

# Update prognose ontwikkeling recreatievaart in 2030, 2040 en 2050

inclusief Passagiersvaart en gevolgen Corona



**WATERRECREATIE**  
ADVIES BV

---

Lelystad, december 2020

## Voorwoord

Rijkswaterstaat Water, Verkeer en Leefomgeving (WVL) is bezig met een actualisatie van de nationale markt- en capaciteitsanalyse (NMCA) van een aantal hoofdvaarroutes door Nederland die van belang zijn voor de beroepsvaart. Omdat deze vaarwegen ook gebruikt worden door de recreatievaart, is de toekomst van de watersport dus ook van belang voor de NMCA. In 2016 heeft Waterrecreatie Advies een prognose opgesteld voor de ontwikkeling van de recreatievaart in 2030, 2040 en 2050. Daarbij moest rekening worden gehouden met de WLO-scenario's die door het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) en het Centraal Planbureau (CPB) waren opgesteld. De scenario's geven richting aan- of zijn van invloed op allerlei andere ontwikkelingen, waaronder de ontwikkeling van de watersport. In 2016 werd door Waterrecreatie Advies een krimp van het aantal boten voorzien van ca. 1% per jaar. Deze verwachting was gebaseerd op verschillende ontwikkelingen waaronder vergrijzing van de babyboomgeneratie en verandering van het vaargedrag. Ook de bevolkingssamenstelling en het koopgedrag en de bestedingsmogelijkheden van jongeren hebben (o.a.) effect op de toekomst van de watersport.

In 2021 zal een nieuwe NMCA verschijnen. Waterrecreatie Advies is gevraagd hiervoor een update te schrijven. Sinds 2016 heeft Waterrecreatie Advies in een aantal regio's onderzoek gedaan naar de ontwikkeling van de watersport (monitor). Resultaten uit die onderzoeken worden in dit rapport toegelicht.

2020 was door de wereldwijde verspreiding van het Covid-19 virus een bijzonder jaar. Inmiddels is de eerste zomer met Covid-19 achter de rug. In deze rapportage wordt ingegaan op de gevolgen en verwachtingen na een eerste jaar Corona. Daartoe is een onderzoek verricht onder de leden van het Platform jachthavens IJsselmeergebied en zijn een aantal (andere) stakeholders geïnterviewd. Het geeft inzicht in verwachtingen en gevoelens op dit moment van mensen die dagelijks in deze sector werkzaam zijn.

Verder heeft Rijkswaterstaat gevraagd onderzoek te doen naar de riviercruisevaart en kleinere passagiersvaart in Nederland. In de NMCA van 2016 is een deel van de riviercruisevaart in beeld gebracht inclusief verwachte ontwikkelingen. Men ging toen uit van een afname van de groei. Deze verwachting was voor een belangrijk deel geënt op de situatie in- en rond Amsterdam. Door ruimtelijke beperkingen in Amsterdam bleek echter sprake van verplaatsingen. Daarenboven kwamen in de afgelopen jaren andere samenwerkingsverbanden tot stand. Deze rapportage bevat een bredere inventarisatie van het riviercruisenetwerk in Nederland. Ook de motorpassagiersvaart met kleinere schepen tot 40 hotelgasten wordt meegenomen.

*Foto voorpagina: Hemelvaartsdag 2020, met een sloep op weg van Amsterdam naar de Kaag.*

### Opdrachtgever:

RWS | Water, Verkeer en Leefomgeving  
Lange Kleiweg 34, 2288 GK Rijswijk  
E: ernst.bolt@rws.nl  
T: 088 7982508  
www.rws.nl

### **WATERRECREATIE ADVIES BV**

IJsselmeerdijk 2, 8221 RC Lelystad  
E: info@waterrecreatieadvies.nl  
T: 0320-218847  
www.waterrecreatieadvies.nl

