzorgd). In paragraaf 3.5 is dan ook aangetoond dat op de belangrijke relatie tussen Velsen en Amsterdam geen sprake is van meerwaarde van PVoW

Een tweede mogelijke functie van PVoW is de **versterking van de toeristische sector in de regio**. In het vigerende coalitieakkoord zijn verschillende ambities benoemd om te komen tot groei van toerisme en recreatie. Ook in de economische agenda wordt een belangrijke rol toegekend aan de rol van de provincie bij het stimuleren van watergebonden toerisme, waaronder groei van de riviercruise en motorchartervaart. Het sociaal-recreatief vervoer neemt in omvang en belang toe, zowel door de effecten van de vergrijzing als door de grotere hoeveelheid vrije tijd die mensen hebben. In het sociaal-recreatief vervoer is de beleavingswaarde van de reis zelf van groot belang. Een leuke, prettige of enerverende reismogelijkheid naar een attractie maakt het bezoek daarvan interessanter.

PVoW en toerisme kunnen elkaar dus versterken, mits wordt gezorgd voor een goede onderlinge samenhang. Hierbij is te denken aan het realiseren van haltepunten bij attracties, afstemming van de dienstregeling op de openingstijden en klantenstromen, gezamenlijke marktwerking en flankerende maatregelen als betaald parkeren. Het financieren van een PVoW-verbinding kan in zo'n geval ten dele worden beschouwd als een middel om de toeristische sector in de regio te versterken.

De aanwezigheid van Personenvervoer over water kan de **aantrekkelijkheid van een regio als woon-, werk- en recreatielocatie** vergroten. Denk hierbij aan de ontwikkeling van zogeheten 'waterfronts', zoals die op veel plaatsen ter wereld waar te nemen is. Vooral in steden met een oud industrieel/haven imago, kan openbaar vervoer over water een middel zijn om het imago van de stad op een positieve manier te vernieuwen. Merk hierbij wel op dat deze voordelen vooral stedelijke gebieden betreffen. De kracht van regionaal Personenvervoer over Water, dus buiten stedelijke gebieden, is meestal veel geringer. Wij verwachten dan ook dat slechts beperkt sprake zal zijn van een ruimtelijk-economische structurerende werking. Wellicht dat delen van de horeca bij walvoorzieningen kunnen profiteren.

Personenvervoer over Water kan dus een positieve bijdrage aan de verbetering van het imago van steden. Deze imagoverbetering heeft minder betrekking op regionale verbindingen. Wel merken we op dat in de regio sprake is van een sterk positief imago van Vervoer over Water.

De hier gepresenteerde maatschappelijke baten leveren echter geen directe baten voor de business case op. Uit de gesprekken die wij hebben gevoerd met vertegenwoordigers van het bedrijfsleven is gebleken dat het belang van het bedrijfsleven (niet zijnde potentiële exploitanten van PVoW) onvoldoende groot is om te participeren in de exploitatie van PVoW. Wel worden vanuit cruiseschepen passagiers voor PVoW geleverd; dit was ook al het geval bij de FFF. Het gaat om rondom 100 passagiers per cruise met in totaal rond de 40 cruises per jaar. Dit aantal zal de komende jaren vrijwel stabiel zijn, aldus de verwachting van de exploitant van de Felison Cruise Terminal in IJmuiden. Met het verdwijnen van de FFF gaan deze passagiers nu veelal met de trein naar Amsterdam. Eerder vormen zij een bijdrage aan de onderbouwing van een besluit om overheidsmiddelen toe te kennen aan een PVoW-verbinding.

4. Business case

4.1 Inleiding

Dit hoofdstuk bevat de uitwerking van de business case van PVoW. Op basis van het in hoofdstuk 3 uitgewerkte vervoerconcept en verwachte reizigersaantallen werken we achtereenvolgens de exploitatiekosten en verwachte vervoeropbrengsten uit. Dit resulteert in een verwachte subsidiebehoefte voor de exploitatie van PVoW over het Noordzeekanaal. Daarnaast gaan we in op de benodigde investeringen ten behoeve van het PVoW.

Merk op dat het om een verkenning gaat van de marktpotentie en de exploitatiekosten. Het is altijd mogelijk dat specifieke ondernemers creatieve ontwikkelmogelijkheden zien. Daartoe zijn aanvullende gesprekken gehouden met ondernemers, al zullen deze wel steeds moeten worden uitgewerkt binnen eisen die door de provincie worden gesteld in een Programma van Eisen. Als uit een analyse blijkt dat een rendabele business case kan worden gebouwd, bestaat een gerede kans op een succesvolle aanbesteding. Mocht uit de business case naar voren komen dat de subsidiebehoefte groter is dan de beschikbare overheidsmiddelen, dan bestaat een grote kans dat de aanbesteding binnen die randvoorwaarde geen inschrijvingen oplevert.

4.2 Exploitatiekosten en subsidiebehoefte

Exploitatiekosten

De exploitatiekosten zijn berekend op basis van het in paragraaf 3.4 beschreven exploitatieconcept en schepen met een capaciteit van 50 reizigers en 15 fietsen. In deze berekening zijn de volgende kostenposten meegenomen:

- ▶ afschrijvingskosten van de schepen;
- ▶ kapitaallasten schepen;
- ▶ onderhoudskosten schepen;
- ▶ verzekeringskosten schepen;
- ▶ brandstofkosten;
- ▶ kosten varend personeel;
- ▶ algemene kosten (overhead, huisvesting, marketing, et cetera).

De kosten van de investeringen in en exploitatie van het OV-chipkaartsysteem (paaltjes op de schepen of op de haltes en backoffice) zijn niet meegenomen, omdat nog onduidelijk is of de OV-chipkaart gebruikt zal (moeten) worden. Wanneer de provincie kiest voor de verplichte toepassing van de OV-chipkaart moet voor een nieuwe vervoerder rekening worden gehouden met een eenmalige investering van ongeveer een miljoen euro.

Het door ons opgestelde dienstregelingconcept resulteert in ongeveer 9.500 vaaruren per jaar. Hiervoor zijn drie schepen met een capaciteit van 50 passagiers nodig. Om een betrouwbare dienstregeling te kunnen garanderen is het daarnaast zeer wenselijk om een reserveschip beschikbaar te hebben. In de berekening is daarom uitgegaan van vier schepen. In de bijlage is aangegeven welke overige parameters zijn gehanteerd bij het bepalen van de exploitatiekosten. In bijlage 1 hebben wij kostenberekeningen opgenomen voor enkele alternatieve scheepstypen, waaronder de mogelijkheid om de oude draagvleugelschepen van de FFF van Connexxion over te nemen en te revitaliseren.

Tabel 4.1: Totale jaarlijkse exploitatiekosten (euro) bij exclusieve inzet dienstregeling

Kostenpost	Bedrag	Aandeel in totaal
Afschrijving per jaar	€ 466.667	16%
Kapitaalkosten per jaar	€ 280.000	10%
Brandstofkosten per jaar	€ 729.755	25%
Onderhoudskosten per jaar	€ 350.000	12%
Personeelskosten per jaar	€ 750.000	26%
Verzekeringskosten per jaar	€ 70.000	2%
Algemene kosten per jaar	€ 264.642	9%
Totaal	€ 2.911.064	100%
<i>Kosten per vaaruur</i>	<i>€ 308</i>	
<i>Kosten per vaaruur per zitplaats</i>	<i>€ 5,70</i>	
<i>Kosten per zitplaatskilometer</i>	<i>€ 0,14</i>	

In tabel 4.1 is te zien dat de exploitatiekosten van het voor een PVoW-verbinding over het Noordzeekanaal conform het uitgewerkte concept ongeveer 2,9 miljoen euro per jaar bedragen. De belangrijkste kostenposten zijn brandstof en personeel, die samen de helft van de totale kosten uitmaken.

De kostprijs per vaaruur komt uit op ongeveer 300 euro, wat vergeleken met andere PVoW-systemen relatief hoog lijkt. De oorzaak voor de hoge kosten per vaaruur ligt in het beperkte aantal uren dat de schepen per dag worden ingezet in de dienstregeling, namelijk 6 ½ uur per schip. De overige uren van de dag liggen de schepen stil, zodat de vaste lasten over een relatief gering aantal uren verdeeld worden. Met andere woorden, de schepen worden niet optimaal benut. De dienstregeling en de daaruit voortvloeiende inzet van de schepen is echter al afgestemd op de vervoervraag en de noodzaak om de exploitatiekosten zoveel mogelijk te beperken. Zouden we de schepen meer uren inzetten, dan daalt weliswaar de kostprijs per uur, maar de daarmee gepaard gaande groei in het aantal reguliere gebruikers zal onvoldoende zijn om de hogere exploitatiekosten te dekken. De totale (variabele) kosten nemen dus harder toe dan de opbrengsten, wat ongunstig is voor de business case.

De beperkte inzet voor een reguliere dienstregeling opent echter wel voor marktpartijen de mogelijkheid om de schepen op de momenten dat zij niet nodig zijn voor de dienstregeling elders op commerciële basis in te zetten. De schepen kunnen bijvoorbeeld worden ingezet voor het vervoer van reizigers naar evenementen; strandbezoek op zonnige dagen, bedrijfsuitjes, en dergelijke. Door het grotere aantal vaaruren per schip worden bij deze extra inzet de totale kosten over meer vaaruren omgeslagen. Hierdoor daalt de gemiddelde kostprijs per vaaruur.

Om dit effect inzichtelijk te maken, hebben wij een variant doorgerekend waarin aangenomen is dat de schepen gemiddeld 10 uur per dag in de vaart zijn, dat wil zeggen: 6,5 uur ten behoeve van de PVoW-verbinding over het Noordzeekanaal en 3,5 uur ten behoeve van commerciële nevenactiviteiten. De veronderstelling is daarbij natuurlijk dat deze nevenactiviteiten winstgevend zijn, namelijk dat deze meer opleveren dan ze kosten. In tabel 4.2 zijn de resultaten weergegeven.

Tabel 4.2: Totale jaarlijkse exploitatiekosten bij combinatie inzet dienstregeling en commerciële nevenactiviteiten

Kostenpost	Bedrag	Aandeel in totaal
Afschrijving per jaar	€ 466.667	13%
Kapitaalkosten per jaar	€ 280.000	8%
Brandstofkosten per jaar	€ 1.128.288	32%
Onderhoudskosten per jaar	€ 350.000	10%
Personeelskosten per jaar	€ 954.795	27%
Verzekeringskosten per jaar	€ 70.000	2%
Algemene kosten per jaar	€ 324.975	9%
Totaal	€ 3.574.724	100%
<i>Aan dienstregeling(contract) toe te rekenen kosten</i>	<i>€ 2.312.063</i>	
Kosten per vaaruur	€ 244,8	
Kosten per vaaruur per zitplaats	€ 4,50	
Kosten per zitplaatskilometer	€ 0,11	

In tabel 4.2 is te zien dat de extra inzet leidt tot een toename van de exploitatiekosten naar 3,6 miljoen euro per jaar. Door het grotere aantal vaaruren is meer brandstof en personeel nodig, waardoor de brandstofkosten en personeelskosten toenemen. De kostprijs per vaaruur daalt echter naar 245 euro. Wanneer wij deze kostprijs per vaaruur toepassen op het aantal vaaruren in de dienstregeling, dan bedragen de totale exploitatiekosten van het te contracteren vervoer 2,3 miljoen euro per jaar. Merk daarbij op dat deze indicatieve berekening gebaseerd is op de onzekere veronderstelling dat een marktpartij daadwerkelijk in staat is om de schepen voor een substantieel gedeelte van de tijd winstgevend in te zetten voor commerciële nevenactiviteiten. Tijdens ons onderzoek hebben wij geen aanwijzingen gevonden die erop wijzen dat de markt voor commerciële nevenactiviteiten door dit soort schepen heel groot is. Deze conclusie is mede gebaseerd op gesprekken die wij hebben gevoerd met enkele marktpartijen, waaronder commerciële rederijen. Bedrijven die hierop sterk inzetten lopen dan ook grote risico's. Op langere termijn kan dat ook gevolgen hebben voor de continuïteit van de activiteiten binnen de dienstregelingen (bestaanszekerheid). Wij bevelen dan ook aan om hier voorzichtig te zijn met de ramingen.

4.3 Opbrengsten

De raming van de vervoeropbrengsten is gebaseerd op het aantal reizigers, de gerealiseerde reisafstand en de verwachte gemiddelde vervoeropbrengst per reizigerskilometer. Het aantal reizigers tussen de verschillende halteplaatsen is in de voorgaande paragraaf bepaald op minimaal 250.000 en maximaal 350.000 per jaar. Uitgaande van het tarief van 25,5 cent per kilometer bedragen de jaarlijkse opbrengsten tenminste 1,1 miljoen euro en maximaal 1,5 miljoen euro.

Gevoeligheidsanalyse tarieven

Het door ons gehanteerde tarief is gebaseerd op het tarief van de Fast Flying Ferry uit 2013, gecorrigeerd voor de inflatie. Het tarief voor enkele reis Velsen – Amsterdam is dan 4,75 euro. Door een aantal organisaties is erop gewezen dat ook gewerkt zou kunnen worden met een hoger tarief. Het gaat dan om een tarief van 7,38 euro tussen Velsen en Amsterdam Centraal. Dit is een 55% hogere prijs ten opzichte van het door ons gehanteerde tarief en ook aanzienlijk hoger dan het bedrag dat reizigers kwijt zijn als zij met combinaties van bus en trein op het traject reizen. Zo kost een gecombineerde reis met de bus (lijn 82) en de trein van Velsen naar Amsterdam CS thans 5,63; aanmerkelijk minder dan het tarief dat door commerciële partijen wordt genoemd voor PVOW.

Bij een hogere prijs zal een deel van de reizigers afhaken. Uitgaande van een prijselasticiteit van -0,5 zal het aantal reizigers per jaar afnemen naar 180.000 (minimaal) tot 230.000 (maximaal). De reizigers die blijven betalen het hogere tarief, zodat de opbrengsten toenemen naar 1,3 miljoen euro (minimaal) tot 1,7 miljoen euro (maximaal). Merk hierbij wel op dat wij verwachten dat deze raming tot een onderschatting zal leiden van de vraaguitval. Immers, er is een forse prijsverschil tussen PVoW en het reguliere OV. Daarbij dient te worden bedacht dat reizigers veel alternatieven hebben om over te stappen naar regulier OV in deze corridor. De reiziger heeft dus keuze uit meerdere vervoerwijzen, waardoor de prijsgevoeligheid groter is.

4.4 Subsidiebehoefte

De subsidiebehoefte is gedefinieerd als het verschil tussen de exploitatiekosten en de verwachte vervoeropbrengsten. De vervoeropbrengst is in paragraaf 3.6 geschat op een bedrag tussen 1,1 miljoen euro en 1,5 miljoen euro bij respectievelijk 250.000 en 350.000 reizigers. De exploitatiekosten bedragen 2,9 miljoen euro, zodat een exploitatiebijdrage tussen 1,4 en 1,8 miljoen euro nodig is. Dit correspondeert met een subsidie per reiziger van ongeveer € 5,70, wat beduidend boven de subsidiebedragen in het reguliere openbaar vervoer ligt.

Als hogere tarieven worden gehanteerd is minder subsidie nodig, namelijk tussen de 1,2 en 1,6 miljoen euro. Het aantal reizigers zal dan ook dienovereenkomstig lager zijn, namelijk tussen 180.000 en 230.000. De subsidie per reiziger stijgt in deze variant naar zes-en-een-half tot zeven euro. Bedenk dat de genoemde subsidies gedurende een langere periode gegarandeerd dienen te worden, ten minste gedurende de eerste contractperiode van tien jaar.

4.5 Investerings in walkantvoorzieningen

Haltevoorzieningen

Het beoogde dienstregelingconcept kent meer haltes dan de Fast Flying Ferry-dienst; daarnaast worden ook andere schepen ingezet. Om deze dienst te kunnen uitvoeren zijn daarom investeringen nodig in haltevoorzieningen. Op basis van ervaringen in Zuid-Holland is de gemiddelde investering geschat op half tot een miljoen euro per halteplaats⁶⁾. Daarnaast moet rekening worden gehouden met mogelijke kosten voor toeleidende infrastructuur (wegen, voet- en fietspaden) en walvoorzieningen (fietsenstalling, parkeerplaatsen, bewegwijzering et cetera). Naast deze investeringen moet ook rekening worden gehouden met de kosten voor het jaarlijks beheer en onderhoud van de walkantvoorzieningen. Deze laatste twee kostenposten hebben wij echter niet gekwantificeerd.

Voor een inschatting van de investeringsbehoefte in haltevoorzieningen is per halte een schouw uitgevoerd naar de bruikbaarheid van eventuele bestaande voorzieningen en de inpasbaarheid van mogelijke nieuwe haltevoorzieningen. Een belangrijk uitgangspunt bij het bepalen van de benodigde aanpassingen is dat de in te zetten schepen geschikt zijn voor het in- en uitstappen langs de zijkant. Dit heeft twee redenen. Ten eerste kan op die manier de halteverliestijd⁷⁾ worden beperkt omdat voor het aanleggen minder manoeuvres nodig zijn. Ten tweede is de infrastructuur die nog van de Fast Flying Ferry resteert ingericht op het in- en uitstappen langs de zijkant, waardoor deze kan worden hergebruikt.

Merk op dat Rijkswaterstaat, de beheerder van het Noordzeekanaal, toestemming moet verlenen alvorens nieuwe aanlegplaatsen mogen worden gerealiseerd. Rijkswaterstaat toetst onder meer op veiligheid en mogelijke hinder voor de scheepvaart. In het volgende hoofdstuk schenken wij hier meer aandacht aan.

Onderstaand is een beknopte analyse opgenomen van de diverse mogelijke halteplaatsen.

- ▶ **Velsen Pontplein:** de halte van de Fast Flying Ferry is nog volledig intact voorhanden, inclusief een kantoortje met loket voor kaartverkoop en informatie. Direct naast dit kantoortje is een snackbar gevestigd waar eventueel vervoerbewijzen verkocht kunnen worden. Wel kan een opknapbeurt nodig zijn; de kosten schatten we op 100.000 euro.

⁶⁾ Zie onder meer Economic Development Board Rotterdam (2008) *Snel Weg over de Maas. Personenvervoer over Water in de Rotterdamse Regio* en Grondmij (2008) *Business case Veertaxi Boven Hardinxveld – Werkendam – Gorinchem – Sleeuwijk*.

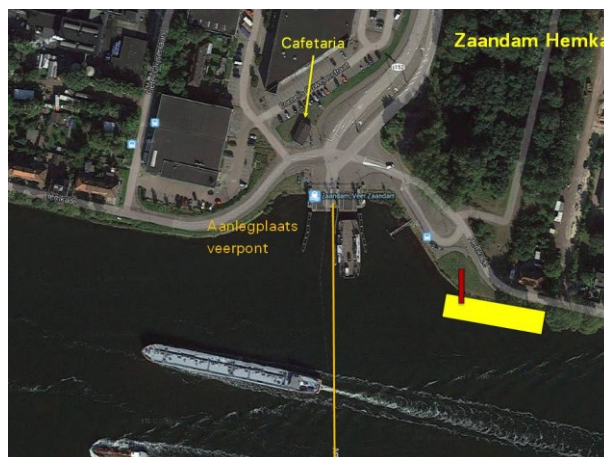
⁷⁾ De halteverliestijd is het verschil tussen de extra tijd die benodigd is voor het bedienen van een halte (afremmen, in- en uitstappen, accelereren) ten opzichte doorvaren op kruissnelheid.