# Inhoudsopgave

|  |           |
|--|-----------|
| <b>1. Inleiding</b> .....  | <b>1</b>  |
| <b>2. De watersport in Nederland, update 2016-2020</b> .....                     | <b>2</b>  |
| 2.1. Jachthavens, ligplaatsen en passanten. Resultaten monitoringonderzoek ..... | 2         |
| 2.1.1. Monitor IJsselmeergebied 2016 – 2017 .....                                | 2         |
| 2.1.2. Monitor Maasplassen 2019 .....  | 3         |
| 2.2. Sluispassages en recreatietoervaart .....                                   | 4         |
| 2.3. Selectie sluisen van belang voor de NMCA .....                              | 7         |
| 2.4. Dagtochten en sloepenroutes .....   | 8         |
| 2.5. Veranderingen in het vaar- en vakantiegedrag .....                          | 11        |
| 2.6. Corona en gevolgen voor de watersport in 2020.....                          | 12        |
| 2.6.1. Onderzoek HISWA-RECRON naar gevolgen Corona .....                         | 12        |
| 2.6.2. CBS en Marktdata over vakantiegedrag .....                                | 13        |
| 2.6.3. Platform jachthavens en ervaringen met- / verwachtingen over Corona ..... | 15        |
| 2.7. Samenvatting recreatievaart .....   | 18        |
| <b>3. Passagiersvaart in Nederland</b> .....                                     | <b>20</b> |
| 3.1. Inleiding.....  | 20        |
| 3.2. Definities .....  | 21        |
| 3.3. Gegevens passagiersvaart .....  | 23        |
| 3.3.1. Riviercruisevaart in Europa .....   | 23        |
| 3.3.2. Amsterdam Cruise Port (ACP) .....   | 25        |
| 3.3.3. Dutch Delta Cruise Port (DDCP).....                                       | 28        |
| 3.3.4. Aanloophavens in Nederland .....  | 28        |
| 3.4. De passagiersvaart in 2020 .....  | 29        |
| 3.5. Interviews .....  | 31        |
| 3.6. Samenvatting passagiersvaart .....  | 32        |
| <b>4. Conclusies</b> .....   | <b>34</b> |
| 4.1. Recreatievaart en passagiersvaart .....                                     | 34        |
| 4.2. Gevolgen voor de NMCA .....   | 35        |
| 4.2.1. Recreatievaart .....  | 35        |
| 4.2.2. Passagiersvaart .....   | 38        |
| <b>Bijlage 1 Hoofdvaarroutes NMCA</b> .....                                      | <b>39</b> |
| <b>Bijlage 2 Vragenformulier recreatievaart</b> .....                            | <b>40</b> |

Alles uit deze uitgave mag worden gekopieerd, maar dan wel met bronvermelding 'Waterrecreatie Advies 2020'. Het is niet toegestaan cijfers uit dit onderzoek te bewerken, aan te passen en/of onder eigen naam (bron) te publiceren.

# 1. Inleiding

In 2016 heeft Waterrecreatie Advies in opdracht van Rijkswaterstaat Water, Verkeer en Leefomgeving (WVL) een prognose opgesteld voor de ontwikkeling van de recreatievaart in 2030, 2040 en 2050. Er werd rekening gehouden met de WLO-scenario's<sup>1</sup>, opgesteld door het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) en het Centraal Planbureau (CPB). Deze scenario's vormen een basis voor de ontwikkeling van beleid door overheden. Verstandig beleid vraagt inzicht in hoe de wereld zich mogelijk zou kunnen ontwikkelen. De WLO-scenario's geven ook richting aan- of zijn van invloed zijn op de ontwikkeling van de watersport.

Informatie uit het rapport van Waterrecreatie Advies is gebruikt voor de door Rijkswaterstaat opgestelde nationale markt- en capaciteitsanalyse (NMCA 2017)<sup>2</sup>. De NMCA gaat o.a. over de ontwikkeling van het goederenvervoer over water. De ontwikkeling van het goederenvervoer heeft invloed op het gebruik van vaarwegen en de afmetingen van bruggen en sluisen. Omdat deze vaarwegen ook gebruikt worden door de recreatievaart, is de toekomst van de watersport dus ook van belang voor de NMCA.

Uit het rapport uit 2016 bleek dat de watersport al een aantal jaren aan het veranderen was. Er is sprake van (de gevolgen van) vergrijzing van de babyboomgeneratie. De babyboomgeneratie heeft in de periode tussen ca. 1965 en 1990 gezorgd voor een explosieve ontwikkeling van de watersport. Er zijn in die periode veel boten gebouwd. Toepassing van polyester maakte seriebouw mogelijk. Het aanbod werd breder en de kostprijs daalde. Van een elitaire sport werd de watersport toegankelijk voor een breed publiek. Het aantal jachthavens in Nederland nam navenant toe tot ca. 1.365 in 2015. In die havens lagen ca. 154.000 boten. Het totale aantal 'boten' in Nederland, in het water en op de wal, met enige regelmaat of niet meer gebruikt, bedroeg toen ruim 500.000.

Het aantal vaarbewegingen bleek echter sinds het begin van deze eeuw licht te dalen. Dat bleek uit het aantal passanten in jachthavens (bootovernachtingen) en het aantal sluispassages. Sinds ca. 2010 daalde ook het aantal boten. E.e.a. had verschillende oorzaken zoals vergrijzing; babyboomers die noodgedwongen stoppen, maar ook verandering van het vakantiegedrag. De boot moest concurreren met exotische en/of zon-zekere vakantiebestemmingen die door lage vliegtarieven voor ouderen en jongeren een aantrekkelijk alternatief bleken. Verder was de jongere generatie minder geneigd een boot te kopen. Dat werd o.a. veroorzaakt door beperktere bestedingsmogelijkheden omdat hypotheekverplichtingen moesten worden afgelost en banken minder snel consumptief krediet verleenden. Jachtwerften kregen minder opdrachten en gebruikte boten werden door vraagtekort in Nederland naar het buitenland verkocht. Dat gold voor recente boten, de betere tweedehands boten. Maar ook de andere kant van de markt, boten die goedkoop waren of rijp voor de sloop, gingen naar het buitenland, o.a. naar Polen, Roemenië, Tsjechië en andere landen waar de watersport nog in de kinderschoenen stond. Het saldo import-export werd negatief en het aantal boten daalde.

In 2016 zijn 2 scenario's geschetst voor de toekomst van de watersport, een hoog en een laag scenario. Per saldo werd een krimp voorzien van het aantal boten in Nederland met ca. 1% per jaar. Het kon mee of tegenvallen. Er zijn een groot aantal mogelijke ontwikkelingen geschetst die de verwachting zouden kunnen beïnvloeden. Covid-19 of Corona stond daar niet bij. Niemand heeft dat kunnen voorzien, maar de gevolgen blijken groot. Daarom gaat deze rapportage ook in op de eerste ervaringen en verwachtingen m.b.t. Corona. Dat is 'koffiedik kijken', maar dat is elke toekomstverwachting. Discussies zijn nodig om scenario's verder aan te scherpen of om te buigen en om kansen te benutten.

---

<sup>1</sup> Toekomstverkenning Welvaart en Leefomgeving, WLO

<sup>2</sup> Deelrapportage Vaarwegen voor de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA), 19-4-2017

## 2. De watersport in Nederland, update 2016-2020

In 2005 heeft Waterrecreatie Advies in opdracht van het (toenmalig) Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij onderzoek gedaan naar het aantal recreatievaartuigen in Nederland<sup>3</sup>. Het totale aantal boten, in het water en op de wal werd geschat op ruim 500.000 waarvan 162.000 in de Nederlandse jachthavens. Tussen 2005 en 2015 zijn in verschillende provincies en watersportgebieden nulmetingen en monitoropdrachten uitgevoerd. Daardoor werden de cijfers uit 2005 nauwkeuriger en werd de schatting van het aantal boten in jachthavens bijgesteld naar 154.000. 1.365 “jachthavens” verhuren met elkaar 167.000 ligplaatsen. 1.160 daarvan hebben meer dan 20 ligplaatsen<sup>4</sup>.