- ▶ **Spaarnwoude:** ten westen van de aanlegplaats van de bestaande veerpont en het parkeerterreintje kan een aanlegplaats worden gerealiseerd. Zowel ponton en loopbrug als walinfrastructuur (voetpaden, wachthuisje, informatieborden) en de aanleg van een fietsenstalling. Ook hier is een cafetaria aanwezig waar eventueel vervoerbewijzen kunnen worden verkocht. Gelet op het beperkte aantal reizigers, voor het merendeel wandel- en fietstoeristen, kunnen de walvoorzieningen bescheiden worden uitgevoerd. De kosten hiervan schatten we op 500.000 euro.



Een aandachtspunt bij de realisatie van deze halte is de veiligheid van de scheepvaart. De halte ligt tussen het veer Spaarndam en de monding van het Zijkanaal C. Een richting Velsen varende passagiersschip van het PVoW moet verkeerde wal varen om Spaarnwoude te bedienen. Schippers die vanuit het Zijkanaal C het Noordzeekanaal op willen draaien verwachten dit mogelijk niet, waardoor misschien een gevaarlijke situatie zou kunnen ontstaan. Naar verwachting kan dit met pragmatische oplossingen worden opgelost. Eventuele onderlinge hinder tussen de pont en PVoW kan in onderlinge afstemming worden opgelost.

- ▶ **Zaandam Hemkade:** de halte moet zo dicht mogelijk in de buurt komen van de aanlegplaats van de Hempont. Vanwege de dicht aan het kanaal staande bebouwing is alleen ten oosten van de aanlegplaats van de pont, ter hoogte van de buslus, voldoende ruimte beschikbaar. Alle elementen (ponton, loopbrug en walinfrastructuur) moet worden aangelegd, net als een fietsenstalling. Auto's kunnen gebruik maken van de parkeerplaatsen in de omgeving.



In het nabijgelegen cafetaria Hembrug zouden kaartjes verkocht kunnen worden. Realisatie van deze halte vergt naar verwachting een half tot driekwart miljoen euro. De ruimte voor inpassing van een halte inclusief een fietsenstalling is zeer beperkt, waardoor alleen de aangegeven locatie mogelijk is. Eventuele onderlinge hinder tussen de pont en PVoW kan in onderlinge afstemming worden opgelost.

- ▶ **Amsterdam NDSM:** de ideale plaats voor realisering van een aanlegplaats is direct naast de steiger waar de GVB-ponten vertrekken, tegenover de IJ-kantine. Dit zorgt voor korte loop- en overstapafstanden, wat voor klanten het meest aantrekkelijk is. Nadeel van de locatie is dat de bediening vanaf het IJ relatief veel tijd zal kosten. Het benodigde halteponton en loopbrug zijn goed, maar niet ruim inpasbaar. Omdat op de wal geen ruimte beschikbaar is voor wacht- en informatiefaciliteiten moeten deze op het ponton worden gerealiseerd. In de IJ-kantine, die tegenover de aanlegplaats ligt, kunnen kaartjes worden verkocht (er staat al een afhaalmachine voor de OV-chipkaart). Tevens moet worden gezocht naar ruimte voor een fietsenstalling.



geen ruimte beschikbaar is voor wacht- en informatiefaciliteiten moeten deze op het ponton worden gerealiseerd. In de IJ-kantine, die tegenover de aanlegplaats ligt, kunnen kaartjes worden verkocht (er staat al een afhaalmachine voor de OV-chipkaart). Tevens moet worden gezocht naar ruimte voor een fietsenstalling.

Bij de NDSM-werf is ook een alternatieve locatie denkbaar aan de kop van de pier van het NDSM-plein. Voordeel van deze locatie is dat direct aan de vaarroute gehalteerd kan worden, wat de reistijd voor doorgaande reizigers bekort. Nadeel is dat de looproute naar de vaste wal, de aanlegplaats van de GVB-veren en de IJ-kantine vrij lang is en bovendien opgeknapt moet worden.

- ▶ **Amsterdam Houthavens:** een eventuele halte in de Houthavens kan worden gerealiseerd aan de noordkant van de pier met de aanlegplaats van de GVB-ponten. De aanwezige houten steiger moet hiertoe worden vervangen. Daarnaast moeten eenvoudige voorzieningen voor wachtende reizigers en kaartverkoop worden gerealiseerd. Om de halte te bedienen zullen de schepen omstandige manoeuvres moeten maken die relatief veel tijd kosten. Mede om die reden is bediening van deze halte niet opportuun.



- ▶ **Amsterdam Centraal:** de meest voor de hand liggende haltelocatie bij Amsterdam Centraal is steiger 14. Deze locatie is eerder ook gebruikt voor de Fast Flying Ferry en ligt gunstig ten opzichte van zowel de entree van het Amsterdamse centraal station als ten opzichte van de GVB-veren. De reactivering van deze halteplaats vergt de aanschaf en/of aanleg van een loopbrug, de realisatie van wacht- en kaartverkoopfaciliteiten en de plaatsing van opvallende wegwijzers. Dit laatste is nodig omdat de haltelocatie door een fietsenstalling aan het oog onttrokken wordt.

In de onderstaande tabel zijn de per locatie aanwezige faciliteiten beschreven en de verwachte kosten voor het realiseren van benodigde aanvullende faciliteiten geschat. Merk hierbij op dat niet op elke locatie alle faciliteiten gepland of nodig zijn; zo is het bij Amsterdam Centraal bijvoorbeeld niet noodzakelijk om P + R-plaatsen te realiseren. De investeringsbehoefte voor halte Amsterdam Houthavens is alleen pro forma opgenomen in de tabel, omdat bediening van deze halte waarschijnlijk lastig realiseerbaar is.

Tabel 4.3: Overzicht aanwezige voorzieningen en verwachte investeringen haltes PVoW

Halte	Ponton	Loopbrug	Infra wal	Verkoop	P _{fiets/auto}	Kosten
Velsen Pontplein	ja	ja	ja	ja ¹⁾	beide	€ 100.000
Spaarnwoude	nee	nee	nee	ja ¹⁾	P _{auto}	€ 500.000
Hemkade	nee	nee	nee	ja ¹⁾	P _{auto}	€ 750.000
A'dam NDSM	nee	nee	nee	ja ¹⁾	P _{auto}	€ 750-800.000
A'dam Centraal	ja ²⁾	nvt ²⁾	nvt ²⁾	nee	P _{fiets}	€ 250.000
Totaal						€ 2.350.000
PM Houthavens	ja ²⁾	nvt ²⁾	nvt ²⁾	nee	beide	€ 500.000

¹⁾ Mogelijkheid tot kaartverkoop en informatievoorziening bij bestaande horeca

²⁾ Gebruik van bestaand steiger, in Houthavens is opknappen/aanpassen noodzakelijk

Overige walkantvoorzieningen

De exploitant zal een voorziening moeten hebben de schepen 's nachts veilig af te meren en te bunkeren. Een vervoerder die al in het gebied actief is kan waarschijnlijk gebruik maken van bestaande voorzieningen. Wij hebben hiervoor geen kostenraming gemaakt; een nieuwe vervoerder zal in zijn begroting rekening moeten houden met aanvullende investeringen in dergelijke walkantvoorzieningen.

Uitwerking overige investeringen

OV-chipkaart en reisinformatiesystemen

De investeringen in de OV-chipkaart en reisinformatiesystemen zijn in de eerdere uitwerking van de exploitatiekosten buiten beschouwing gelaten. Belangrijkste reden hiervoor was de inschatting dat het beschikbare overheidsbudget nauwelijks voldoende zou zijn om tot een sluitende business case te komen. Om een weloverwogen keuze voor het al dan niet voorschrijven van deze voorzieningen te kunnen maken is enig inzicht in de hiermee gemoeide kosten wenselijk.

Voor de **OV-chipkaart** moet daarbij onderscheid worden gemaakt tussen OV-bedrijven die de OV-chipkaart al in gebruik hebben en nieuwe toetreders, zoals rondvaartbedrijven, die de kaart nog niet gebruiken. Reden voor dit onderscheid zijn de hoge opstartkosten voor het gebruik van de OV-chipkaart: de realisatie van een back-office, verbindingen en de toestemming van TLS om de chipkaart te gebruiken vergt een investering van ongeveer 800.000 euro. Daarnaast moet rekening worden gehouden met de aanschaf van kaartlezers, eventuele verkoopautomaten en apparatuur voor de verbinding tussen de lezers en de back-office, alsmede met de exploitatiekosten van de OV-chipkaart. Op basis van het aantal in- en uitstappers kunnen de exploitatiekosten oplopen tot ruim honderdduizend euro. Het spreekt voor zich dat met name de initiële investeringen in de OV-chipkaart nieuwe toetreders zal weerhouden om in te schrijven op de aanbesteding van de PVoW-verbinding over het Noordzeekanaal.

Naast de OV-chipkaart kan ook de behoefte bestaan om de PVoW-verbinding op te nemen in de landelijke reisinformatiesystemen. Ook hierbij moet een afweging worden gemaakt tussen de kosten voor realisatie en exploitatie van de informatiesystemen en de mogelijke baten in de vorm van een groter aantal reizigers. De investeringen betreffen de displays, boordcomputer en verbindingsapparatuur aan boord van de schepen, alsmede de centrale computer waarin de informatie wordt verwerkt en gedistribueerd naar de diverse displays. De kosten voor de vervoerder zijn relatief beperkt, naar schatting € 10.000 per schip. Daarbij gaan we er van uit dat de investering in walapparatuur (centrale computer en displays aan de haltes) door de overheid wordt gepleegd.

Restwaarde en garantiestelling

De keuze om de PVoW-verbinding met nieuwe schepen te exploiteren betekent dat een vervoerder moet investeren in de aanschaf van deze schepen. De economische levensduur van de schepen bedraagt 25 jaar, wat aanzienlijk langer is dan de maximaal toegestane contractduur voor gesubsidieerd vervoer. Een vervoerder zal de schepen afschrijven over de periode die hij kan overzien, ofwel de contractduur. Wanneer deze tien jaar bedraagt zal de vervoerder de schepen in deze tien jaar geheel afschrijven (afgezien van een veilige schatting van een eventuele restwaarde), wat tot aanzienlijk hogere afschrijvings- en exploitatiekosten leidt.

De opdrachtgevende overheid heeft verschillende mogelijkheden om de afschrijvingskosten te beperken. Deze komen in alle gevallen neer op het direct of indirect garanderen van een bepaalde restwaarde van de schepen. Mogelijkheden zijn onder meer:

- ▶ **overnamegarantie:** de overheid garandeert de vervoerder dat de schepen na afloop van het vervoercontract worden overgenomen door een volgende exploitant, waarbij tevens wordt vastgelegd hoe de waarde van de schepen wordt bepaald. Hierdoor hoeft de vervoerder de schepen slechts gedeeltelijk af te schrijven over de contractduur, wat leidt tot lagere kosten;
- ▶ **restwaardegarantie:** de overheid garandeert de vervoerder een bepaalde restwaarde voor de schepen aan het eind van de contractduur, waarbij de overheid zelf het risico draagt van de mogelijke verkoopwaarde van de schepen. Uiteraard heeft de overheid de mogelijkheid om de overname van de schepen in een volgend contract voor te schrijven aan een volgende vervoerder. Per saldo leidt dit tot eenzelfde vermindering van de exploitatiekosten.

In beide gevallen leidt dit tot een impliciete verplichting van de overheid om zorg te dragen voor een verder gebruik van de schepen en draagt de overheid dus de financiële risico's die verbonden zijn aan het stopzetten van de PVoW-verbinding voor het verstrijken van de afschrijvingsduur van de schepen.

4.6 Mogelijkheden cofinanciering

Met de gemeentebesturen van Velsen, Beverwijk, Zaanstad en Amsterdam alsmede met de Stadsregio Amsterdam (SRA) is gesproken over een mogelijke bijdrage aan de exploitatie van het PVoW. In bijlage 2 zijn de gespreksverslagen opgenomen. Uit de gesprekken komt naar voren dat deze besturen een grote betrokkenheid hebben bij het PVoW over het Noordzeekanaal; zij hechten groot belang aan de herinvoering ervan. Alle gemeenten zijn bereid om inspanningen te leveren die bijdragen aan een succesvolle PVoW-verbinding. Zij denken daarbij onder meer aan het aanwenden van contacten en het bijdragen aan de realisatie van walvoorzieningen,

De gemeenten Velsen, Beverwijk en Amsterdam, alsmede het SRA, zijn echter niet bereid om een structurele bijdrage te leveren aan de exploitatie van het PVoW. Zij zien dat als een provinciale taak. Zaanstad is bereid te bezien of er een bijdrage kan komen, afhankelijk van de dienstregeling en de vraag of deze de betreffende gemeente aandoet. Het gaat dan maximaal om enige tienduizenden euro's. Wel is de bestuurder van de gemeente Velsen, onder voorbehoud van akkoord met de gemeenteraad, bereid zich in te zetten voor een eenmalige bijdrage, vergelijkbaar met het eerdere bod bij voortzetting van de FFF.

Op grond van deze gesprekken kan daarom worden geconcludeerd dat vanuit de gemeenten geen "substantiële" bijdrage mag worden verwacht in de exploitatie. Er kan worden gesproken over een eenmalige bijdrage.

4.7 Verkenning aanbod marktpartijen

In het kader van de uitgevoerde verkenningen hebben wij met diverse marktpartijen gesproken. Twee van hen, de IJmuidense Rondvaart Maatschappij en Iskes, gaven aan al verder uitgewerkte plannen voor Personenvervoer over Water te hebben. Onderstaand zijn de hoofdpunten uit hun voorstel beschreven; bijlage II bevat een uitgebreidere uitwerking in de vorm van gespreksverslagen. Overigens zijn in samenspraak met betrokkenen nadere uitwerkingen opgesteld van de BuCa's van betrokkenen. Deze ondersteunen het navolgende. Aansluitend gaan we ook in op de resultaten van de gesprekken met andere marktpartijen.

IJmuidense Rondvaart Maatschappij

► **Beschrijving voorstel**

Het door de IJmuidense Rondvaart Maatschappij (IJMR) ontwikkelde idee gaat uit van de inzet van snelle twaalfpersoonsschepen op de route Velsen Pontplein – Amsterdam NDSM. Reizigers naar Amsterdam Centraal kunnen daar overstappen op de (gratis) veerpont van het GVB. De vaartijd tussen Velsen en NDSM bedraagt twintig minuten, de in- en uitstaptijden twee minuten.

De ritprijs bedraagt € 7,38 voor een enkele reis. Dit is weliswaar zestig procent boven het tarief van de Fast Flying Ferry, maar is volgens IJMR ten opzichte van de OV-tarieven concurrerend. Onduidelijk is of ook kortingen voor doelgroepen worden verleend. De OV-chipkaart wil IJMR niet toepassen, vervoerbewijzen zijn aan boord en via internet verkrijgbaar. De OV-systemen voor reisinformatie worden evenmin toegepast, borden bij de aanlegplaatsen, een goede website en het verspreiden van folders op strategisch handige plaatsen zorgt voor een goede informatievoorziening.

Het bedrijf heeft aangegeven in de zomermaanden zonder subsidie te kunnen varen tussen Velsen en NDSM. Voorwaarde is wel dat men dan 65 km/uur mag varen. Bij een lagere snelheid van 20 km/uur kan men geen aantrekkelijke verbinding realiseren. Bij 40 km/h zijn er wellicht mogelijkheden te bedenken. Als de provincie het hele jaar wil varen heeft men wel subsidie nodig.

► **Vervoerkundige uitwerking**

De IJMR wil de verbinding vooral gedurende de zomerperiode zonder subsidie uitbaten omdat dan de vraag naar vervoer het grootst is. De afvaarten volgen min of meer vraaggestuurd: bij drukte wordt vaker gevaren, op rustige momenten minder vaak. Gedurende de spitsuren gaat IJMR uit van de inzet van zes schepen, wat bij een omlooptijd van 44 minuten een gemiddelde frequentie van een afvaart per tien minuten betekent. Buiten de spits worden drie schepen ingezet, wat gemiddeld een afvaart per twintig minuten betekent.

► **Reizigers en vervoeropbrengsten**

Het aantal reizigers is berekend op basis van veronderstellingen over de gemiddelde bezetting van de schepen tijdens dal- en spitsuren. Deze veronderstellingen variëren van een bezetting van 30% over de gehele dag tot 80% in de spits en 50% op overige tijdstippen. De aantallen reizigers variëren dienovereenkomstig van 295 tot 643 per dag, op jaarbasis van 90.000 tot 235.000. De opbrengsten liggen tussen 670.000 en 1,4 miljoen euro.

Mocht de provincie een continue dienstregeling willen, dan zullen de schepen 50 weken per jaar in de vaart zijn. IJMR geeft aan twee weken per jaar nodig te hebben voor onderhoud aan de schepen, in die periode zijn de schepen niet in de vaart. Ten behoeve van de bepaling van de omvang van de benodigde subsidie is een schatting gemaakt van het aantal reizigers.

► **Kosten en bijdrage**

De aanschaf van zes of zeven de benodigde schepen vergt een investering van 296.000 euro per schip bij afname van grotere aantallen.

De IJmuidense Rondvaart Maatschappij geeft aan dat men de dienst Velsen – NDSM gedurende zes maanden op commerciële basis kan uitvoeren, dat wil zeggen zonder subsidie. Wanneer de provincie ook op onrendabele dagen en in de wintermaanden een vervoerdienst wil dan wordt daar een overheidsbijdrage voor gevraagd. Voorwaarde daarbij is wel dat de benodigde vergunningen (onder andere voor het varen met 65 km/h over het Noordzeekanaal) worden verkregen en de overheid investeert in walvoorzieningen.

► **Beoordeling door MuConsult**

Het voorstel voldoet niet aan het gangbare beeld dat velen van openbaar vervoer hebben, maar biedt wel een aantal interessante gedachten. Dit betreft met name de sterke, dagelijkse afstemming op de vervoervraag. Dit heeft tot gevolg dat in de wintermaanden niet gevaren wordt; de ondernemer verwacht dan te weinig klandizie om de exploitatie rendabel te maken. Hier staat tegenover dat het vervoer zonder exploitatiebijdrage wordt aangeboden.

De IJMR verwacht dat CNB op basis van tests een vergunning zal verlenen voor het varen met 65 kilometer per uur met twaalfpersoonsschepen. Deze kans achten wij gering, desgevraagd geeft IJMR aan dat het concept met 40 km/h ook realiseerbaar zal zijn, al is dat minder eenvoudig. Bij deze kleine motorboten wordt ook hier geen toestemming gegeven, zo is te verwachten op basis van de juridische toets (zie paragraaf 5.2). Onduidelijk is voorts hoe de afstemming van het aanbod op de vraag precies zal verlopen; dit is van groot belang aangezien reizigers graag weten wanneer hun bus of schip vertrekt.

Een lastig punt in het concept is de lage rentabiliteit. Volgens onze berekeningen is pas bij een bezetting van 80 procent in de spits en 50 procent daarbuiten een geringe winst te verwachten bij zomerexploitatie. Dergelijke bezettingen zijn in het openbaar vervoer zeer uitzonderlijk en mogen op de verbinding Velsen – Amsterdam zeker niet worden verwacht. Wij verwachten dat in de zomermaanden een gemiddelde bezetting van 50% maximaal haalbaar is, gezien over de gehele dag. Immers, toeristen reizen niet in de vroege uren en voor veel forenzen zal deze boot over lange afstand niet aantrekkelijk zijn ten opzichte van het OV, zeker niet omdat een overstap bij NDSM moet worden gemaakt. Gedurende de spitsuren is het vervoer volledig op Amsterdam gericht, waardoor een gemiddelde bezetting van 50% het hoogst haalbare is (vol heen, leeg terug). In de daluren is er in beide richtingen vraag naar toeristisch vervoer, waardoor de bezetting dan juist wat hoger zou kunnen zijn. Vanwege de afhankelijkheid van het weer achten we een gemiddelde bezetting van 50% ook hier het hoogst haalbare. Verder blijkt dat de door IJMR afgegeven aanschafprijs van de schepen laag is ten opzichte van de ramingen van de door ons geraadpleegde scheepsbouwers. Dit roept de vraag op of de kwaliteit van de schepen voldoende geborgd zal zijn.