Sinds het verschijnen van de Prognose ontwikkeling recreatievaart in 2030, 2040 en 2050 in 2016 heeft Waterrecreatie Advies in twee vaargebieden een monitor uitgevoerd: het IJsselmeergebied in 2016-2017 en in de Limburgse Maasplassen in 2019. In navolgend hoofdstuk wordt ingegaan op deze onderzoeken.

### 2.1. Jachthavens, ligplaatsen en passanten. Resultaten monitoringonderzoek

Jachthavens worden gedefinieerd als havens (commerciële bedrijven, verenigingen, stichtingen en gemeentehavens) die lig- en of passantenplaatsen verhuren en/of winterstallingmogelijkheden bieden. Veel jachthavens bieden behalve ligplaatsen ook plaats aan passanten. Soms zijn dat ‘specifieke passantenplaatsen’, plaatsen die niet op jaar- of seizoenbasis worden verhuurd. Meestal worden in eerste instantie niet verhuurde of vrijkomende plaatsen van vaste ligplaatshouders gebruikt voor passanten. Passanten leveren extra inkomsten en zorgen voor bestedingen in de omgeving. Uit onderzoek in het IJsselmeergebied in 2013 bleek dat passanten gemiddeld € 115 per boot per dag uitgeven<sup>5</sup>. Passanten zijn dus belangrijk voor de lokale middenstand, ruim de helft van de bestedingen wordt uitgegeven in de horeca en aan boodschappen.

Er zijn veel bedrijven die ligplaatsen verhuren als nevenactiviteit. De hoofdactiviteit is dan bijvoorbeeld jachtwerf, jachtservice, importeur, jachtmakelaar of winterstallingbedrijf. 183 van de 242 deelnemers aan de monitor in het IJsselmeergebied verhuren meer dan 20 ligplaatsen, 26 hebben minder dan 20 ligplaatsen, 11 verhuren alleen passantenplaatsen (passantenhavens) en 19 bieden alleen winterstalling. Op of in de buurt van jachthavens zijn vaak nog allerlei bedrijven gevestigd die service bieden aan ligplaatshouders en passanten (watersportwinkels, jachtelektronica, verzekeringen, etc.). De watersportindustrie is dus veelzijdig.

#### 2.1.1. Monitor IJsselmeergebied 2016 – 2017

In 2012 bedroeg het aantal ligplaatsen in het IJsselmeergebied ruim 36.500 bij een gemiddelde bezettingsgraad van 89,6%<sup>6</sup>. In de havens lagen ruim 32.000 boten, meer dan 20% van het totale aantal boten in de Nederlandse jachthavens. Het IJsselmeergebied (inclusief Randmeren) is dus redelijk representatief voor de ontwikkeling van de watersport in Nederland.

In 2016 heeft Waterrecreatie Advies in opdracht van Rijkswaterstaat een QuickScan uitgevoerd naar de ontwikkeling van de watersport in het IJsselmeergebied sinds 2012. De respons van de havens bedroeg ruim 50% en dat was voor Rijkswaterstaat voldoende om er algemene trends uit af te leiden.