Als ook met slecht weer en gedurende de winterperiode een PVoW-dienst wordt aangeboden zal de gemiddelde bezetting aanzienlijk lager zijn. Een schatting van twintig procent lijkt dan realistisch en der dertig procent optimistisch. Uit onze berekeningen blijkt dat bij een gemiddelde bezetting van dertig procent sprake is van een aanzienlijk exploitatietekort. Gevoegd bij de constatering dat de exploitatiekosten onderschat zijn kan worden geconcludeerd dat de bijdrage van 1,2 miljoen euro zeker nodig is om dit concept te verwezenlijken.

De reizigersaantallen zijn door de hogere tarieven lager dan in de onderzochte variant. Het aantal reizigers bedraagt bij een gemiddelde bezetting van dertig procent ongeveer 90.000 tijdens de zomermaanden; wanneer ook in de spitsuren en de wintermaanden wordt gevaren lijkt 150.000 reizigers het hoogst haalbare. Reden hiervoor is dat het hoge tarief (regelmatige) reizigers af schrikt, zeker omdat goedkopere alternatieve reisroutes beschikbaar zijn. De benodigde exploitatiesubsidie van 1,2 miljoen euro komt hierdoor overeen met een bijdrage van acht euro per reiziger.

Voorstel Iskes

► **Beschrijving voorstel.**

Het door de firma Iskes, actief in de sleepvaart, voorgestelde exploitatieconcept is globaal uitgewerkt. Het basisidee gaat uit van een tweetal pendeldiensten uit Amsterdam Centraal en Velsen, die elkaar bij de Hemkade in Zaandam ontmoeten om reizigers te laten overstappen. Men verwacht op termijn vraag vanuit Hemkade en bovendien wil de gemeente Zaandam deze stopplaats graag. Bij alternatieven ziet men ook kans rechtstreeks te varen.

Iskes gaat uit van inzet van de voormalige Fast Flying Ferry-schepen die worden overgenomen van Connexxion of vergelijkbare gebruikte schepen uit Rusland. Deze schepen worden opgeknapt in de werkplaatsen van Iskes.

De Velsense pendel vaart met een maximum snelheid van 60 km/h in een kwartier van Velsen naar Zaandam, de pendel Zaandam – Amsterdam heeft een vaartijd van tien minuten en een snelheid van 60 km/h op het IJ. Men meent toestemming te kunnen krijgen bij CNB voor deze snelheden.

► **Vervoerkundige uitwerking**

Men biedt aan om de boten in de spitsen een halfuurdienst te laten varen. Buiten de spitsen wil men reageren op de vraag. Als er niet voldoende vraag is, zullen de boten niet uitvaren. Dit betekent dus dat er geen vaste dienstregeling zal worden gevaren, maar dat er wordt gereageerd op de “markt”.

► **Reizigers en vervoeropbrengsten**

Iskes zal 15 euro vragen voor een vaartocht van Velsen naar Amsterdam en 10 euro voor Zaanstad naar Amsterdam (retourtarief) en de helft bij een enkel tarief. Uit berekening van MuConsult kan worden afgeleid dat (met lagere reizigersaantallen door overstap op Hemkade en het hogere tarief) maximaal 200.000 reizigers zullen komen die een opbrengst van ongeveer 1,5 miljoen zullen realiseren. Omdat de boot niet vaart als het aantal klanten lager is, moet dit echt als een maximum worden gezien.

► **Kosten**

Door te werken met oudere schepen, het zelf realiseren van onderhoud en boten alleen te laten varen als er voldoende vraag is, zullen de kosten voor de exploitant ook lager zijn. De bemanning wordt dan elders in het bedrijf ingezet. Ook wordt niet gewerkt met de Chipkaart en OV-reisinformatie. Op basis van de berekeningen blijkt dat deze diensten kunnen worden verricht met een overheidsbijdrage van jaarlijks 1,2 miljoen euro. Uiteraard hangt de werkelijke benodigde bijdrage af van het uiteindelijk gerealiseerde aanbod.

► **Beoordeling door MuConsult**

Het voorstel komt van een creatieve exploitant die spitsdiensten wil verzorgen en daarnaast zelf mogelijkheden wil bezien om buiten de spitsen aanvullende vervoerdiensten te verzorgen. Wij verwachten dat vooral in de zomermaanden additionele diensten worden gevaren (toeristisch vervoer), maar buiten de zomermaanden zal het aanbod buiten de spitsen beperkt zijn. Het aanbod is dus vraagafhankelijk en niet op voorhand vast te leggen. Het is twijfelachtig of toestemming wordt verkregen voor de gewenste hoge snelheden. Dit maakt het niet makkelijk om de gevraagde overheidsbijdrage te leggen naast het te verwachten aanbod aan vaardiensten.

Het aantal reizigers zal substantieel lager liggen dan geprognostiseerd. Dit is enerzijds een gevolg van het hogere tarief en de gedwongen overstap, anderzijds zal de onzekerheid over vertrekmomenten het aantal reizigers eveneens doen dalen. Op grond daarvan verwachten wij een maximaal aantal reizigers van 150.000 per jaar. De benodigde subsidie van 1,2 miljoen euro per jaar betekent dat ook hier voor elke reiziger een provinciale bijdrage van acht euro beschikbaar wordt gesteld.

Aanbod overige bedrijven

De overige bedrijven die wij in het kader van dit project hebben gesproken zijn zowel openbaar vervoer-bedrijven als besloten vervoerders, met name reders. De belangrijkste punten uit de gesprekken met **OV-bedrijven** zijn:

- De OV-bedrijven lijken zich uit de markt voor Personenvervoer over Water terug te trekken. De markt wordt door hen als te klein, te riskant en te onrendabel ingeschat.
- Personenvervoer over Water heeft vooral kans in stedelijk gebied, dus in Amsterdam. Hier bestaan echter de gratis veerdiensten van het GVB, zodat aanvullende vervoersystemen hier geen kans maken.
- Het inzetten van de schepen voor commercieel gebruik zien de OV-bedrijven niet als kansrijke markt. De benodigde inspanningen wegen niet op tegen de verwachte opbrengsten.
- De omvang van de investeringen vergt een lange contractduur.

De besloten vervoerders, met name de reders, kijken anders naar de markt:

- Bij alle besloten vervoerders is sprake van serieuze belangstelling, zeker voor de combinatie van openbaar vervoer en commerciële inzet van de schepen op andere tijdstippen;
- Duidelijke ideeën over mogelijke producten en diensten voor een commerciële inzet zijn echter niet naar voren gekomen. Een inzet in de Amsterdamse grachten is voor wat betreft marktpotentieel interessant, maar moet vanwege vergunningen (er worden geen extra vergunningen verleend) en qua maatvoering (bruggen) bij schepen met een capaciteit van meer dan twaalf personen weinig kansrijk.
- De schepen vergen een omvangrijke investering, wat de financiering bemoeilijkt. Er is een lange contractperiode plus een restwaardegarantie nodig om banken te overreden de aanschaf van schepen te financieren.

5. Juridische randvoorwaarden

5.1 Inleiding

In dit hoofdstuk komt een aantal juridische aspecten aan de orde die van invloed (kunnen) zijn op PVoW in het Noordzeekanaalgebied. Allereerst gaan wij in op de nautische regelgeving waaraan het personenvervoer over water moet voldoen; dit heeft met name consequenties voor de vaarsnelheid. Verder besteden wij aandacht aan de vergunningsplicht voor nieuwe walkantvoorzieningen. Ook komt de vraag aan de orde in hoeverre PVoW als openbaar vervoer of als besloten vervoer gekenschetst wordt.

5.2 Nautisch-juridische aspecten

Wettelijk kader

De scheepvaart heeft te maken met een breed scala aan Wet- en regelgeving, onder meer op het gebied van toegestane snelheden. Voor snel varende passagiersschepen op het Noordzeekanaal zijn onder meer de volgende regelingen van belang:

- ▶ **Binnenvaartwet en –Besluit:** deze wet omvat de implementatie van richtlijn 2006/87/EG en drie bestaande wetten, namelijk de Wet vervoer binnenvaart, de Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart en de Binnenschepenwet. Deze wetten zijn grotendeels ongewijzigd in de Binnenvaartwet opgenomen. In deze wetten staan onder meer de eisen aan vergunningen, bemanning, schepen en techniek; in het Besluit worden deze nader uitgewerkt.
- ▶ **Scheepvaartverkeerswet:** de Scheepvaartverkeerswet is een kaderwet die de basis vormt voor onder meer het reguleren van het scheepvaartverkeer op de Nederlandse binnenwateren. De vaarregels zijn nader uitgewerkt in het Binnenvaartpolitiereglement.
- ▶ **Binnenvaartpolitiereglement (BPR):** het BPR bevat de verkeersregels voor de Nederlandse binnenwateren. Het gaat hierbij over zaken als verkeersborden, het gebruik van radar of marifoon en de voorrangs- en uitwijkregels op het water.
- ▶ **Arbeidsomstandighedenwet:** de Arbeidsomstandighedenwet regelt (de verbetering van) de arbeidsomstandigheden. De werkgever zorgt voor de veiligheid en de gezondheid van de werknemers betreffende alle met de arbeid verbonden aspecten en voert daartoe een beleid dat is gericht op zo goed mogelijke arbeidsomstandigheden. Bij het voeren van zo'n arbeidsomstandighedenbeleid dient de werkgever de risico's vast te leggen in een Risico Inventarisatie en Evaluatie (RIE). In deze RIE dienen ook de gevaren en de risicobeperkende maatregelen te worden beschreven.

Typen schepen

Het BPR maakt in de eisen die aan schepen worden gesteld onderscheid naar scheepstypen (zie artikel 1.01):

- ▶ De kleine schepen met een capaciteit tot en met 12 personen vallen mogelijk onder de klasse '*snelle motorboten*'. Er is sprake van een '*snelle motorboot*' als de lengte niet meer dan 20 meter bedraagt en de boot sneller dan 20 km per uur kan varen.
- ▶ Een *passagiersschip* is een schip dat meer dan 12 passagiers mag vervoeren.

- ▶ Een *snel schip* is groot motorschip dat met een snelheid van meer dan 40 km per uur ten opzichte van het water kan varen.
- ▶ Een *veerpont* is schip dat een veerdienst onderhoudt, waarbij de vaarweg wordt overgestoken, en dat door de bevoegde autoriteit als veerpont is aangemerkt.

De draagvleugelboot die Connexxion gebruikte voldoet aan diverse typering, zoals groot schip (lengte groter dan 20m), snel schip (technische maximale vaarsnelheid hoger dan 40 km/uur) en passagiersschip (kan meer dan 12 passagiers vervoeren).

Bevoegdheden

Het Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied (CNB) is een gemeenschappelijke regeling tussen de gemeenten Velsen, Beverwijk, Zaanstad en Amsterdam. Het CNB voert gemeentelijke nautische beheerstaken uit voor de aangesloten gemeenten binnen elk van de gemeentegrenzen, waaronder scheepvaartverkeerbegeleiding (*“Bevorderen van een vlotte, veilige en milieuverantwoorde afhandeling van het scheepvaartverkeer van 12 mijl buiten de kust bij IJmuiden tot aan de Oranjesluizen”*) over het Noordzeekanaal, alsmede een goede scheepvaartverkeerafhandeling bij de zeesluizen in IJmuiden⁸⁾.

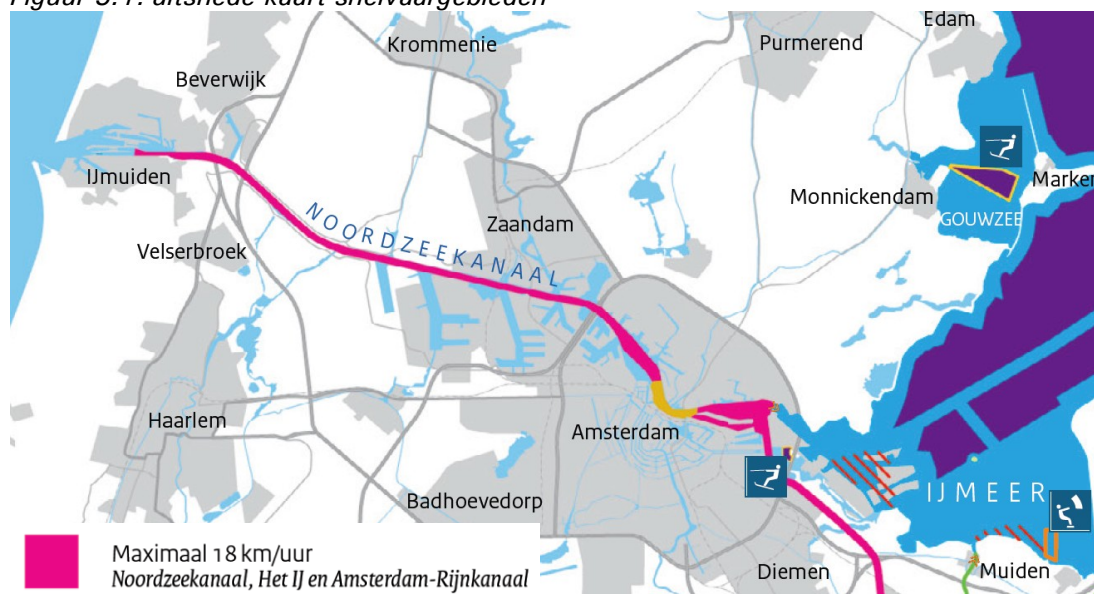
Het CNB voert onder verantwoordelijkheid Rijkswaterstaat Directie Noord-Holland c.q. het Ministerie van Infrastructuur en Milieu de (nautische) operationele toezichthoudende taken uit. Twee aspecten van de operationele taken zijn relevant voor de veiligheid van personenvervoer over water. Dit zijn de bevoegdheid van het CNB om ontheffingen te verlenen van de maximumsnelheid en de taak om toezicht te houden op de naleving van de regels die aan verkeersdeelneming zijn gesteld, inclusief de voorschriften die in de ontheffing zijn opgenomen. Het Havenbedrijf Amsterdam N.V. ontwikkelt, exploiteert en beheert namens de gemeente de Amsterdamse haven. De Divisie Havenmeester van Havenbedrijf Amsterdam N.V. voert de toezichthoudende taken voor het CNB uit.

Maximale vaarsnelheid

Op het Noordzeekanaal geldt een maximum vaarsnelheid van 18 km/uur (zie onderstaande kaart snelvaartgebieden RWS). Het CNB is bevoegd om ontheffing te verlenen van het verbod om sneller te varen dan 18 km/uur, veelal onder voorschriften (zie BPR, artikel 8.06 lid 1). Zo is aan Connexxion een ontheffing afgegeven voor het op hoge snelheid varen met de draagvleugelboten; hieraan is een aantal voorschriften verbonden zoals het niet hinderen van de overige scheepvaart, verplichte melding van de positie aan de verkeerscentrale en aanpassing van de snelheid bij slecht weer.

⁸⁾ Zie Besluit mandaat nautische rijkstaken Noordzeekanaalgebied 2013.

Figuur 5.1: uitsnede kaart snelvaargebieden



Bron: Rijkswaterstaat, kaart snelvaargebieden 27 juni 2011

Ontheffing snelle motorboten

De maximale snelheid bedraagt op alle binnenwateren 20 km/h, tenzij dit voor specifieke vaarwegen of delen daarvan anders is aangegeven. In sommige situaties moet verplicht langzamer worden gevaren, zoals bij oevers, in de buurt van zwemwater, bij veerponten en bij slecht weer. De minister heeft gebieden aangewezen waarin zonder ontheffing sneller dan 20 kilometer per uur mag worden gevaren, de zogeheten snelvaargebieden. Het Noordzeekanaal valt hier niet onder (zie figuur 5.1). Het CNB is niet bevoegd om voor individuele snelle motorboten ontheffing te verlenen van de maximale vaarsnelheid van 20 km/h. Op de Nieuwe Waterweg is sneller varen dan 20 km/h door RWS toegestaan omdat dit gebied is aangewezen als snelvaargebied. De Rotterdamse Watertaxi kan daardoor motorboten inzetten die sneller varen dan 20 km/h.

Ontheffing grotere schepen

Voor (individuele) grote schepen kan, anders dan voor snelle motorboten, onder bepaalde voorwaarden wel ontheffing van de op het Noordzeekanaal geldende maximum vaarsnelheid worden verleend (zie BPR, artikel 8.06, lid 1). Belangrijkste toetsingselement is de veiligheid. Hiertoe wordt onder andere getoetst of de exploitant de veiligheidsrisico's heeft geïnterpreteerd en maatregelen zijn genomen om deze te beheersen. De exploitant die een ontheffing wil verkrijgen en behouden moet dus beschikken over een werkende veiligheidsaanpak en een kwaliteitsmanagementsysteem waarin de risicobeheersingsmaatregelen zijn beschreven. De toepassing c.q. uitvoering van deze maatregelen bij het verrichten van de vervoerdienst moet in de organisatie zijn geborgd. Dit betekent onder meer dat in de opzet van de dienstregeling voldoende speelruimte beschikbaar moet zijn om het vervoer veilig te laten verlopen.

Bij een verandering van schepen of wijziging van de dienstregeling moet opnieuw worden getoetst of nog altijd aan de voorwaarden voor het verkrijgen van de ontheffing wordt voldaan. Tevens moet worden onderzocht of, en zo ja, onder welke omstandigheden het op hogere snelheid varen leidt tot hinderlijke waterbewegingen. Hierbij is te denken aan de effecten van hekgolven op de omgeving. Zo bleek uit eerder onderzoek dat catamarans bij hoge snelheden teveel negatieve effecten op oevers en gebruikers veroorzaakten. Dit is de reden waarom Connexxion destijds heeft gekozen voor draagvleugelboten. Tenslotte merken we nog op dat ontheffingen halfjaarlijks worden geëvalueerd.

Implicaties voor aanbesteding en realisatie

Formeel kan het CNB pas na opdrachtverlening aan de exploitant een ontheffing verlenen. Reden is dat de concrete veiligheidsaanpak, het kwaliteitsmanagement-systeem, de dienstregeling en de kenmerken van de in te zetten schepen dan pas bekend zijn. Dit vraagt van de exploitanten een grondige voorbereiding, omdat eventuele ontheffing pas op het laatste moment kan worden verleend. Dit kan ook als consequentie hebben dat de dienstregeling moet worden aangepast om aan de voorwaarden van de ontheffing te kunnen voldoen. Overigens is deze situatie enigszins vergelijkbaar met aanbestedingsprocedures van treindiensten, waar vervoerders ook in onzekerheid zijn of het door hen voorgestelde dienstregelingconcept past binnen de mogelijkheden die de spoorweginfrastructuur biedt. Ondanks dat het CNB formeel pas na gunning aan een exploitant een verzoek tot ontheffing in behandeling kan nemen, hebben CNB en RWS in de gesprekken die wij met ze hebben gevoerd aangegeven graag bereid te zijn vroegtijdig te willen meedenken over de aanbesteding en de wijze waarop de eventuele ontheffing daarin georganiseerd kan worden.

Hoewel dus aanzienlijke onzekerheden bestaan over de mogelijkheden om tijdig een ontheffing voor de maximum snelheid op het Noordzeekanaal te krijgen, kan wel een aantal factoren worden benoemd dat invloed heeft op het verlenen van ontheffing. Het gaat hierbij om.

- ▶ CNB noemt een aantal mogelijke bezwaren tegen het verlenen van ontheffing voor snelle motorboten. Daarbij speelt de hierboven weergegeven kaart een rol, maar ook de aard van het verkeer in het Noordzeekanaal, waar veel gevaarlijke stoffen, waaronder benzine, worden vervoerd.
- ▶ CNB geeft aan dat het varen met hoge snelheden door draagvleugelboten eerder is getoetst en dat toen is gebleken dat sprake was van te grote risico's. Dit is mede aanleiding geweest om de maximum snelheid van de Fast Flying Ferry neerwaarts aan te passen, waardoor de dienstregeling moest worden aangepast.
- ▶ De ontheffing die voor de Fast Flying Ferry was verleend had betrekking op het Noordzeekanaal en Afgesloten IJ tussen kilometer 2.5 (Velsen) en kilometer 24 (Amsterdam).
- ▶ Voor catamaranschepen moet rekening worden gehouden met de negatieve gevolgen van hinderlijke golfslag bij hoge snelheden
- ▶ Voor andere schepen zal eerst onderzoek moeten worden gedaan naar de veiligheidsrisico's, de beheersing daarvan en eventuele hinderlijke waterbewegingen.

Deze punten waren aanleiding om de door ons in hoofdstuk 3 uitgewerkte dienstregeling te baseren op de vaarsnelheden die Connexxion moest hanteren na aanpassing van de dienstregeling eind 2011 (het “langzame schema”). Daarmee wordt ruimte ingebouwd om te voldoen aan de eis van een veilige dienstregeling. In de dienstuitvoering en de daaraan te stellen eisen moet ook rekening worden gehouden met vereiste snelheidsaanpassingen bij specifieke weer- en verkeersomstandigheden zoals mist of grote drukte tijdens Sail Amsterdam.

5.3 Vergunning walkantvoorzieningen

De aanleg van nieuwe steigers of aanmeervoorzieningen aan het Noordzeekanaal is vergunningsplichtig op grond van de Waterwet. Rijkswaterstaat toetst de vergunningaanvraag op doelmatig en veilig gebruik van het waterstaatswerk Noordzeekanaal. De nautische veiligheidsaspecten worden door het CNB beoordeeld. De aanvraag moet voorzien zijn van een bouwtekening van de voorziening. Rijkswaterstaat beoordeelt de aanvraag onder meer op

- ▶ veiligheidsaspecten: leveren de ligging en de vaarroutes naar en vanaf de aanmeervoorziening onwenselijke veiligheidsrisico's op?
- ▶ hinder: in hoeverre levert het gebruik van de aanmeervoorzieningen mogelijke hinder voor de overige scheepvaart op?

Rijkswaterstaat heeft aangegeven dat de vergunningverlening zeker geen formaliteit is. Dit geldt vooral voor aanvragen die betrekking hebben op locaties waar onderlinge hinder en/of veiligheidsissues kunnen optreden; hierbij kan worden gedacht aan de aantakking van zijkanalen of havens, plekken waar het kanaal smal is of waar pontveren in bedrijf zijn.

5.4 Overige juridische aspecten

Openbaar of besloten vervoer

Het Personenvervoer over Water (PVoW) kwalificeert juridisch niet als openbaar vervoer in de zin van de Wet personenvervoer 2000 (Wp2000). Het begrip ‘openbaar vervoer’ is in de Wp2000 gedefinieerd als: voor een ieder openstaand personenvervoer volgens een dienstregeling met een auto, bus, trein, metro, tram of een via een geleidesysteem voortbewogen voertuig. PVoW valt dus niet binnen deze definitie. De Wp2000 kent geen definitie van ‘besloten vervoer’ (enkel van besloten busvervoer: personenvervoer per bus, niet zijnde openbaar vervoer).

Op grond van artikel 7 van het Besluit personenvervoer (Bp2000) zijn verschillende artikelen uit de Wp2000 en Bp2000 (zie hieronder) van overeenkomstige toepassing op voor een ieder openstaand personenvervoer volgens een dienstregeling per passagiersschip dat wordt verricht:

- a. krachtens een door een bestuursorgaan als bedoeld in artikel 20 van de wet met een vervoerder gesloten overeenkomst voor ten hoogste zes jaar of voor een langere duur, voor zover Onze Minister met die duur heeft ingestemd op grond van aanzienlijke investeringen door de vervoerder in voor het te verrichten vervoer noodzakelijke materieel, en

- b. waarbij de overeenkomst tot stand is gekomen na een procedure van aanbesteding voor het plaatsen van overheidsopdrachten voor dienstverlening krachtens de Raamwet EEG-voorschriften aanbestedingen voor het plaatsen van opdrachten voor dienstverlening.

Uit de toelichting bij het Bp2000 volgt dat dit artikel beoogt een grondslag te bieden voor de subsidiëring van PVoW. Het is toegestaan om PVoW te verrichten dat niet voldoet aan de onder a. en b. genoemde voorwaarden, maar in dat geval kan dat PVoW niet worden gesubsidieerd vanuit de brede doelluitkering (BDU) verkeer en vervoer.

Het ligt voor de hand dat een nieuwe vorm van personenvervoer over het Noordzeekanaal wordt uitgevoerd volgens een dienstregeling. In die zin lijkt meer sprake te zijn van een vorm van openbaar dan van besloten vervoer. Of de OV-bepalingen uit de Wp2000 en Bp2000 van overeenkomstige toepassing zijn op het PVoW zal afhangen van de vraag of aan voornoemde punten a. en b. wordt voldaan. Daarbij verdient het opmerking dat de tekst van artikel Bp2000 achterhaald is: zo is de onder b. genoemde Raamwet EEG-voorschriften al enige tijd geleden ingetrokken en vervangen door de Aanbestedingswet 2012. Ook is het van overeenkomstige toepassing verklaarde artikel 105 Wp2000 inmiddels komen te vervallen.

De bepalingen uit de Wp2000 en Bp2000 die op grond van artikel 7 Bp2000 van overeenkomstige toepassing kunnen zijn op PVoW zijn:

- ▶ Artikel 12 Wp2000 inzake de instelling geschillencommissie;
- ▶ Artikel 13 Wp2000 inzake behandeling van klachten;
- ▶ Artikel 14 Wp2000 inzake de verstrekking van gegevens ten behoeve van een reisinformatiesysteem;
- ▶ Artikel 27, 28 en 31 Wp2000 inzake advies en overleg consumentenorganisaties
- ▶ Artikel 32 Wp2000 inzake aan de overeenkomst te verbinden voorschriften
- ▶ Artikel 44 Wp2000 inzake het programma van eisen
- ▶ Artikel 70 t/m 74 Wp2000 inzake bepalingen voor de reiziger (o.a. verbod te reizen zonder geldig vervoerbewijs, verstoring orde, rust en veiligheid, etc);
- ▶ Artikel 87, 88, eerste lid, 89 t/m 93, 97, 98, 101, 102 Wp2000 inzake handhaving/dwang- en strafbepalingen;
- ▶ Artikel 106 Wp2000 inzake overlegverplichting Minister;
- ▶ Artikel 10 en 11 Bp2000 inzake reisinformatiesystemen (uitwerking artikel 14 Wp2000);
- ▶ Artikel 31 t/m 34 Bp2000 inzake advies en overleg consumentenorganisaties
- ▶ Hoofdstuk 4 van het Bp2000, met uitzondering van de artikelen 41, 42, 43 en 50, inzake bepalingen voor de reiziger (uitwerking artikel 70 t/m 74 Wp2000).

Verder is van belang of in aanbestedingsrechtelijke zin sprake is van een overheidsopdracht voor diensten dan wel een concessieovereenkomst voor diensten. Kort gezegd: wanneer het opbrengst risico bij de vervoerder ligt zal sprake zijn van een concessieovereenkomst, ligt het risico bij indien de provincie dan is sprake van een overheidsopdracht. Het onderscheid is relevant voor het toepasselijke aanbestedingsrechtelijke kader. Indien gekozen wordt voor een aanbesteding, zoals in dit geval beoogd, zal dit onderscheid in de praktijk overigens weinig betekenis hebben.

Contractperiode langer dan zes jaar

Volgens het Bp2000 wordt PVoW slechts gelijkgesteld aan openbaar vervoer (hetgeen een voorwaarde is voor subsidiëring vanuit de BDU Verkeer en Vervoer), indien de terzake te sluiten overeenkomst een duur heeft van ten hoogste zes jaar. Bij een contractperiode langer dan 6 jaar is ontheffing van de Minister nodig. Deze ontheffing wordt verleend als de vervoerder aanzienlijke investeringen moet doen in materieel.

Staatssteun

Zowel bij de vorm openbaar vervoer als besloten vervoer kan in beginsel sprake zijn van staatssteun. Zolang (de hoogte van) de vergoeding voor de vervoerder tot stand komt op basis van een aanbesteding kan worden gesteld dat de vergoeding (subsidie) marktconform is, waardoor op staatssteunrechtelijk vlak geen problemen te verwachten zijn. Wanneer bij de aanbesteding sprake is van één inschrijver kan het uitvoeren van een marktconformiteitstoets en/of het opnemen van specifieke voorwaarden aangaande staatssteun wenselijk of zelfs noodzakelijk zijn.

Inbreuk op andere concessies

Inbreukproblemen op de busconcessie Haarlem-IJmond en de door de Stadsregio Amsterdam verleende busconcessies worden niet verwacht. In bijna alle concessies is expliciet opgenomen dat eventueel Personenvervoer over Water gedoogd dient te worden.

Wel is het denkbaar dat de herintroductie van PVoW over het Noordzeekanaal leidt tot een verschuiving van reizigers van de bus naar het schip. De kans bestaat dat de busvervoerders in verband daarmee van de provincie een vergoeding van gederfde omzet zullen claimen. De busvervoerders zouden kunnen betogen dat de provincie onrechtmatig jegens hen handelt door een concurrerende vervoersvorm te subsidiëren. Een dergelijk betoog lijkt ons op het eerste gezicht niet erg kansrijk, omdat in de huidige busconcessies is opgenomen dat de vervoerder rekening moet houden met de mogelijkheid dat OV over water wordt aangeboden. Bovendien werd tot voor kort al PVoW op het Noordzeekanaal aangeboden.

6. Keuze aanbestedingsprocedure

6.1 Inleiding

De werkgroep Personenvervoer over Water van Provinciale Staten heeft in haar visiedocument de suggestie gedaan om als procedure voor de aanbesteding van PVoW in het Noordzeekanaalgebied de concurrentiegerichtte dialoog of Best Value Procurement (BVP) toe te passen. De gedachte daarbij was dat een concurrentiegerichtte dialoog en BVP geschikt zijn om maximaal gebruik te maken van de in de markt aanwezige kennis, zodat partijen tot een optimaal aanbod komen. In dit hoofdstuk zetten wij de voor- en nadelen van de concurrentiegerichtte dialoog en BVP op een rij en brengen wij een advies uit over de meest geschikte aanbestedingsprocedure voor PVoW, gegeven de doelstellingen en randvoorwaarden van de provincie.

Naast de concurrentiegerichtte dialoog en BVP nemen wij ook de (voor openbaar vervoer-concessies gangbare) openbare en niet-openbare aanbestedingsprocedures mee in de uitwerking. Omdat er voor PVoW sprake is van een zogeheten 2B-dienst, is de provincie niet gebonden aan een van deze procedures. Naar eigen inzicht mag ook een alternatieve procedure worden ingericht (mits transparant, niet-discriminatoir en proportioneel). In dit hoofdstuk beperken wij ons voor het overzicht tot de procedures die genoemd zijn in het visiedocument en de meest gangbare procedures. Voor dit hoofdstuk hebben wij ook een beroep gedaan op de kennis en expertise van het bureau Significant, gespecialiseerd in inkoopvraagstukken.

6.2 Criteria, procedures en varianten

De keuze voor een bepaalde aanbestedingsprocedure hangt onder meer af van de vraag wat de provincie met de aanbesteding wil bereiken, welk product of dienst in de markt wordt gezet en of de doorlooptijd van de procedure aansluit bij de wens van Provinciale Staten om het contract voor de zomer van 2015 te gunnen. Deze aspecten hebben wij uitgewerkt in de volgende zes beoordelingscriteria:

1. **Complexiteit van de opdracht:** in hoeverre is sprake van een complexe opdracht die moeilijk vooraf door de opdrachtgever te specificeren is;
2. **Doorlooptijd** (en intensiviteit): hoeveel tijd is minimaal gemoeid met het doorlopen van de procedure;
3. **Flexibiliteit:** in welke mate is het mogelijk om gedurende de aanbesteding wijzigingen in de specificaties aan te brengen;
4. **Gebruik marktkennis:** in hoeverre kan tijdens de procedure gebruik gemaakt worden van de kennis van marktpartijen;
5. **Vertrouwelijkheid:** mogen de aanbestedingsstukken en ideeën van marktpartijen openbaar gemaakt worden;
6. **Beoordelingslast:** wat is het verwachte aantal partijen dat inschrijft en wat is de beoordelingslast die dit met zich meebrengt.

De drie aanbestedingsprocedures die wij - zoals omschreven in paragraaf 6.1 - beoordelen zijn:

- ▶ openbare procedure,
- ▶ niet-openbare procedure en
- ▶ concurrentiegerichtte dialoog.

Daarnaast bestaan enkele varianten die binnen de kaders van elk van de bovenstaande procedures mogen worden toegepast. BVP is een dergelijke variant. Deze variant wordt vaak toegepast in combinatie met een openbare procedure, maar is ook te combineren met een concurrentiegericht dialog. Daarmee beoordelen wij in totaal drie procedures en een variant.

6.3 Beoordeling en advies aanbestedingsprocedure

In deze paragraaf bespreken wij de kenmerken van de procedures en beoordelen deze op basis van de geformuleerde criteria.

Openbare aanbesteding

De openbare aanbesteding is de in het openbaar vervoer meest gehanteerde procedure. Deze procedure is, in tegenstelling tot de concurrentiegericht dialog, altijd toegestaan, in de zin dat er geen wettelijke beperkingen zijn. In de openbare procedure is de wettelijke termijn tussen het moment van publicatie van de aanbesteding en de inschrijfdatum ten minste 45 dagen⁹⁾. Daarmee is de minimale doorlooptijd van de openbare procedure korter dan die van de andere procedures; als de opdrachtgever besluit de Bestekhouders meer tijd te gunnen teneinde tot een goed uitgewerkte en gecalculeerde aanbieding te kopen is er in de regel geen tijdswinst ten opzichte van andere procedures. De aanbestedingsstukken worden op de aanbestedingskalender gepubliceerd en zijn daarmee openbaar. Op de criteria 'flexibiliteit', 'gebruik marktkennis' en 'beoordelingslast' scoort de openbare procedure gemiddeld. Het gebruik van marktkennis kan bijvoorbeeld gestimuleerd worden door voorafgaand aan de procedure een marktconsultatie te organiseren.

Niet-openbare aanbesteding

De niet-openbare procedure wijkt af van de openbare procedure doordat gewerkt wordt met een extra ronde. In de eerste ronde doen marktpartijen een aanvraag tot deelneming aan de aanbesteding. Op basis van vooraf opgestelde selectiecriteria wordt bepaald welke partijen worden toegelaten tot de feitelijke aanbestedingsronde. Alleen deze partijen worden uitgenodigd om een aanbieding te doen op basis van de overige aanbestedingsstukken, zoals het Programma van Eisen. De niet-openbare procedure is net als de openbare procedure altijd toegestaan, maar heeft vooral meerwaarde bij het plaatsen van een opdracht in een markt met een groot aantal partijen. De selectieronde beperkt het aantal partijen dat een inschrijving mag doen, waardoor de administratieve kosten voor marktpartijen alsmede de beoordelingslast voor de opdrachtgever lager zijn.

Vanwege de extra ronde is de doorlooptijd vergeleken met de openbare procedure ongeveer een maand langer. Door een meer gerichte consultatie van partijen is de niet-openbare procedure wat flexibeler dan de openbare. Ook scoort deze procedure wat beter op het gebruik van marktkennis. De aanbestedingsdocumenten zijn niet openbaar (vandaar de naam van deze procedure), alleen de geselecteerde partijen hebben toegang tot de stukken. De beoordelingslast zal in de OV-markt eerder hoger zijn dan bij de openbare procedure; door het geringe aantal marktpartijen zal het aantal inschrijvers namelijk gering zijn zodat de extra beoordeling in de prequalificatie leidt tot een grotere inzet van de aanbestedende overheid.

⁹⁾ Te verkorten met 5 dagen indien de aanbestedingsdocumenten bij aanvang van de aanbesteding direct volledig digitaal beschikbaar zijn.

Concurrentiegericht dialogo

De procedure volgens de concurrentiegericht dialogo verschilt van de openbare of niet-openbare procedure in de wijze van uitvragen. In de concurrentiegericht dialogo omschrijft de opdrachtgever het eindproduct niet exact, maar formuleert hij de vraag waarvoor hij een oplossing zoekt. In een dialogo tussen de opdrachtgever en een aantal geselecteerde marktpartijen moet de beste oplossing worden gevonden.

Vanwege de dialogofase duurt deze procedure doorgaans langer dan de openbare procedure. De totale doorlooptijd is meestal ten minste een jaar. Deze procedure biedt de meeste flexibiliteit en maakt het beste gebruik van beschikbare marktkennis. Indien gewenst biedt de concurrentiegericht dialogo meer ruimte voor omgang met vertrouwelijke informatie. De totale beoordelingslast is hoger vanwege selectiefase van dialogopartners en de dialogogesprekken zelf.

Best Value Procurement

Best Value Procurement (BVP) is een *inkoopvariant* die niet gebonden is aan een specifieke aanbestedingsprocedure. Bij BVP gaat het er om dat de opdrachtgever de best beschikbare expert vindt die de opdracht kan uitvoeren. Om dat te realiseren is het voor de opdrachtgever van belang om vooraf zo veel mogelijk functionele voorwaarden te stellen aan het gewenste product of dienst en te vertrouwen op de expertise van de marktpartij die de opdracht gaat uitvoeren. De te leveren prestatie door de opdrachtnemer is daarbij geen gunningscriterium tijdens de aanbesteding.

Toepassing van BVP vereist een groot vertrouwen tussen de opdrachtgever en de potentiële opdrachtnemers. BVP wordt met name toegepast in de bouw, bij aanbesteding van OV-concessies is deze methode nog nooit gehanteerd. Tegen deze achtergrond, en gezien het feit dat ook in niet-openbare of openbare procedures aanbesteed kan worden met zoveel mogelijk functionele voorwaarden (waarmee veel ruimte wordt gelaten voor de markt om invulling te geven aan PVoW), achten wij BVP als inkoopmethode voor PVoW in het Noordzeekanaalgebied minder geschikt.

Synthese

In onderstaande tabel is de beoordeling van de procedures op basis van de criteria samengevat. Uit het visiedocument van de werkgroep uit Provinciale Staten valt op te maken dat de Staten de meeste waarde hechten aan de criteria 'gebruik marktkennis' (gezien de wens om de creativiteit van de markt maximaal te benutten) en 'doorlooptijd' (gezien de wens om rond de zomer van 2015 te gunnen).

De openbare procedure scoort op deze criteria het best, onder de voorwaarde dat voorafgaand aan de procedure een marktconsultatie wordt georganiseerd. Met behulp van de marktconsultatie kan goed gebruik gemaakt worden van de kennis van de markt en kan de procedure vervolgens zodanig worden ingericht dat marktpartijen geprikkeld worden om met creatieve ideeën te komen. De doorlooptijd van de concurrentiegericht dialogo (ervan uitgaande dat er meerdere dialogogronde zijn tussen de provincie en diverse opdrachtnemers) is dusdanig dat het niet haalbaar is om in de zomer van 2015 tot gunning over te gaan. De niet-openbare procedure neemt een tussenpositie in.