<sup>3</sup> Onderzoek aantal recreatievaartuigen in Nederland, Waterrecreatie Advies 2005

<sup>4</sup> Update aantal recreatievaartuigen in Nederland en per provincie (2005 - 2015), Waterrecreatie Advies, 2015

<sup>5</sup> Recreatietoervaart in het IJsselmeergebied, de mening van 787 passanten en ligplaatshouders, Waterrecreatie Advies, januari 2014

<sup>6</sup> Onderzoek ontwikkeling watersport IJsselmeergebied 2012, Waterrecreatie Advies 2012

In opdracht van de provincies Flevoland, Gelderland en Noord-Holland en de gemeenten De Fryske Marren, Súdwest Fryslân, Kampen, Amersfoort, Bunschoten, Gooise Meren en Amsterdam zijn eind 2016 en in de eerste helft van 2017 de niet-respondenten nagebeld tot de respons bijna 95% bedroeg. Dat leverde een nagenoeg compleet beeld van de ontwikkelingen in het hele IJsselmeergebied tussen 2012 en 2016/2017 en van de ontwikkelingen in 5 deelregio's: de Friese IJsselmeerkust, Flevoland, de Randmeren, de Gelderse havens in de Randmeren en het Noord-Hollands deel van het IJsselmeergebied. 225 jachthavens, passantenhavens en winterstallingbedrijven deden aan het onderzoek mee. Met de gegevens van de havens kunnen allerlei selecties worden gemaakt. De 225 deelnemers beheren samen 93,3% van de ligplaatscapaciteit die in 2012 tijdens de laatste monitor werd gemeten. Sinds 2012 zijn er een aantal havens bijgekomen, gesloten en/of gefuseerd. Die wijzigingen zijn in het onderzoek meegenomen / verwerkt. Navolgend een overzicht van de belangrijkste wijzigingen bij de 225 deelnemers sinds 2012 (periode 4 – 5 jaar).

#### Veranderingen IJsselmeergebied 2012 – 2016-2017

Het aantal ligplaatsen bij de 225 deelnemers die in 2012 en 2016-2017 hebben deelgenomen is gedaald van 34.488 naar 34.080 (- 1,2%). Het aantal boten is gedaald van 30.800 naar 29.010 (- 5,8%). De gemiddelde bezettingsgraad is gedaald van 89% naar 85% (- 4%). Het aantal schepen op wachtlijsten is gedaald van 3.237 naar 2.681 (- 8,2%). Het aantal bootovernachtingen van passanten is gedaald van 322.642 naar 316.818 (- 1,8%). De gemiddelde verblijftijd van passanten in een haven is toegenomen van 1,4 naar 1,5 nachten.

#### Conclusie

De verwachte daling van het aantal boten met ca. 1% per jaar werd dus door de monitor bevestigd. Afname van het aantal boten op wachtlijsten bevestigt de trend. Het aantal overnachtingen van passanten is redelijk stabiel gebleven. Dat blijkt voor een belangrijk deel het gevolg van een langere verblijftijd in de havens. In Zeeland werd dat in 2015 ook al gemeten. De gemiddelde verblijftijd van passanten nam in Zeeland toe van 1,5 overnachtingen in 2009 naar 1,7 overnachtingen in 2015. Omdat passanten meerdaagse tochten maken, moet het effect ook zichtbaar zijn bij de ontwikkeling van het aantal sluispassages. Meer daarover in hoofdstuk 2.2.

### **2.1.2. Monitor Maasplassen 2019**

Eind 2012 heeft Waterrecreatie Advies voor het eerst onderzoek gedaan naar de watersport in de Limburgse Maasplassen. Alle jachthavens, passantenhavens en winterstallingbedrijven die benaderd zijn hebben daaraan meegewerkt (nulmeting, 100% respons). In 2019 is in opdracht van de gemeente Roermond i.v.m. de herinrichting van het waterfront een monitor in de Maasplassen uitgevoerd. Roermond is een belangrijke spil in het Maasplassengebied. De respons was hoog, meer dan 95%. Ook in de Maasplassen bleken er havens bijgekomen, gesloten en/of gefuseerd te zijn. Wijzigingen zijn verwerkt. Van de 42 deelnemers in 2012 zijn er nu 39 over.