Tabel 6.1 *Beoordeling aanbestedingsprocedures*

Criterium	Openbaar	Niet-openbaar	Concurrentie-gerichte Dialoog
1. Toegestaan	++	++	++
2. Doorlooptijd (en intensiteit)	++	+	--
3. Flexibiliteit voor aanpassing specificaties	0	+	++
4. Gebruik marktkennis	+ ¹⁾	+	++
5. Vertrouwelijkheid	0	+	+
6. Beoordelingslast (bij weinig inschrijvers)	0	0	-

¹⁾ Met toepassing van marktconsultatie.

Advies

Op grond van de bovenstaande beoordeling adviseren wij om het contract voor PVoW in het Noordzeekanaalgebied via een openbare procedure aan te besteden. Deze procedure kent de kortste doorlooptijd en biedt voldoende mogelijkheden om de markt te prikkelen tot creatieve oplossingen. Om creatieve oplossingen daadwerkelijk mogelijk te maken is het van belang om een grote vrijheid voor opdrachtnemers te creëren voor het inzetten van de diensten. In andere woorden, dit betekent een beperkt en functioneel eisenpakket.

7. Elementen aanbesteding

Het houden van een aanbesteding die leidt tot het door de aanbestedende overheid gewenste resultaat vraagt niet alleen van de potentiële inschrijvers, maar vooral van de overheid zelf een stevige inspanning. Hoe duidelijker en eenduidiger de overheid zijn eisen en wensen weet te formuleren en hoe concreter de beoordeling van de aanbiedingen gericht is op die eisen en wensen, des te groter de kans op een bevredigend eindresultaat. Dit vereist dat de overheid heldere en eenduidige uitgangspunten voor de aanbesteding formuleert.

Hierbij is wel sprake van een spanningsveld. Een aantal vervoerders heeft aangegeven PVoW-diensten te willen vervullen, maar vraagt daarbij van de provincie een grote vrijheid bij het inzetten van de diensten. Dit impliceert dus dat op voorhand slechts een beperkt eisenpakket op tafel gelegd kan worden. Daardoor is het niet eenvoudig om de maatschappelijke baten van PVoW vooraf af te wegen tegen het beschikbaar te stellen subsidiebedrag.

In de voorgaande hoofdstukken zijn de belangrijkste vervoerkundige, financiële en juridische aspecten van PVoW in het Noordzeekanaalgebied aan de orde gekomen. Op basis van deze inzichten zijn een aantal uitgangspunten ten behoeve van de aanbesteding geformuleerd.

7.1 Eisen aan PVoW

De in hoofdstuk 4 gepresenteerde business case wijst uit dat de kostendeckingsgraad van PVoW in het Noordzeekanaalgebied naar verwachting laag is. Dit is een gevolg van de relatief hoge exploitatiekosten van vervoer over water. Hierbij komt dat het marktpotentieel van PVoW, zowel op grond van de gebiedskenmerken als op basis van de ervaringen met de Fast Flying Ferry, waarschijnlijk niet groot is. Eén en ander betekent dat de benodigde subsidie hoogstwaarschijnlijk het beschikbare provinciale budget te boven gaat. De provincie zal in de aanbesteding daarom op zoek moeten naar een marktpartij die met creatieve ideeën in staat is voldoende (neven)inkomsten te genereren tegen zo laag mogelijke kosten. Dit impliceert dat de vervoerder relatief veel vrijheid moet krijgen om veel reizigers aan te trekken en zijn dienstverlening zo efficiënt mogelijk in te richten. Op basis van deze overwegingen denken wij aan de volgende minimeisen:

- ▶ **Dienstregelingconcept:** de provincie dient de vervoerder veel vrijheid te geven om de dienstregeling zelf op te stellen of aan te passen aan de marktvraag. Dit kan tot gevolg hebben dat bepaalde, bestuurlijk gewenste haltelocaties niet bediend worden of dat de verbinding niet altijd op de bestuurlijk gewenste tijdstippen wordt aangeboden. De provincie zou de vervoerder een grote vrijheid kunnen geven door alleen het minimum aantal reismogelijkheden per dag voor te schrijven; een verdergaand alternatief is het stellen van minimum-eisen aan het vervoer op bepaalde tijdstippen en jaarperiodes (spits, dal, avond, winter et cetera). Startpunt is dat de provincie vaststelt wat de maatschappelijke functie is van PVoW, welk vervoerconcept daar passend bij is en welk niveau aan vervoer in ieder geval geboden moet worden voor de beschikbaar gestelde exploitatiesubsidie.

- ▶ **Haltes:** een vergelijkbare denkwijze geldt bij de investering in bestaande en nieuwe walkantvoorzieningen. Wanneer overheden investeren in dergelijke voorzieningen willen zij dat er zoveel mogelijk gebruik van wordt gemaakt, zelfs als het aantal reizigers onvoldoende is om een (volledige) bediening te rechtvaardigen. Het ligt daarom in de rede dat alleen specifieke bedieningsverplichtingen worden vastgelegd voor stopplaatsen die op voorstel van de vervoerder zijn aangelegd.
- ▶ **Uitvoeringskwaliteit:** de overheid ziet het vaak (en terecht) als één van haar taken om een hoge uitvoeringskwaliteit in het openbaar vervoer te realiseren. Het realiseren van een hoge punctualiteit, betrouwbaarheid enzovoorts leidt evenwel tot hogere kosten, zeker wanneer sprake is van hoge boetes. Juist bij een verbinding waarvoor weinig overheidsmiddelen beschikbaar zijn, is het noodzakelijk de kosten te beperken. De vervoerder zal zelf op zoek moeten gaan naar het optimale niveau van dienstverlening die aansluit bij de wensen en behoeften van de reiziger.
- ▶ **Fiets meenemen:** het succes van PVoW in het Noordzeekanaalgebied is voor een groot deel afhankelijk van de mogelijkheid om de fiets op de schepen mee te nemen. Dit zou als verplichting moeten worden voorgeschreven. De provincie kan in de aanbesteding vragen aan inschrijvers hoe zij invulling willen geven aan deze verplichting.
- ▶ **OV-chipkaart:** de hoge kosten die gemoeid zijn met de eerste implementatie van de OV-chipkaart vormen voor nieuwe, niet uit het openbaar vervoer afkomstige partijen, een zeer hoge drempel. Het verplicht stellen van de OV-chipkaart zal er toe leiden dat zij niet zullen inschrijven. Om die reden dient de overheid de vervoerder de vrijheid te geven in het al dan niet accepteren van de OV-chipkaart.
- ▶ **Reisinformatie:** een commerciële vervoerder heeft groot belang bij een goede reisinformatie, maar zal de kosten hiervan willen beperken. Omdat de in het OV gebruikelijke reisinformatiesystemen relatief duur zijn stellen wij voor dit systeem niet voor te schrijven, maar aan de vervoerder over te laten hoe hij (potentiële) reizigers wil informeren over het vervoer.
- ▶ **Milieueisen:** de vigerende milieu-eisen (stage IIIa) zijn voldoende scherp om van een verantwoorde keuze te spreken. Het aantal afgelegde kilometers en de daardoor veroorzaakte emissies zijn te gering om extra milieu-eisen te stellen, zeker wanneer dit wordt vergeleken met de uitstoot van industrie en autoverkeer. Daarnaast leiden extra milieu-eisen al snel tot sterke kostprijsverhogingen die de haalbaarheid van de PVoW-verbinding als geheel kunnen schaden.
- ▶ **Commercie:** de benodigde schepen zijn niet op alle uren van de dag nodig voor de uitvoering van de dienstregeling. Als de overheid de vervoerder de ruimte geeft om de schepen buiten de dienstregeling commercieel in te zetten kunnen zo extra opbrengsten worden gegenereerd die (grotendeels) in mindering op de contractprijzen komen.
- ▶ **Tariefvrijheid:** om dezelfde reden is het van belang de vervoerder veel vrijheid te geven in de vaststelling van tarieven en reisproducten / kaartsoorten. Omdat de PVoW-verbinding op vrijwel alle trajecten concurrentie ondervindt van andere OV-verbindingen (zoals lijn 82) is het niet nodig om maximum tarieven vast te stellen. Reizigers kunnen immers overstappen op ander openbaar vervoer als de tarieven in hun ogen te hoog zijn.

- ▶ **Opbrengstverantwoordelijkheid:** de verantwoordelijkheid voor het realiseren van voldoende opbrengsten ligt geheel bij de vervoerder. Er komt dus geen afroaming door de provincie gedurende exploitatie. Daar staat tegenover dat de vervoerder eventuele tegenvallende opbrengsten en/of exploitatietekorten ook zelf moet dragen. Op die manier krijgt de vervoerder een prikkel om gedurende de contractduur voortdurend te werken aan het behoud van bestaande reizigers en het werven van nieuwe reizigers.

7.2 Financiële en juridische randvoorwaarden

Voordat met de aanbesteding kan worden gestart moet op een aantal aspecten duidelijkheid worden geboden aan de potentiële inschrijvende partijen. Dit heeft betrekking op de onderstaande elementen.

- ▶ **Financiering:** voor de start van de aanbesteding moet duidelijkheid en zekerheid bestaan over de beschikbaarheid en hoogte van de exploitatiemiddelen voor PVoW over de gehele contractduur. Als dit niet het geval is bestaat de kans dat marktpartijen concluderen dat de opdrachtgever zich onvoldoende gecommitteerd voelt om langdurige financiële verplichtingen aan te gaan. Marktpartijen kunnen daardoor besluiten niet in te schrijven (de ervaring leert dat het opstellen van een offerte ten minste enkele tienduizenden euro's kost) of een minder serieuze bieding doen.
- ▶ **Ontheffing contractduur:** indien besloten wordt tot een contract met een duur langer dan 6 jaar, is ontheffing van de Minister van Infrastructuur en Milieu nodig. Er zal dan zo snel mogelijk een verzoek tot ontheffing moeten worden gedaan. Het is noodzakelijk dat er duidelijkheid is over de lengte van het contract alvorens tot aanbesteding wordt overgegaan¹⁰⁾.
- ▶ **Ontheffing snelheid:** met CNB moeten afspraken worden gemaakt over de wijze waarop potentiële inschrijvers en de provincie een zo groot mogelijke zekerheid krijgen over de kans dat een snelheidsontheffing daadwerkelijk wordt verleend. Hierbij is te denken aan een verklaring van CNB over de perspectieven op het verlenen van een ontheffing aan de hand van de door CNB beoordeelde vervoerconcepten van elke inschrijver.

7.3 Plan van aanpak aanbesteding

De in de voorgaande paragrafen genoemde aandachts- en beslipunten maken deel uit van het aanbestedingsproces. Om inzicht te geven in de stappen naar realisatie van de PVoW-verbinding over het Noordzeekanaal is dit proces op hoofdlijnen verder uitgewerkt. Hierbij hebben wij de onderstaande processtappen onderscheiden:

¹⁰⁾ Uitzondering hierop is de situatie dat de contractduur wordt gebruikt als gunningscriterium, waarbij de inschrijver die de kortste contractduur biedt een grotere kans heeft de aanbesteding te winnen. Een dergelijke constructie is evenwel niet gangbaar.

- ▶ Stap 1: definitie PVoW-concept.
- ▶ Stap 2: realisatie randvoorwaarden.
- ▶ Stap 3: nota van uitgangspunten en marktconsultatie.
- ▶ Stap 4: opstellen aanbestedingsdocumenten.
- ▶ Stap 5: aanbestedingsprocedure.
- ▶ Stap 6: implementatie.

Stap 1: definitie PVoW-concept.

Het doel van deze stap is maken van een aantal keuzes op hoofdlijnen ten aanzien van het PVoW. Deze geven richting aan de verdere uitwerking van het Bestek en zijn noodzakelijk voor een succesvolle aanbesteding. Dit rapport kan dienen als basis voor het maken van principekeuzes inzake:

- ▶ **Looptijd:** over welke periode wil de provincie Noord Holland zekerheid geven voor de exploitatie van PVoW?
- ▶ **Concept:** hoe ziet het gewenste PVoW-concept er uit in termen van halteplaatsen, frequentie, bedieningstijden, tarieven en cetera?
- ▶ **Financiën:** welke bijdragen wil de provincie Noord Holland leveren voor investeringen in haltevoorzieningen en exploitatie van PVoW?
- ▶ **Contract:** principiële verdeling van de verantwoordelijkheden en bevoegdheden tussen provincie en vervoerder, ofwel het bepalen van de mate van ondernemingsvrijheid voor de vervoerder. Keuzes hierbij zijn onder meer:
 - ▶ OV-Chipkaart: verplicht stellen of vrij laten?
 - ▶ Tarieven: alleen maximum tarieven (zonder kortingsregelingen) vaststellen of gehele kaart- en tariefassortiment door provincie bepaald?
 - ▶ Aanbod: gehele dienstregeling of alleen minimum frequentie en aantal afvaarten per week / jaar vastleggen?
 - ▶ Scheepstypen: gedetailleerd voorschrijven of alleen eisen aan aantal zit- en fietsplaatsen? Nieuwe schepen verplicht stellen of gebruikte schepen accepteren?
 - ▶ Snelheid: met welke vaarsnelheden moet het PVoW worden geëxploiteerd, uiteraard rekening houdend met de door vergunningverleners geboden mogelijkheden?
- ▶ **Doelstellingen:** welke doelen streeft de provincie na met PVoW. Hoe duidelijker de doelstellingen gedefinieerd zijn, des te beter is het mogelijk om onder meer de in het contract op te nemen financiële prikkels uit te werken. Als het doel is een zo groot mogelijk aantal reizigers te vervoeren kan bijvoorbeeld een bonus worden gegeven op vervoergroei, is de doelstelling een zo hoog mogelijke kostendeckingsgraad dan kan een bonus op de vervoeropbrengst een effectievere prikkel geven.
- ▶ **Risicoverdeling:** verdeling van de financiële risico's tussen vervoerder en provincie. Deze is gebaseerd op de verdeling van bevoegdheden over provincie en vervoerder; in het algemeen kunnen alleen risico's die door de vervoerder beïnvloed kunnen worden ook bij de vervoerder worden neergelegd.
- ▶ **Aanbestedingswijze:** keuze voor één van de in hoofdstuk 6 beschreven wijzen van aanbesteding van het vervoercontract.

Bij elk van deze keuzes moet worden afgewogen welke bijdrage de gemaakte keuze heeft voor de financierbaarheid en haalbaarheid van het PVoW. Vuistregel daarbij is dat het stellen van extra eisen in de regel leidt tot een toename van de subsidiebehoefte, die moet worden afgewogen tegen de maatschappelijke baten die de extra eisen genereren. Het spreekt voor zich dat de gemaakte keuzes ook onderling consistent dienen te zijn: als de provincie de vervoerder een maximale vrijheid wil geven kunnen de financiële risico's ook sterker bij de vervoerder worden neergelegd. Consequentie daarvan is dat de provincie de vervoerder dan niet meer kan verplichten om bijvoorbeeld een korting voor scholieren in te voeren zonder de daarvoor benodigde middelen te verstrekken.

Resultaat van deze stap is een visie op hoofdlijnen over de opzet van het PVoW en de invulling van de verantwoordelijkheden en bevoegdheden van provincie en vervoerder.

Stap 2: realisatie randvoorwaarden

Alvorens de aanbesteding kan worden gepubliceerd moet een aantal randvoorwaarden zijn ingevuld door de provincie Noord Holland. Hierbij gaat het om de onderstaande zaken:

- ▶ **Financiering exploitatie:** de provincie dient de voor de exploitatie van PVoW benodigde budgetten in de meerjarenbegroting te reserveren. Dit is noodzakelijk om de meerjarige verplichting die ontstaat door het gunnen van de exploitatieovereenkomst te kunnen aangaan.
- ▶ **Investering en vergunning stopplaatsen:** de provincie zal voorafgaand aan de aanbesteding de inschrijvers duidelijkheid moeten bieden over de realisatie (waar, wanneer) en uitvoering (hoogte, breedte etc.) van de stopplaatsen. Om die zekerheid te geven moet een principebesluit met financiële dekking door de provincie genomen zijn en moet voldoende zekerheid bestaan om de benodigde vergunningen tijdig te verkrijgen. De uitvoering van dit investeringsbesluit kan na de definitieve gunning van het contract plaatsvinden.
- ▶ **Ontheffing sneller varen Noordzeekanaal:** om in het Noordzeekanaal sneller dan de toegestane 20 km/h te mogen varen moeten vervoerders over een ontheffing van het CNB en/of Rijkswaterstaat beschikken (zie hoofdstuk 5). Om zowel voor de provincie als de vervoerder voldoende zekerheden in te bouwen moeten met CNB en/of Rijkswaterstaat afspraken worden gemaakt over de te volgen procedure¹¹⁾.
- ▶ **Instemming gemeente Amsterdam / Stadsregio Amsterdam:** voor het realiseren van aanlegplaatsen bij de NDSM-werf en Amsterdam Centraal is instemming van de gemeente en/of de Stadsregio nodig. Deze instemming moet eveneens voor de start van de aanbesteding zijn verkregen.

Resultaat van deze stap is een aantal besluiten dat de voor een aanbesteding en gunning van een PVoW-overeenkomst benodigde beleidsmatige en financiële zekerheden geeft.

¹¹⁾ Hierbij denken wij aan een procedure waarbij RWS/CNB tijdens de aanbestedingsprocedure een verklaring afgeven over de waarschijnlijkheid dat een ontheffing voor de door de vervoerder gewenste snelheid wordt verleend. Inschrijvingen worden alleen geaccepteerd als deze zijn voorzien van een 'overtuigend positieve' verklaring van RWS/CNB over de waarschijnlijkheid dat de ontheffing wordt verleend.

Stap 3: nota van uitgangspunten en marktconsultatie

De in stap 1 gemaakte keuzes vormen de basis voor een Nota van Uitgangspunten (NvU), waarin de hoofdlijnen van de te verlenen concessie en de opzet van de aanbestedingsprocedure uiteen worden gezet. Deze nota biedt zowel in- als externe partijen inzicht in de doelstellingen die de provincie met het PVoW wil bereiken als in de wijze waarop dat wordt gedaan. Daarnaast is het vervoerkundig concept van het PVoW in de nota geconcretiseerd.

De NvU kan worden gebruikt als gespreksdocument voor een **marktconsultatie**, waarbij deze eventueel kan worden uitgebreid met een aantal specifieke vragen aan vervoerders. Door de marktconsultatie openbaar aan te kondigen in het publicatieblad van de EU kan een groter aantal marktpartijen bereid worden gevonden te reflecteren op de NvU. Het verdient daarbij de voorkeur deze reflectie in individuele en vertrouwelijke gesprekken met deze marktpartijen te verzamelen omdat partijen in collectieve bijeenkomsten de kaarten uit strategische overwegingen tegen de borst houden.

De NvU wordt ook besproken met mede de Stadsregio Amsterdam (betrokken OV-autoriteit), de bus- en spoorvervoerders in de regio, de betrokken gemeenten, de relevante (vaar)wegbeheerders en de Statencommissie. Last but not least behoort de NvU te worden besproken met het ROCOV Noord Holland en de Reizigers Advies Raad Stadsregio Amsterdam (RAR).