#### Veranderingen Maasplassen 2012 - 2019

Het aantal ligplaatsen bij de deelnemers die in 2012 en 2019 hebben deelgenomen is gedaald van 7.606 naar 7.547 (- 1%). Het aantal boten is toegenomen van 6.658 naar 6.878 (+ 3,3%). De gemiddelde bezettingsgraad is gestegen van 88% naar 91% (+ 3%). Het aantal schepen op wachtlijsten is verdubbeld van 202 naar 411. Het aantal bootovernachtingen van passanten is nagenoeg gelijk gebleven (van 9.319 naar 9.505). De gemiddelde verblijftijd van passanten in de havens is iets toegenomen van 1,5 naar 1,6 nachten.

#### Conclusie

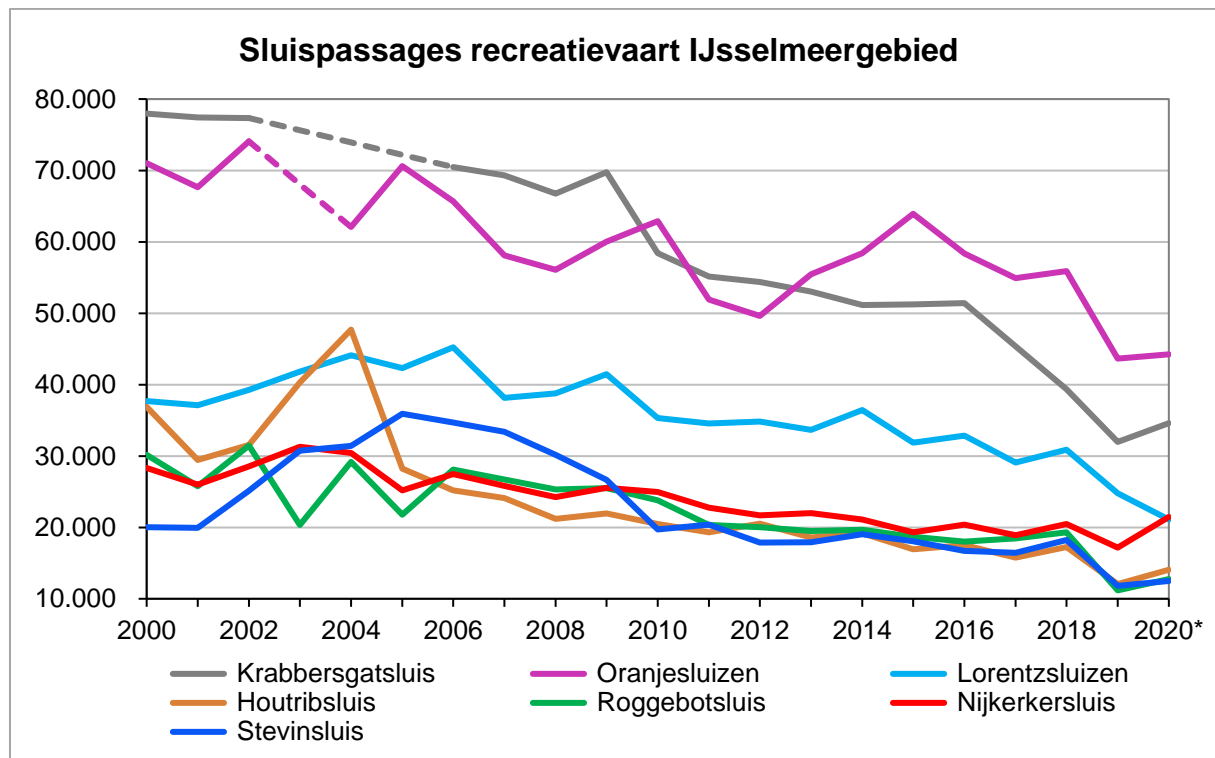
Het aantal boten in de Maasplassen is toegenomen. Dat is, of was een uitzondering in Nederland. Uit een nadere analyse bleek dat het vooral Duitsers zijn die dicht bij huis willen recreëren en/of de Maasplassen nu pas ontdekken. 59% van de ligplaatshouders in de Maasplassen komt uit Duitsland. Reisafstanden worden belangrijker, andere vaargebieden merken dat. Ook het aandeel motorboten in

de Maasplassen is hoog (71%). Als je kijkt naar het aantal passanten versus het aantal ligplaatsen, dan zijn de Maasplassen nog in beperkte mate een bestemming voor toervaarders van buiten het gebied. Dus een gebied met kansen.