De ontvangen reacties, vragen en opmerkingen worden gebruikt om het Bestek, waaronder het Programma van Eisen, beter af te stemmen op de mogelijkheden van de markt en de wensen van klanten en stakeholders. Daarnaast wordt een (algemene) reactienota NvU opgesteld waarin wordt ingegaan op hetgeen met de verstrekte inbreng gedaan is en waarom die keuzes gemaakt zijn. Bij een aantal partijen, waaronder de deelnemende marktpartijen, kan worden gekozen om de inbreng geanonimiseerd (en ontdaan van specifieke bedrijfsinformatie) weer te geven of zelfs vertrouwelijk te behandelen. Het geven van een goede terugkoppeling draagt vooral bij aan het draagvlak onder stakeholders als gemeenten, consumentenorganisaties en potentiële inschrijvers, wat in latere fasen bij draagt aan een soepele aanbesteding.

Resultaat van deze stap is een duidelijk inzicht in de uitwerking van de in de aanbestedingsdocumenten vast te leggen keuzes en een breed draagvlak voor die keuzes.

Stap 4: opstellen aanbestedingsdocumenten

De resultaten van de twee voorgaande stappen maken het mogelijk de aanbestedingsdocumenten definitief uit te werken (de start kan al worden gemaakt na het voltooiën van de NvU). Het gaat daarbij om de volgende documenten, die samen het Bestek vormen:

- ▶ **Aanbestedingsleidraad:** stapsgewijze beschrijving van de procesplanning en de door alle partijen te volgen procedures.
- ▶ **Concept-contract:** de overeenkomst voor de exploitatie van het PVoW, feitelijk het onderwerp van de aanbesteding, wordt uitgewerkt tot het niveau van een voldragen concept waarin bij voorkeur alleen de naam van de winnaar van de aanbesteding in moet worden aangebracht. In het concept-contract staan niet alleen de procesmatige en inhoudelijke eisen, maar zijn ook onder meer financiële afspraken, boetebepalingen en een eventuele overnameregeling voor (nieuwe) schepen opgenomen.
- ▶ **Programma van Eisen:** in het programma van eisen zijn alle eisen uitgewerkt die de provincie aan de PVoW-dienst stelt, afhankelijk van de gekozen risicoverdeling in strikte termen of juist functioneel. Het Programma van Eisen is adviesplichtig; de verwachting is dat door het tijdig betrekken van consumentenorganisaties (onder andere bij de Nota van Uitgangspunten) de adviesprocedure soepel kan worden doorlopen.
- ▶ **Selectie- en gunningscriteria:** een exacte uitwerking van de eisen die worden gesteld aan inschrijvende vervoerders en van de manier waarop de ingediende offertes onderling worden vergeleken. De aan inschrijvers te stellen eisen hebben onder meer betrekking op de bekwaamheid (vergunning, referentie), de betrouwbaarheid, de financiële draagkracht (onder andere van belang om de aanschaf van schepen te financieren) en de realiteitswaarde van de bieding (de eerder genoemde verklaring van CNB/Rijkswaterstaat inzake de haalbaarheid van een ontheffing voor de vaarsnelheid in het Noordzeekanaal). De selectiecriteria zijn bedoeld om de best passende aanbidding te selecteren en zijn direct gerelateerd aan de opzet van het contract, de specifiek gestelde eisen en de beleidsdoelen van de provincie.

De uitwerking van de aanbestedingsdocumenten dient niet alleen op juridische juistheid te worden getoetst, maar bij voorkeur ook op effectiviteit. Met een effectiviteitstoets bepalen we of, en zo ja, in welke mate de doelstellingen van de provincie, reizigers en stakeholders op effectieve, economische en efficiënte wijze worden gerealiseerd¹²⁾. De toets laat tevens zien of, en zo ja, hoe de gunningscriteria voldoende zekerheid bieden dat het beste en meest realistische bod geselecteerd wordt.

Resultaat van deze stap is een set doordachte en getoetste aanbestedingsdocumenten die een maximale kans bieden om het beoogde resultaat, gunning van een PVoW-contract binnen de beleidsmatige en financiële randvoorwaarden, te bereiken.

¹²⁾ De meerwaarde van een dergelijke toets is in een praktijkvoorbeeld inzichtelijk te maken. Een OV-autoriteit heeft in haar Bestek hoge eisen gesteld aan de punctualiteit (zodat reizigers een betrouwbaar OV krijgen) en hier hoge boetes aan verbonden. De vervoerder reageerde hierop door de rijtijden geleidelijk op te rekken om zo boetes te ontlopen, wat mogelijk was omdat er geen eisen aan de rijtijden gesteld waren. Omdat de langere rijtijden bij eenzelfde frequentie tot meer door de OV-autoriteit betaalde productie (dienstregelingen) leiden had de opzet tot gevolg dat de OV-autoriteit meer geld kwijt is voor hetzelfde openbaar vervoer en reizigers langer onderweg zijn.

Stap 5: aanbestedingsprocedure

Het verloop van de aanbestedingsprocedure is grotendeels vastgelegd in wet- en regelgeving. Belangrijkste aspect van de procedure is het adequaat, tijdig en weloverwogen reageren op vragen van Bestekhouders. Daarnaast is het van belang om de Bestekhouders voldoende tijd te geven voor het uitwerken van hun bieding. Zeker wanneer het wenselijk is om niet-OV-bedrijven te enthousiasmeren een aanbidding te doen is het verstandig om niet uit te gaan van de minimale doorlooptijd van tweeënvijftig werkdagen, maar hier vijfenzeventig tot negentig dagen voor uit te trekken. Dit geeft dergelijke bedrijven de gelegenheid om de benodigde expertise binnen te halen en een financiering voor aan te schaffen schepen zeker te stellen.

Na de indiening van de aanbiedingen worden deze allereerst beoordeeld op de ontvankelijkheid aan de hand van de gunningscriteria. Aanbiedingen die niet voldoen aan de gunningscriteria worden verder ongeopend geretourneerd aan de indieners. De door de provincie samen te stellen beoordelingscommissie beoordeelt de overige aanbiedingen op basis van de selectiecriteria. Op basis van dit vertrouwelijke proces, waarin tevens een toetsing op de juistheid van de beoordeling plaats vindt, krijgt het College van GS een voorstel om het contract aan een bepaalde partij te gunnen.

Na bekendmaking van de voorlopige gunning is het van belang de verliezende inschrijvers tijdig een goede toelichting te geven op de redenen waarom zij niet hebben gewonnen. De kwaliteit van deze 'exit-gesprekken' bepaalt in belangrijke mate of inschrijvers bezwaar aantekenen tegen het gunningsbesluit. Dit kan namelijk leiden tot een (forse) vertraging in de implementatie, wat meestal extra kosten veroorzaakt. Onze ervaring is dat een correcte, open en zorgvuldige omgang met verliezende vervoerders bezwarenprocedures voorkomt.

Resultaat van deze stap is een onherroepelijk gunningsbesluit dat de basis vormt voor de exploitatie van PVoW in het Noordzeekanaal.

Stap 6: implementatie

Wanneer de overeenkomst voor de exploitatie van PVoW onherroepelijk gegund is aan de beste inschrijver kan de voorbereiding op de exploitatie van start gaan. Dit geldt niet alleen voor de winnende vervoerder, die onder meer de schepen moet bestellen, personeel moet werven, opleiden en in dienst nemen en de bedrijfsorganisatie moet aanpassen aan de nieuwe activiteiten. De definitieve gunning betekent voor de provincie dat de investeringen in de voor het PVoW definitief kunnen worden omgezet in bouwprojecten die voor de start van de exploitatie gerealiseerd moeten zijn. Daarnaast zal de provincie de voortgang van de implementatie-activiteiten zowel intern als bij de vervoerder moeten monitoren.

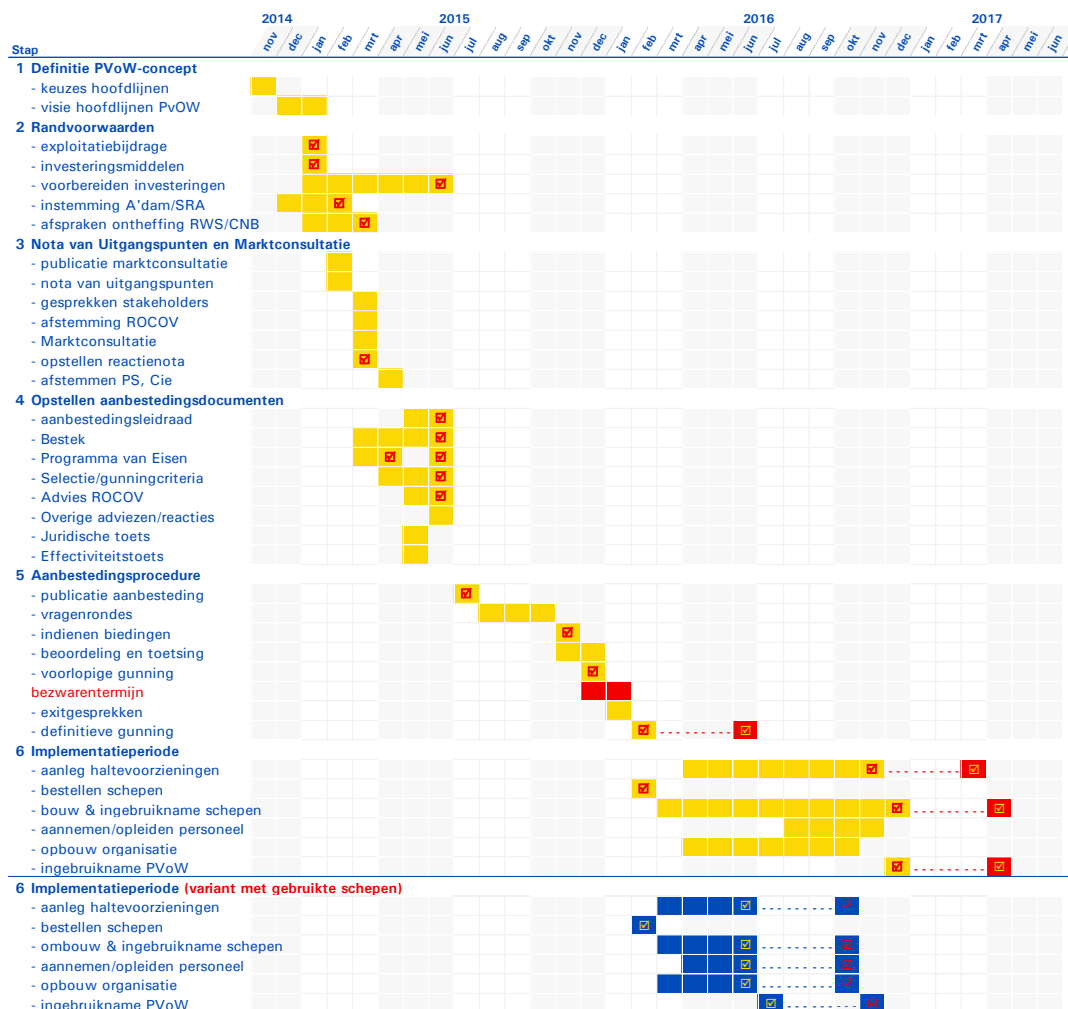
Resultaat van deze laatste stap is de start van de exploitatie van de PVoW-dienst op het geplande moment en in de geplande kwaliteit en omvang.

7.4 Planning aanbesteding

De doorlooptijden voor de aanbesteding en implementatie van een nieuwe PVoW-verbinding zijn van een aantal factoren afhankelijk. Hierbij is te denken aan de aanleg van halteplaatsen, het verlenen van vergunningen en de (nieuw/ver)bouw van de schepen.

Het snelst denkbare implementatieschema gaat uit van het hergebruik van de bestaande FFF-schepen. Een start van de exploitatie is dan mogelijk per juni 2016, tenzij uit nadere analyses blijkt dat de reactivering van de bestaande schepen aanzienlijk meer inspanningen vergt dan vooraf verwacht en/of de definitieve gunning vertraagd raakt door een bezwarenprocedure. Wanneer gekozen wordt voor de inzet van nieuwe schepen kan de exploitatie op zijn vroegst per december 2016 starten. Bij een bezwarenprocedure kan de ingebruikname vertragen tot april 2017. Vanuit deze twee mogelijkheden hebben wij een planning voor de aanbesteding opgesteld (zie figuur 7.1 op volgende pagina).

Figuur 7.1 Planning aanbesteding PVoW in het Noordzeekanaalgebied



8. Conclusies

8.1 Inleiding

Gedeputeerde Staten hebben als voorbereiding op een aanbesteding van Personenvervoer over Water (PVoW) gevraagd om inzicht te krijgen in de vervoerkundige en economische kenmerken van de aan te besteden bootdienst, de wijze van aanbesteden én het bijbehorende tijdschema van aanbesteding. Deze inzichten zijn beschreven in dit Plan van Aanpak voor de aanbesteding.

8.2 Voorwaarden voor succesvolle aanbesteding

Om te bepalen of, en zo ja, onder welke voorwaarden het mogelijk is om tot een succesvolle aanbesteding van de PVoW-dienst te komen is een haalbaarheidsonderzoek uitgevoerd. Het criterium 'succesvol' kent daarbij twee dimensies, te weten (1) economische haalbaarheid, waartoe een business case is uitgewerkt en (2) maatschappelijke baten, wat gekoppeld is aan de omvang van de benodigde overheidssubsidie in relatie tot de maatschappelijke waarde van de verbinding.

Buitenlandse ervaringen

Ter voorbereiding op het haalbaarheidsonderzoek is een verkenning uitgevoerd van binnen- en buitenlandse PVoW-trajecten, waaronder de opgeheven Fast Flying Ferry tussen Velsen en Amsterdam. Hieruit kan een aantal 'lessen' worden getrokken:

- ▶ PVoW-verbindingen zijn vooral succesvol in stedelijk gebied met veel activiteiten aan beide oevers en een beperkt aantal vaste oeververbindingen. De beoogde verbinding Velsen – Amsterdam voldoet slechts beperkt aan dit profiel, met name door het ontbreken van vervoergenerende activiteiten langs het kanaal buiten Amsterdam en Velsen.
- ▶ Het meenemen van de fiets is een belangrijke succesfactor voor PVoW;
- ▶ Een PVoW-verbinding is pas interessant voor forensen wanneer deze in de spits minstens elk half uur vaart, er voldoende vroege en late vertrekmogelijkheden zijn en de snelheid concurrerend is met ander OV.
- ▶ De exploitatiekosten van PVoW zijn relatief hoog. Daarom is vaak een grote overheidsbijdrage in de exploitatie nodig. Behalve een exploitatiebijdrage moet de overheid daarnaast veelal financieel bijdragen in de realisatie van walvoorzieningen, OV-chipkaartsystemen en reisinformatiesystemen. Verder moet de overheid vaak financieel garant staan voor de waarde van de schepen.

Maatschappelijke baten

Aan PVoW worden potentiële maatschappelijke baten toegekend, die zijn uitgewerkt in dit onderzoek. In de eerste plaats heeft vervoer over water als vervoersmodaliteit het doel om de **bereikbaarheid van een stedelijk gebied** te vergroten. Dit was ook de reden om dergelijk vervoer vanuit het rijksprogramma Samen Werken Aan Bereikbaarheid (SWAB) te financieren.

Uit het onderzoek is gebleken dat vervoerkundig sprake is van meerwaarde op de relatie tussen Velsen en NDSM, al is de vervoerspanning op deze relatie beperkt. Op langere termijn kan ook sprake zijn van meerwaarde op de relatie tussen Velsen en Zaandam-Zuid, maar dan moet eerst de ruimtelijke verdichting rondom Hemkade zijn gerealiseerd. Op de belangrijke as tussen Velsen en Amsterdam heeft PVoW geen vervoerkundige meerwaarde ten opzichte van de auto en het openbaar vervoer; PVoW is langzamer dan de auto en OV (buslijn 82 in combinatie met trein) op de relatie Velsen-Amsterdam. De door ons geconsulteerde marktpartijen die geïnteresseerd zijn in exploitatie van PVoW gaan uit van fors hogere tarieven dan van toepassing in het OV, hetgeen de aantrekkelijkheid van PVoW voor forenzen en scholieren beperkt.

Een tweede mogelijke functie van PVoW is de **versterking van de toeristische sector in de regio**, passend binnen de provinciale ambitie om de kracht van de toeristische sector te vergroten. Op basis van eerdere ervaringen met de FFF, alsmede uit de in dit onderzoek uitgewerkte vervoerconcepten, is gebleken dat PVoW primair een toeristische/recreatieve functie heeft. Uitstapjes met de boot hebben voor veel recreanten meerwaarde omdat deze met “fun” wordt geassocieerd. Een groot pluspunt is dat reizigers de fiets mee op de boot kunnen nemen. Uit ervaringen met de FFF is verder gebleken dat (buitenlandse) cruisereizigers die in IJmuiden aanmeren, met plezier middels busjes naar de opstapplaats in Velsen werden gebracht om met PVoW naar Amsterdam te varen. Deze toeristische/recreatieve functie kan PVoW vooral vervullen in de periode maart - oktober.

In de derde plaats kan PVoW de **aantrekkelijkheid van het NZKG als woon-, werk en recreatiegebied** versterken, bijvoorbeeld door de realisatie van zogeheten “Waterfronts”. Op basis van de gesprekken met betrokken is echter niet te verwachten dat PVoW deze rol in het NZKG kan gaan vervullen, omdat deze potentie beperkt is tot grootstedelijk gebied. Wel is vastgesteld dat voor PVoW veel draagvlak bestaat bij burgers en gemeenten.

Op basis van het voorgaande concluderen wij dat een eventuele overheidsbijdrage aan een PVoW-verbinding vooral moeten worden onderbouwd vanuit het doel het toerisme/dagrecreatie in de regio te stimuleren.

Business case

Om een inschatting te maken van de subsidiebehoefte is een business case opgesteld. Hiervoor is met een groot aantal marktpartijen gesproken, waaronder (lokale) reders die in openbaar en/of besloten vervoer actief zijn en scheepsbouwers. Twee marktpartijen hebben een concreet voorstel gedaan voor een exploitatieconcept voor PVoW. De belangrijkste conclusies en leerervaringen die hieruit naar voren komen zijn:

- ▶ De marktkansen voor een naar openbaar vervoer-maatstaven gemodelleerd PVoW tussen Velsen en Amsterdam met een vaste dienstregeling zijn gering, tenzij de opdrachtgever veel zekerheden biedt in de vorm van een lange contractduur en restwaardegarantie voor de schepen en daarnaast weinig eisen stelt aan het vervoer.

- ▶ Een PVoW-verbinding is in de ogen van besloten vervoerders wel mogelijk door het loslaten van een aantal “OV-kenmerken”. Hierbij gaat het om het toestaan van een meer vraaggericht vervoeraanbod (niet varen als er te weinig klandizie is), hogere tarieven (gemiddelde van 7 euro), het loslaten van leeftijdgebonden kortingen, gebruik van tweedehands schepen en het mogen inzetten van de schepen voor commerciële nevenactiviteiten. Dit betekent dat in de brede zomerperiode vrij frequent wordt gevaren, maar dat de kans bestaat dat er in de winter geen PVoW is.
- ▶ De ondernemers gaan in hun voorstellen uit van een vaarsnelheid van 60 tot 65 kilometer per uur op het Noordzeekanaal, waarbij één partij met kleine twaalfpersoonsschepen wil varen. Het is hoogst onzeker of deze snelheid zal worden toegestaan. Op basis van gesprekken met de vaarwegbeheerders lijkt voor grotere schepen (meer dan 12 personen) een ontheffing voor maximaal 40 km/uur onder voorwaarden mogelijk. 12-persoonsboten vallen wettelijk in de categorie ‘snelle motorboten’. Snelle motorboten mogen op het Noordzeekanaal volgens de wet niet sneller varen dan 18 km/uur en ontheffing is niet mogelijk.
- ▶ De marktpartijen geven voorts aan dat de provincie zorg dient te dragen voor noodzakelijke voorzieningen (haltes) en in het contract voldoende vrijheid moet laten om te kunnen ondernemen.

Mede op basis van gesprekken met marktpartijen zijn vervolgens twee exploitatiemodellen uitgewerkt, waarbij onder meer de halteplaatsen, frequentie, snelheid en scheepstypen zijn bepaald. Deze exploitatiemodellen zijn zodanig vormgegeven dat het vervoerpotentieel maximaal benut wordt, tegen acceptabele exploitatiekosten.

Algemene kenmerken beide exploitatiemodellen

De twee uitgewerkte exploitatiemodellen komen voor een belangrijk deel overeen:

- ▶ De inzet van schepen met een capaciteit van vijftig reizigers. Dit scheepstype blijkt economisch het meest optimaal. De inzet van twaalfpersoonsschepen, te vergelijken met de Watertaxi in Rotterdam, is bedrijfseconomisch duurder omdat (de variatie in) het aantal reizigers een groter aantal afvaarten vereist. Bovendien zijn deze snelle motorboten niet toegestaan op het Noordzeekanaal.
- ▶ Op het Noordzeekanaal geldt een snelheidslimiet van 18 km/uur. Op basis van informatie van de betrokken vaarwegbeheerders is het mogelijk dat grotere schepen (d.w.z. schepen die meer dan 12 personen kunnen vervoeren) een ontheffing krijgen om met 40 km/uur te varen. Het exploitatiemodel is hiervan uitgegaan.
- ▶ De bediening van extra tussenhaltes met de PVoW-dienst is het meest interessant voor de halte NDSM-terrein. De halten Spaarnwoude en Hemkade zullen slechts beperkt extra reizigers trekken, en dan vooral met sociaal-recreatief motief. Bediening van de Houthavens is niet aantrekkelijk, zowel vanwege de benodigde extra vaartijd als vanwege de verwachte beperkte vervoerpotentie.

Exploitatiemodel 1: PVoW met dienstregeling gedurende gehele jaar

Dit exploitatiemodel heeft de volgende kenmerken:

- ▶ De dienstregeling bestaat uit een halfuursfrequentie tijdens de spits en een uursfrequentie in de daluren. Er zijn drie schepen nodig om de dienstregeling uit te voeren. Daarnaast moet een reserveschip achter de hand gehouden worden om de betrouwbaarheid te garanderen.

- ▶ Als stopplaatsen zijn voorzien Velsen Pontplein, Spaarnwoude en op termijn Zaandam Hemkade (beide buiten de ochtendspits), NDSM en Amsterdam Centraal.
- ▶ De reiziger betaalt gemiddeld € 4,75 voor een enkele reis Velsen – Amsterdam Dit is vergelijkbaar met het (voor inflatie aangepaste) tarief van de Fast Flying Ferry. Deze tariefstelling biedt ruimte voor een hoger maximumtarief (een bus-trein-reis Amsterdam – Velsen kost € 5,60) en het (op bedrijfseconomische argumenten) verlenen van kortingen aan specifieke doelgroepen.

Op basis van de analyses leidt dit exploitatiemodel tot de volgende resultaten.

- ▶ Een PVoW-verbinding tussen Velsen en Amsterdam heeft vervoerkundig gezien beperkte meerwaarde ten opzichte van de bestaande OV-alternatieven.
- ▶ Het aantal reizigers ligt tussen 250.000 en 350.000 per jaar, ofwel gemiddeld zevenhonderd tot duizend per dag. Het bereiken van de bovengrens in de vervoerwaarde vergt aanzienlijke extra inspanningen op het gebied van marktbewerking, met name op de deelmarkt (dag)toerisme.
- ▶ De vervoeropbrengsten bedragen 1,1 tot 1,5 miljoen euro. Bij een hoger tarief van € 7,38 (55% hoger) zouden de opbrengsten kunnen stijgen tot 2,2 miljoen euro. In die situatie worden echter 40.000 reizigers minder vervoerd.
- ▶ De exploitatiekosten zijn geraamd op € 2,9 miljoen per jaar. Deze kosten bestaan uit afschrijving en kapitaallasten (25%), brandstof (25%), personeel (25%) en overige kosten zoals onderhoud, verzekering, marktbewerking en overhead (25%). De gemiddelde kostprijs per vaaruur bedraagt ruim € 300,-, de kostprijs per zitplaatskilometer is € 0,14. Er is ruimte om de schepen buiten de dienstregeling om in te zetten voor specifieke commerciële activiteiten. Bij een hoger aantal vaaruren is de gemiddelde kostprijs per vaaruur lager.
- ▶ Uit de raming van de exploitatiekosten komt naar voren dat PVoW een relatief dure en kapitaalintensieve vorm van (openbaar) vervoer is. Ter vergelijking: in het openbaar busvervoer ligt de prijs per rij-uur onder € 100,- en is het aandeel personeelskosten ongeveer 60 procent.
- ▶ Er is een exploitatietekort: de exploitatiekosten zijn hoger dan de verwachte opbrengsten. De benodigde exploitatiesubsidie ligt naar verwachting tussen 1,4 en 1,8 miljoen euro. Een verdere verhoging van de reizigerstarieven leidt weliswaar tot een afname van de subsidiebehoefte, maar heeft ook een aanzienlijke vraaguitval tot gevolg. Met name forenzen en lagere inkomens zullen niet meer met PVoW reizen. De benodigde exploitatiesubsidie kan ook worden verminderd door toestemming te geven de schepen in te zetten voor commerciële nevenactiviteiten. Op grond van de gesprekken met marktpartijen is echter twijfelachtig of er in de regio veel potentieel is om commerciële nevenactiviteiten te ontplooien.
- ▶ De verstrekking van een exploitatiebijdrage vormt een langjarige, structurele verplichting. Daarnaast dient de provincie te investeren in de realisatie van walvoorzieningen. De kosten voor de walvoorzieningen in het uitgewerkte vervoerconcept zijn geschat op € 2,35 miljoen.

Exploitatiemodel 2: Vraaggestuurd PVoW met vooral een toeristisch-recreatieve functie

Dit model heeft de volgende kenmerken:

- ▶ Het model richt zich vooral op het bieden van vervoer op momenten met voldoende vraag. Dat zal vooral in de maanden buiten het winterseizoen zijn, daar dan sprake is van potentieel in de toeristische markt.

- ▶ Vanwege het geringe vervoer van (dag)toeristen tijdens het winterseizoen zal gedurende die periode niet overdag en in weekeinden worden gevaren, wellicht met uitzondering van specifieke dagen (bijvoorbeeld feestdagen of zondagen met mooi weer). Gevolg hiervan is dat de PVoW-dienst beperkt aantrekkelijk is voor scholieren en forensen.
- ▶ Wanneer de provincie aanvullende (onrendabele) diensten inkoopt, is subsidie nodig. Wij verwachten dat de benodigde subsidie 1,2 miljoen euro per jaar bedraagt.

Toepassing van dit model leidt tot de onderstaande effecten:

- ▶ Een vraaggestuurde PVoW-verbinding heeft weinig betekenis voor het vervoer van scholieren en forensen. zal vooral gedurende de icht zijn op worden gertussen Velsen en Amsterdam heeft vervoerkundig gezien een beperkte meerwaarde ten opzichte van de bestaande OV-alternatieven.
- ▶ Omdat van commerciële tarieven moet worden uitgegaan zijn de reizigerstarieven aanzienlijk hoger dan in model 1: een enkele reis gaat tussen zeven en zeven-en-een-halve euro kosten. Dit is ongeveer de helft meer dan in model 1.
- ▶ Omdat slechts een deel van het jaar zal worden gevaren en de tarieven duidelijk hoger liggen dan in model 1 zal het aantal reizigers substantieel lager zijn. Naar verwachting bedraagt het aantal reizigers maximaal 150.000 per jaar.
- ▶ Uitgaande van een exploitatie van de PVoW-dienst gedurende acht maanden per jaar bedraagt het gemiddeld aantal reizigers per dag maximaal zevenhonderd. Uit het gegeven dat dit maximum gelijk is aan de ondergrens voor het aantal reizigers bij model 1 is af te leiden dat de schatting van 150.000 reizigers in model 2 optimistisch is.
- ▶ Het is denkbaar dat de provincie extra afvaarten inkoopt, bijvoorbeeld om gedurende de spitsuren en/of de winter ook een voorziening te bieden. Dit leidt, onder meer door de hogere tarieven, tot een beperkte toename van het aantal reizigers. Hierdoor is de subsidie per reiziger hoger dan in model 1.

Bekostiging van PVoW

Uit gesprekken met de gemeenten in het Noordzeekanaalgebied is gebleken dat zij niet bereid zijn een substantiële structurele bijdrage te leveren aan de financiering van het PVoW. De exploitatie van PVoW wordt gezien als een provinciale opgave. Wel bestaat er bereidheid om met eenmalige bijdragen ondersteuning te bieden bij de realisatie van infrastructuur en de opstart van een nieuwe voorziening. Ook van het bedrijfsleven zijn geen bijdragen in de exploitatie van PVoW te verwachten.

8.3 Wijze van aanbesteden en uitgangspunten

De analyse van juridische kaders, beschikbare aanbestedingsmodellen en relevante keuzes levert de volgende inzichten ten aanzien van de aanbesteding op:

- ▶ PVoW kan zowel onder een openbaar vervoerregime als een besloten vervoerregime worden uitgevoerd. De verschillen tussen beide regimes zijn beperkt en hebben geen invloed op het uiteindelijke resultaat.

- ▶ De aanbesteding van PVoW kan op verschillende manieren gebeuren. Wij adviseren een openbare procedure in combinatie met een marktconsultatie. Dit biedt voldoende mogelijkheden om creativiteit uit de markt te benutten en kent de laagste drempel voor deelname van nieuwe toetreders tot de markt. Het eisenpakket zal zoveel mogelijk functioneel moeten zijn om de markt ruimte te geven voor creativiteit.
- ▶ Bij een snelle en consistente besluitvorming over de contouren van het Programma van Eisen voor de PVoW-verbinding kan publicatie van de aanbesteding in het voorjaar 2015 plaatsvinden. De start van de exploitatie is in de tweede helft van 2016 mogelijk.

Een belangrijke voorwaarde voor een snelle aanbesteding van de PVoW-verbinding is de tijdige vaststelling van een aantal uitgangspunten. De belangrijkste zijn:

- ▶ De vervoerder dient een maximale vrijheid te krijgen bij het vormgeven van de dienstverlening. Concreet betekent dit onder meer volledige tariefvrijheid, geen verplichte toepassing van de OV-chipkaart, geen leeftijds- en milieueisen voor schepen en vrijheid om afvaarten te schrappen bij onvoldoende reizigers.
- ▶ De contractduur dient ten minste tien jaar te bedragen bij de inzet van nieuwe schepen. De komst van nieuwe schepen is naar verwachting alleen haalbaar met een provinciale restwaardegarantie of een overnamegarantie. Met dit laatste committeert de provincie zich dus voor een langere periode dan de contractduur aan PVoW.
- ▶ De financiële dekking van het exploitatiecontract dient voorafgaand aan de aanbesteding geregeld te zijn voor de gehele contractduur van 10 jaar. Dit geldt eveneens voor de (vergunningen voor de) realisatie van nieuwe halteplaatsen. Het niet borgen van dergelijke zekerheden kan voor marktpartijen reden zijn om niet in te schrijven.

8.4 Plan van aanpak

De voorgaande elementen hebben geresulteerd in een plan van aanpak voor de aanbesteding, waarbinnen een aantal processtappen is te onderscheiden. De belangrijkste stap die als eerste moet worden doorlopen betreft besluitvorming omtrent de definitie van het aan te besteden PVoW-concept en besluitvorming over de noodzakelijke randvoorwaarden. Beide stappen zijn hieronder toegelicht. Deze principekeuzes hebben betrekking op:

- ▶ **Doelstellingen:** welke doelen streeft de provincie na met PVoW.
- ▶ **Concept:** hoe ziet het gewenste PVoW-concept er uit in termen van halteplaatsen, frequentie, bedieningstijden, tarieven et cetera?
- ▶ **Looptijd:** over welke periode wil de provincie Noord Holland zekerheid geven voor de exploitatie van PVoW?
- ▶ **Financiën:** welke bijdragen wil de provincie Noord Holland leveren voor investeringen in haltevoorzieningen en exploitatie van PVoW?
- ▶ **Welke eisen** stelt de provincie aan PVoW?
- ▶ **Welk commitment** wil de provincie op zich nemen om de noodzakelijke vergunningen m.b.t. snelheid en walkantvoorzieningen te regelen?

Bijlage I: Kostenberekeningen

Overzicht gehanteerde kostenparameters en veronderstellingen

Tabel Ia: gehanteerde parameters bij kostprijsberekeningen

	Referentie	Alternatieven			Hergebruik schepen FFF
		1	2	3	
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			Hergebruik schepen FFF
		1	2	3	
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

Bijlage II: gespreksverslagen bedrijfsleven

Inleiding

Bij de ontwikkeling van de business case zijn gesprekken gevoerd met uiteenlopende private aanbieders. Hierbij is getracht inzicht te krijgen in de parameters waarmee de business case kan worden uitgewerkt. De gesprekken met de meeste organisaties zijn verwerkt in de rapportage. Vanuit de Werkgroep en de samenleving zijn twee partijen genoemd die bijzondere aandacht behoeven, ISKES en de IJmuidense Rondvaart. Gezien het belang dat aan deze twee organisaties is toegekend worden in het navolgende expliciet de gespreksverslagen weergegeven.

ISKES

Gesprekspartners: dhr Iskes, dhr vd Scheer (OV IJmond), dhr R. Vergouwen (Iskes) en Henk Meurs (HM, MuConsult)

Datum: 7 november 2014

Bewerking en vragen: Henk Meurs, MuConsult

1. Inleiding (HM)

MuConsult heeft opdracht om een aanbesteding voor te bereiden voor PVoW over het Noordzeekanaal. Men werkt thans aan een Plan van Aanpak, waaronder een business case om te kijken of we tot een succesvolle aanbesteding kunnen komen. We hebben van de werkgroep van PS gehoord dat u plannen ontwikkeld hebt om het vervoer over water te verzorgen. Graag vernemen wij deze en spreken met u de bijbehorende business case door zodat we deze in onze adviezen.

2. Basisidee (Iskes)

Het basisidee van de Iskes om om met de draagvleugelboten zoals ook gebruikt werden door Connexxion diensten te verzorgen tussen Velsen-Zaanstad Hemkade en tussen Hemkade en Amsterdam CS. De voorziene **basisvariant** is als volgt:

- ▶ in de spitsen wordt hoogfrequent tussen Velsen en Zaanstad heen en weer gevaren met twee boten, wat een halfuurdienst kan opleveren voor de reizigers. Daarbuiten wordt een uurdienst voorzien. Met de snelheid 60 km/h is de reistijd 15'.
- ▶ ook wordt van Zaanstad Hemkade naar CS een frequente bootdienst onderhouden (vaartijd 10'), met halfuurdiensten in de spitsen en uurdiensten daarbuiten
- ▶ de overblijvende boten worden ingezet voor specifieke vraag (bijvoorbeeld evenementen zoals Dance Valley, toerisme naar strand).

Mensen zullen dus in Zaanstad moeten overstappen (overstaptijd 2-3'). Iskes gaat zich inzetten voor een snelheid van 60 km/h op zowel het NZK als het IJ. Ze denken dat ze met simulatoren RWS/CNB kunnen overtuigen dat dit veilige snelheden zijn als de schepen worden genoten bedient worden door gekwalificeerd personeel.

(alternatieve variant) Een alternatief idee is om met de boten door te varen naar Amsterdam, als blijkt dat veel reizigers een lastige overstap moeten maken. De stop op Hemkade is bedoeld voor de gemeente die dat graag wil; op termijn zou hier business van te maken zijn (Ikea, evenementen). Als dat niet lukt gaat men alternatieven zoeken.

Er kan aan kostenbesparing worden gedaan door mensen die niet behoeven te varen in te zetten voor andere activiteiten van het bedrijf. Ook kan onderhoud worden gecombineerd in de werkplaatsen van Iskes. De ervaring van Iskes leert dat goedkope boten kunnen worden gekocht die worden opgeknapt. Er is een grote markt voor tweede hands boten in het buitenland (Rusland). Er worden 4 boten aangeschaft. Je hebt ongeveer 7 mensen nodig per dienst voor het varen, dus in totaal 14 mensen.

Iskes gaat 15 euro vragen voor een retour-vaartocht van Velsen naar Amsterdam en 10 euro voor Zaanstad naar Amsterdam zodat prijs gelijk is aan OV; een enkele reis kost € 7,50 resp € 5,00. Geen gedoe met de Chipkaart en OV-reisinformatie.

Uiteraard varen ze alleen als er voldoende vraag is. Ze willen wel met de provincie afspreken om in de spitsen halfuurdiensten te varen, maar daarbuiten willen ze zelf kunnen bepalen hoe en wanneer ze varen. Als er geen vraag is, is het immers zonde van de brandstof en de kosten van personeel.

3. Veiligheid/vergunningen

(HM) Er bestaat een kans dat RWS geen toestemming geeft voor het varen van 60 km/h. Wat betekent het voor uw BUCA als er 40-50 km/h mag worden gevaren met de boten conform CXX eerder.

(Iskes) Iskes is van mening dat ze wel toestemming gaan geven. Als dat niet het geval is, dan zal langzamer gevaren worden. Bovendien geeft hij aan dat ook Connexxion in werkelijkheid veel sneller voer dan was toegestaan.

4. Overige aspecten(Iskes)

Iskes wil een contract voor minimaal 10 jaar en vraagt een vergoeding van 1,2 miljoen euro per jaar, hetzelfde budget als Connexxion. De denken dat ze ten opzichte van Connexxion te kunnen besparen door oudere boten te gebruiken en zelf op te knappen, zelf het onderhoud te doen, reizigers euro 7,50 te vragen in plaats van het OV-tarief en te varen op tijdstippen wanneer er voldoende vraag is. Ook willen ze een veel grotere flexibiliteit in de vaarschema's doorvoeren. Tenslotte zullen ze aan marktwerking toen door zelf langs bedrijven en scholen te gaan. Daarnaast gaan ze ervan uit dat ze het CNB/RWS ervan kunnen overtuigen dat hogere snelheden mogelijk zijn dan aan Connexxion was toegestaan.

IJmuidense Rondvaart Maatschappij

Gesprekspartners: dhr Jumelet (IJmuidense Rondvaart Maatschappij), Florian Molendijk (Provincie Noord Holland, FM) en Henk Meurs (MuConsult, HM)
Datum: 27 oktober 2014
Bewerking en vragen MuConsult

1. Inleiding (MuConsult)

MuConsult heeft opdracht om een aanbesteding voor te bereiden voor PVoW over het Noordzeekanaal. Men werkt thans aan een Plan van Aanpak, waaronder een business case om te kijken of we tot een succesvolle aanbesteding kunnen komen. We hebben van de werkgroep van PS gehoord dat u plannen ontwikkeld hebt om het vervoer over water te verzorgen. Graag vernemen wij deze en spreken met u de bijbehorende business case door zodat we deze in onze adviezen.

2. Basisidee (dhr Jumelet)

Het basisidee van de IJmondse Rondvaart is om met 12 persoons snelle boten (inclusief fietscapaciteit) tussen Velsen en Amsterdam NDSM te varen. Reizigers moeten daar overstappen met de pont naar CS. Tarief is € 7,38, een verhoging van het FFF-tarief van € 4,50 met 60%. Vaartijd naar NDSM is 20 minuten met 2 minuten instaptijd. De schepen worden geleverd binnen drie maanden.