## 2.2. Sluispassages en recreatietoervaart

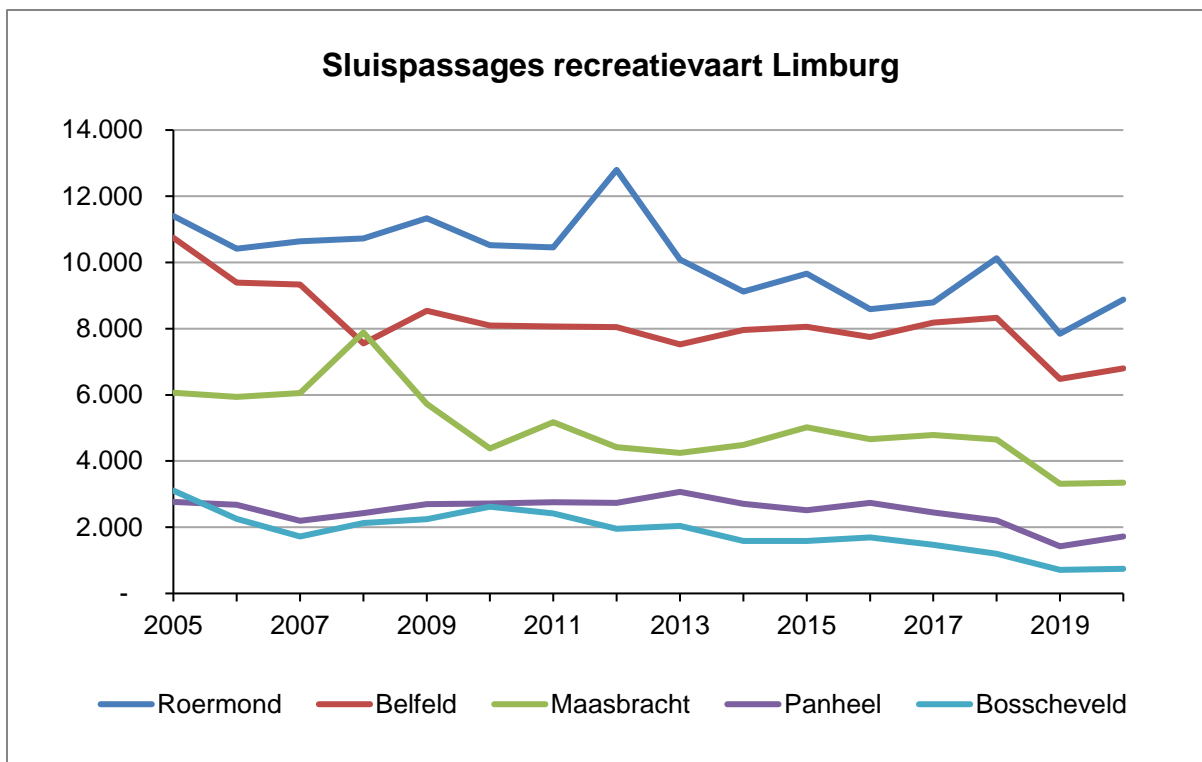
De afname in het IJsselmeergebied en stabilisatie van het aantal passanten in de Maasplassen is ook zichtbaar in de ontwikkeling van het aantal sluispassages t/m 2019. Opvallend is het haakje / toename sluispassages bij alle sluisen in 2020. Dit is "het Corona-effect". Aantallen zijn voorlopige tellingen t/m september. Na september is de recreatievaart beperkt, dus veel hoger zal het niet worden. Maar het beeld is opvallend en conform verwachting als je deze zomer de drukte op het water hebt gezien of hebt meegemaakt.