De heer Jumelet geeft aan dat hij gedurende 6 maanden zonder overheidsbijdrage de diensten wil verzorgen, mits hij vergunningen krijgt en de overheid de aanlegplaatsen realiseert. Vanuit commercieel oogpunt wordt dus een vraaggestuurd aanbod gerealiseerd. Gedurende die 6 maanden is sprake van een rendabele business case. Indien de overheid ook vervoerdiensten wil op onrendabele dagen, dan zal een overheidsbijdrage van € 1,2 miljoen worden gevraagd.

Kaarten zijn aan boord te koop, handmatig of digitaal. Daarnaast zijn ze online verkrijgbaar via een site. Naast de aankondiging van een dienstregeling bij aanlandingsplaatsen worden er digitaal en handmatig flyers neergelegd op strategische punten. Er wordt geen gebruik gemaakt van de OV Chipkaart en andere OV-voorzieningen.

De schepen zijn technisch in staat om te varen onder alle weersomstandigheden, waarbij uiteraard goed zeemanschap wordt geboden.

3. Aanbod (Jumelet)

In de onderstaande matrix is het aanbod verder uitgewerkt

	Spits	Buiten Spits	Totaal
Aantal vaarten per dag	42	40	82
Maximale capaciteit schip	12	12	12
Aantal dagen per week	5	7	7
Aantal weken per jaar	50	52	
Uren per dag in dienstregeling	5,5	11	
Aantal uren dienstregeling per jaar	1.375	4.004	5.379
Aantal schepen	6	3	
Aantal draaiuren	8.250	12.012	20.262

De uitwerking van de Business Case hebben wij vertrouwelijk behandeld.

4. Veiligheid/vergunningen(Jumelet)

Wanneer RWS geen toestemming geeft voor het varen van 65 km/h, maar slechts 40 km/h met de voorgestelde schepen, dan zal dat consequenties hebben voor de te realiseren dienstregeling en zullen de kosten hoger uitvallen. Wel ziet de ondernemer dan kans om gedurende de rendabele maanden bootdiensten te verzorgen zonder overheidsbijdrage. Indien de snelheid niet hoger mag dan 20 km/h, dan is het aanbod van deze dienst niet aantrekkelijk meer.

Bijlage III: gespreksverslagen gemeenten

Gemeente Velsen

Gesprekspartners : Wethouder Baerveldt en beleidsmedewerker, Florian Molendijk (FM, provincie Noord Holland en Henk Meurs (HM, MuConsult)
Datum : 23 oktober 2014, 11.00-12.00 uur
Locatie : Gemeentehuis Velsen

1. **(HM)**. Het contract met de FFF is eind 2013 afgelopen. Vanuit PS leeft de wens om het PVoW opnieuw aan te besteden. In het kader van de voorbereiding van deze aanbesteding wordt door MuConsult een Plan van Aanpak voorbereid om inzicht te verschaffen in de kaders voor een succesvolle aanbesteding, de wijze van aanbesteden en een tijdschema. Onderdeel daarvan is het opstellen van een Business Case waaruit moet blijken of een reële kans op een succesvolle aanbesteding bestaat en welke middelen daarvoor nodig zijn. Eveneens wordt ingegaan op de rol die gemeenten kunnen spelen. Het gesprek is bedoeld om de opvatting van de gemeente te peilen en na te gaan welke rol de gemeente bij herinvoering van PVoW kan spelen.

2. **(wethouder)**. De wethouder geeft aan dat ze blij is dat aanbesteding opnieuw aan de orde is. De gemeente hecht veel waarde aan PVoW. Ze is ook blij dat de aanbesteding voorafgegaan wordt door een grondige business case analyse. Zo is men in Velsen minder enthousiast over de door de werkgroep voorgestelde 12-persoonsboten. Deze zijn te klein om aan de vraag te voldoen, waardoor mensen moeten wachten. Dat zal potentiële gebruikers afschrikken.

3. **(wethouder)**. De gemeente ziet veel mogelijkheden voor PVoW. Ze wil graag dat het bedrijfsleven daarbij wordt ingeschakeld. Het gaat daarbij om de recreatieve ontwikkeling van Velsen. Zij zal namen doorgeven van contactpersonen van ondernemersorganisaties om door te praten over kansen.

4. **(wethouder)**. De gemeente zal initiatieven om te komen tot een goede markt voor PVoW ondersteunen. Gedacht kan worden aan het leggen van contacten, het actief promoten van OV te water, enzovoorts

5. **(HM)**. De werkgroep van de Staten heeft aangegeven dat bij besluitvorming om door te gaan bij de aanbesteding de vraag wordt betrokken of een substantiële financiële bijdrage te verwachten is van betrokken gemeenten. Aan de wethouder wordt gevraagd of ze daartoe bereid is.

5. **(wethouder)**. De wethouder geeft aan dat het moeilijk is om een substantiële bijdrage toe te zeggen als de kaders niet bekend zijn. De wethouder kan uiteraard ook niks toezeggen zonder de gemeenteraad daarover te consulteren maar zij schat in dat, (gezien de discussie bij het voortbestaan van de FFF) er weinig kans is dat de gemeenteraad instemt met een voorstel om structureel 10 jaar bij te dragen aan de exploitatie van het PVoW. Dat ziet zij echt als een provinciale taak.

Wel is ze bereid in College en Raad het gesprek aan te gaan en ziet daarbij wel een reële kans voor draagvlak in de gemeenteraad om het eerdere bod dat is gedaan bij de FFF gestand te doen. Het gaat dan om een eenmalige bijdrage. Ze zal daarvoor acties uitzetten, op het moment dat duidelijk is wat een toekomstige waterverbinding de gemeente zal bieden en wat de financiële bijdrage van de provincie en anderen is.

6. (wethouder). De wethouder geeft aan dat de oude walkantvoorzieningen nog beschikbaar zijn voor het PVoW. Hier hoeft niet veel in te worden geïnvesteerd.

7. (wethouder). De wethouder geeft aan de Velsen graag betrokken wil blijven bij de verdere ontwikkeling van het PVoW tussen Amsterdam en Velsen.

Gemeente Beverwijk

Gesprekspartners : Wethouder De Rudder, Florien Molendijk (FM, provincie Noord Holland en Henk Meurs (HM, MuConsult)
Datum : 6 november 2014, 9.30-10.15 uur
Locatie : Gemeentehuis Beverwijk

1. (HM). Het contract met de FFF is eind 2013 afgelopen. Vanuit PS leeft de wens om het PVoW opnieuw aan te besteden. In het kader van de voorbereiding van deze aanbesteding wordt door MuConsult een Plan van Aanpak voorbereid om inzicht te verschaffen in de kaders voor een succesvolle aanbesteding, de wijze van aanbesteden en een tijdschema. Onderdeel daarvan is het opstellen van een Business Case waaruit moet blijken of een reële kans op een succesvolle aanbesteding bestaat en welke middelen daarvoor nodig zijn. Eveneens wordt ingegaan op de rol die gemeenten kunnen spelen. Het gesprek is bedoeld om de opvatting van de gemeente te peilen en na te gaan welke rol de gemeente bij herinvoering van PVoW kan spelen.

2. (wethouder). De wethouder geeft aan dat hij blij is dat er kansen bestaan op de herinvoering van PVoW. Het is druk in de tunnels, zeker ook met de werkzaamheden in het verschiep. De wethouder ziet wel mogelijkheden voor forenzen, die opstappen op pontplein. Hij verwacht dat weliswaar een klein aantal dit zou doen, maar verwacht wel dat het zal schelen in de filedruk. Daarnaast zou, in beperkte mate, vraag kunnen ontstaan door een combinatie te zoeken met de Zwarte Markt, waar nu de meeste mensen nog met de auto komen. Op langere termijn kan worden aangesloten bij ontwikkelingen van de haven die thans in ontwikkeling zijn. De combinatie met de fiets is wel noodzakelijk, om het voor- en natransport te vergemakkelijken.

4. (wethouder). De gemeente zal initiatieven om te komen tot een goede markt voor PVoW ondersteunen. Het is nu een beetje laat, maar wellicht kan een combinatie worden gezocht met Beter Benutten, waar thans de projecten worden uitgewerkt.

5. (HM). De werkgroep van de Staten heeft aangegeven dat bij besluitvorming om door te gaan bij de aanbesteding de vraag wordt betrokken of een substantiële financiële bijdrage te verwachten is van betrokken gemeenten. Aan de wethouder wordt gevraagd of hij daartoe bereid is.

6. (wethouder). De wethouder ziet geen mogelijkheden om structureel bij te dragen aan de exploitatie van het PVoW. Het is nu ook nog niet mogelijk om uitspraken te doen over een eenmalige bijdrage vanuit Beverwijk. Als die bijdrage komt zal die naar verwachting lager zijn dan die van Velsen.

7. (wethouder). De wethouder geeft aan dat Beverwijk graag betrokken wil blijven bij de verdere ontwikkeling van het PVoW tussen Amsterdam en Velsen.

Stadsregio Amsterdam

Gesprekspartners : N. van Paridon (OV-coördinator SRA), Florian Molendijk (FM, provincie Noord Holland) en Henk Meurs (HM, MuConsult)
Datum : 24 oktober 2014, 9.30-10.30 uur
Locatie : Stadsregio Amsterdam

1. (FM). Het contract met de FFF is eind 2013 afgelopen. Vanuit PS leeft de wens om het PVoW opnieuw aan te besteden. In het kader van de voorbereiding van deze aanbesteding wordt een Plan van Aanpak voorbereid om inzicht te verschaffen in de kaders voor een succesvolle aanbesteding, de wijze van aanbesteden en een tijdschema. Onderdeel daarvan is het opstellen van een Business Case waaruit moet blijken of een reële kans op een succesvolle aanbesteding bestaat en welke middelen daarvoor nodig zijn. Eveneens wordt ingegaan op de rol die de SRA kan spelen. Het gesprek is bedoeld om de opvatting van de SRA te peilen en na te gaan welke rol de gemeente bij herinvoering van PVoW kan spelen.

2. (van Paridon). PVoW is een sympathiek product met vooral een toeristische functie. De vervoerwaarde op de as Velsen Amsterdam is niet erg groot en met Zaandam zijn de verbindingen met OV zeer goed. De meerwaarde voor de SRA is dan ook niet zo groot vanuit OV-optiek bezien.

3. (HM). De werkgroep van de Staten heeft aangegeven dat bij besluitvorming om door te gaan bij de aanbesteding de vraag wordt betrokken of een substantiële financiële bijdrage te verwachten is van betrokken gemeenten. Aan de wethouder wordt gevraagd of ze daartoe bereid is.

4. (Van Paridon). Er is eerder de vraag geweest of SRA/gemeente Amsterdam een financiële bijdrage wil leveren aan de voortzetting van de FFF. Deze vraag is door Wiebes negatief beantwoord. Belangrijkste redenen daarvoor zijn:

- ▶ Op de relatie Velsen – Amsterdam zit weinig verkeersspanning; er is geen vervoersprobleem dat opgelost moet worden;
- ▶ Een mogelijk bediening van Zaanstad heeft vanuit bereikbaarheid weinig toegevoegde waarde op het systeem van auto, bus (circa 14x op/u) en trein (ook circa 14x p/u);
- ▶ SRA heeft enkele jaren geleden een Rijkskorting op de BDU gehad van meer dan € 70 mln. per jaar. Daarnaast blijven de indexaties van het Rijk jaarlijks achter (sluipende bezuiniging).

Omdat de vraag naar openbaar vervoer in de Metropool Amsterdam jaarlijks toeneemt, en daarvoor extra geld nodig is, staan we voor de enorme en structurele opgave om meer OV voor minder geld te realiseren. In die afweging van opties scoort de FFF te laag.

De stadsregio realiseert zich dat PVoW een sympathiek product is en mogelijk op recreatief gebied een rol kan hebben. Maar zij zien bij de huidige opzet geen nieuwe argumenten voor een BDU bijdrage. Van Paridon licht wethouder in.

Gemeente Zaanstad

Gesprekspartners : Wethouder Addy Verschuren. Pascal Le Gras
(beleidsmedewerker), Florian Molendijk (FM, provincie Noord
Holland en Henk Meurs (HM, MuConsult)
Datum : 27 oktober 2014, 14.45-15.15 uur
Locatie : Gemeentehuis Zaanstad

1. (HM). Het contract met de FFF is eind 2013 afgelopen. Vanuit PS leeft de wens om het PVoW opnieuw aan te besteden. In het kader van de voorbereiding van deze aanbesteding wordt een Plan van Aanpak voorbereid om inzicht te verschaffen in de kaders voor een succesvolle aanbesteding, de wijze van aanbesteden en een tijdschema. Onderdeel daarvan is het opstellen van een business case waaruit moet blijken of een reële kans op een succesvolle aanbesteding bestaat en welke middelen daarvoor nodig zijn. Eveneens wordt ingegaan op de rol die de gemeenten kunnen spelen. Het gesprek is bedoeld om de opvatting van de gemeente Zaanstad te peilen en na te gaan welke rol de gemeente bij herinvoering van PVoW kan spelen.

2. (Wethouder). De gemeente Zaanstad heeft belangstelling voor het PVoW als er een halte komt in de gemeente. Daarvoor zijn er mogelijkheden op de Hemkade. Hier zullen in de toekomst ontwikkelingen plaatsvinden en PVoW kan daarin een rol spelen, vooral in de verbinding met Amsterdam. De wethouder schetst het beeld van de Zaanboot en de Zaanhopper. Aan beide diensten levert de gemeente een bijdrage. Hij geeft aan dat de Zaanboot in de zomermaanden in de weekenden heeft gevaren en dat er de afgelopen jaren (inclusief 2014) ongeveer 5.500 reizigers per jaar zijn geweest. Belangrijk aspect voor Zaanstad is de ontsluiting van het Hembrugterrein en het kunnen meenemen van de fiets. Voorts is de koppeling van Zaanstad en Amsterdam van belang, evenals de beleving van de haven (toerisme).

3. (P. LeGras). Juist de koppeling van deze doelen maakt dat de bootdienst nog draagvlak heeft. De doelen op zich genereren erg weinig reizigers. Hij heeft het betreurt dat pas laat interactie is geweest over het stopzetten van de FFF en het verkennen van mogelijkheden voor een nieuwe dienst. Hij betreurt het tevens dat er dit najaar artikelen in de krant hebben gestaan over een deelname van Zaanstad terwijl daar door de provincie nooit met Zaanstad over gesproken is. Voorts betreurt hij de slechte communicatie met de Provincie daarover.

4. **(FM)**. Geeft aan dat er eerst een werkgroep van PS zich over PVoW heeft ontfermd. Pas bij afronding van deze discussies kon duidelijkheid worden verschaft. Sinds dit najaar ligt er een opdracht bij GS om dit verder op te pakken.
5. **(HM)**. De werkgroep van de Staten heeft aangegeven dat bij besluitvorming om door te gaan bij de aanbesteding de vraag wordt betrokken of een substantiële financiële bijdrage te verwachten is van betrokken gemeenten. Aan de wethouder wordt gevraagd of hij daartoe bereid is.
6. **(wethouder)**. De wethouder geeft aan dat:
- ▶ er geen gemeentelijke bijdrage te verwachten is in de realisatie van de walvoorzieningen. Deze investeringen kunnen niet door de gemeente worden gedragen;
 - ▶ de wethouder wil wel overwegen om een bijdrage te leveren aan de exploitatie van PVoW, mits deze Zaanstad aandoet. Het preciese bedrag is thans nog niet weer te geven, omdat de invulling van de diensten nog niet duidelijk is. Wel geeft hij aan dat het maximaal zou gaan om enige tienduizenden euro's per jaar. Daarbij gaat Zaanstad wel uit van een volwaardige verbinding
 - ▶ de wethouder geeft aan dat besluitvorming daarvoor pas kan plaatsvinden bij het opstellen van de begroting in het najaar van 2015. Het lukt niet om besluitvorming daarvoor te vervroegen. De aanloop naar de begroting begint in het voorjaar van 2015.
 - ▶ er wellicht bij de stadsregio Amsterdam subsidie mogelijkheden liggen indien Zaanstad wordt aangedaan voor zowel de aanlegsteiger als de exploitatie.

De heer LeGras geeft aan dat er niet te lichtvaardig gedacht moet worden over een aanlegsteiger in het Noordzeekanaal. Daar zijn regels aan verbonden.

Gemeente Amsterdam

Gesprekspartners : G. Groenewegen (beleidsmedewerker Veren, DIVV) en Henk Meurs (HM, MuConsult)
Datum : 28 oktober 2014, 10.00-11.00 uur
Locatie : Kantoor DIVV, Amsterdam

1. **(HM)**. Het contract met de FFF is eind 2013 afgelopen. Vanuit PS leeft de wens om het PVoW opnieuw aan te besteden. In het kader van de voorbereiding van deze aanbesteding wordt een Plan van Aanpak voorbereid om inzicht te verschaffen in de kaders voor een succesvolle aanbesteding, de wijze van aanbesteden en een tijdschema. Onderdeel daarvan is het opstellen van een Business Case waaruit moet blijken of een reële kans op een succesvolle aanbesteding bestaat en welke middelen daarvoor nodig zijn. Eveneens wordt ingegaan op de rol die de gemeenten kunnen spelen. Het gesprek is bedoeld om de opvatting van de gemeente Amsterdam te peilen en na te gaan welke rol de gemeente bij herinvoering van PVoW kan spelen.

2. (Groenewegen). De kaart met haltes laat zien dat overwogen wordt om een stop te maken op Javaeiland. Dit is politiek erg lastig en niet bespreekbaar. De Oostveer staat thans onder grote druk vanuit bewoners, die dat niet willen.

Amsterdam ziet een duidelijk prioriteit voor de veren die Amsterdam Noord met de rest verbinden. Deze hebben altijd voorrang vanuit het grote OV-belang dat deze veren hebben. Men is bezig om deze te verleggen, zodat de vaartijd van iedere oversteek wordt geminimaliseerd.

Ook bij CS is sprake van ruimteproblemen, ook al omdat men naar een grotere frequentie van de huidige veren toe wil. Om de ruimte te onderzoeken moet contact worden opgenomen met de Haven Amsterdam (Aart Hiemstra) en Project IJsei (Jeanine van Arnhem). Verwacht wordt dat het mogelijk moet zijn de aanlanding van de Fast Flying Ferry te gebruiken.

Er zijn vergunning nodig voor de aanlandingen. Voor de aanlanding bij Waterplein Oost moeten de volgende instanties worden benaderd: Haven Amsterdam (nautisch aspect), RWS (milieuaspect ivm plaatsen palen) Omgevingsdienst (ivm omgevingsvergunning ponton c.a.). Verder moet er wellicht iets t.a.v. het verkeer geregeld worden. (Centrale Verkeers Commissie). De aanlanding van de Fast Flying Ferry is wellicht nog beschikbaar en ligt pal ten westen van de aanlanding van het Buiksloterwegveer en het NDSM veer, tegen het fietsparkeerplatform. Kortom, de aanlanding van de Fast Flying Ferry biedt wellicht nog kansen, maar er is dan veel werk te doen.

3. (HM). De werkgroep van de Staten heeft aangegeven dat bij besluitvorming om door te gaan bij de aanbesteding de vraag wordt betrokken of een substantiële financiële bijdrage te verwachten is van betrokken gemeenten. Aan de wethouder wordt gevraagd of ze daartoe bereid is.

4. (Groenewegen). Daar gaat hij niet over. Daarvoor moet je bij de SRA zijn. Hij verwacht in ieder geval niet dat de wethouder bereid is een financiële bijdrage te leveren aan een veerverbinding waarvan de vervoervraag naar verwachting niet groot is.