De cijfers van de sluispassages in 2019 en 2020 zijn een onderschatting van de werkelijke aantallen veroorzaakt door de omschakeling naar een nieuw telsysteem bij Rijkswaterstaat. Dit geldt voor alle in dit hoofdstuk en hoofdstuk 2.3. getoonde grafieken.



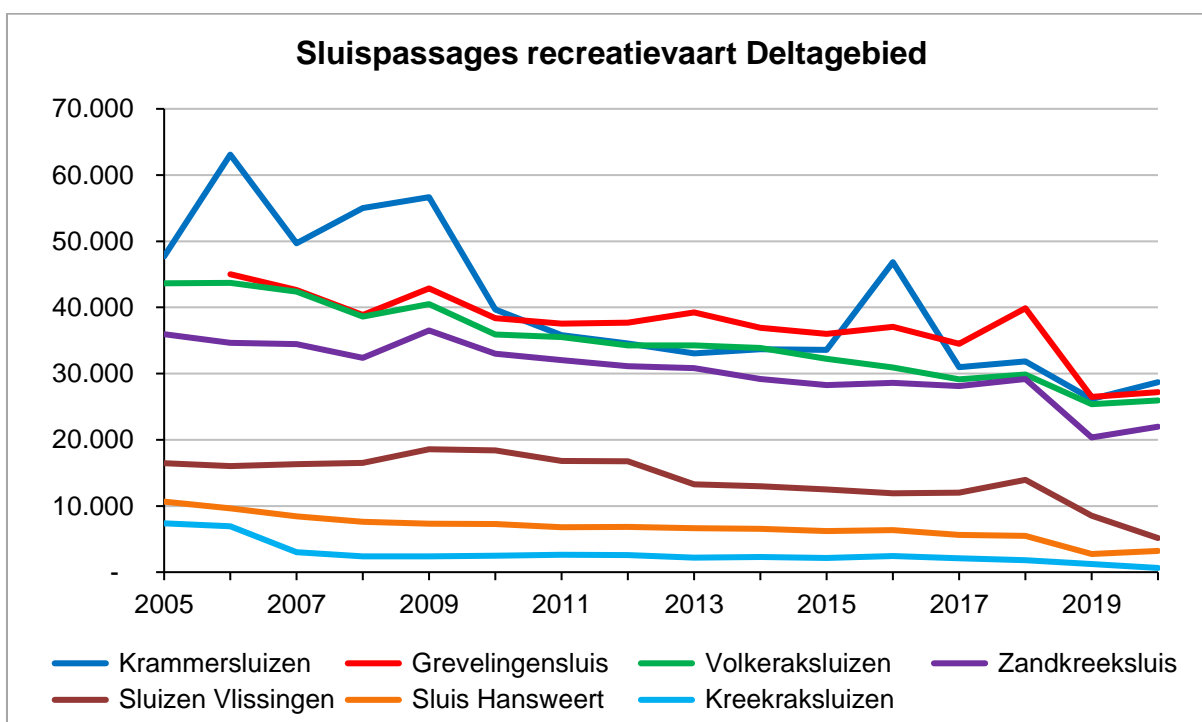
\* I.v.m. ontbrekende waarden gestippeld. Aantallen 2020 zijn voorlopige tellingen t/m september.

De Oranjesluizen bevinden zich in Amsterdam. Het is de enige sluis die een onregelmatig verloop met pieken vertoont. De tussentijdse pieken worden veroorzaakt door SAIL Amsterdam (2000, 2005, 2010, 2015). SAIL in 2020 ging niet door. De Randmeren vormen via de Roggebotsluis en de Nijkerkersluis o.a. een belangrijke verbinding voor motorboten tussen de Hollandse Plassen, Overijssel en Fryslân.

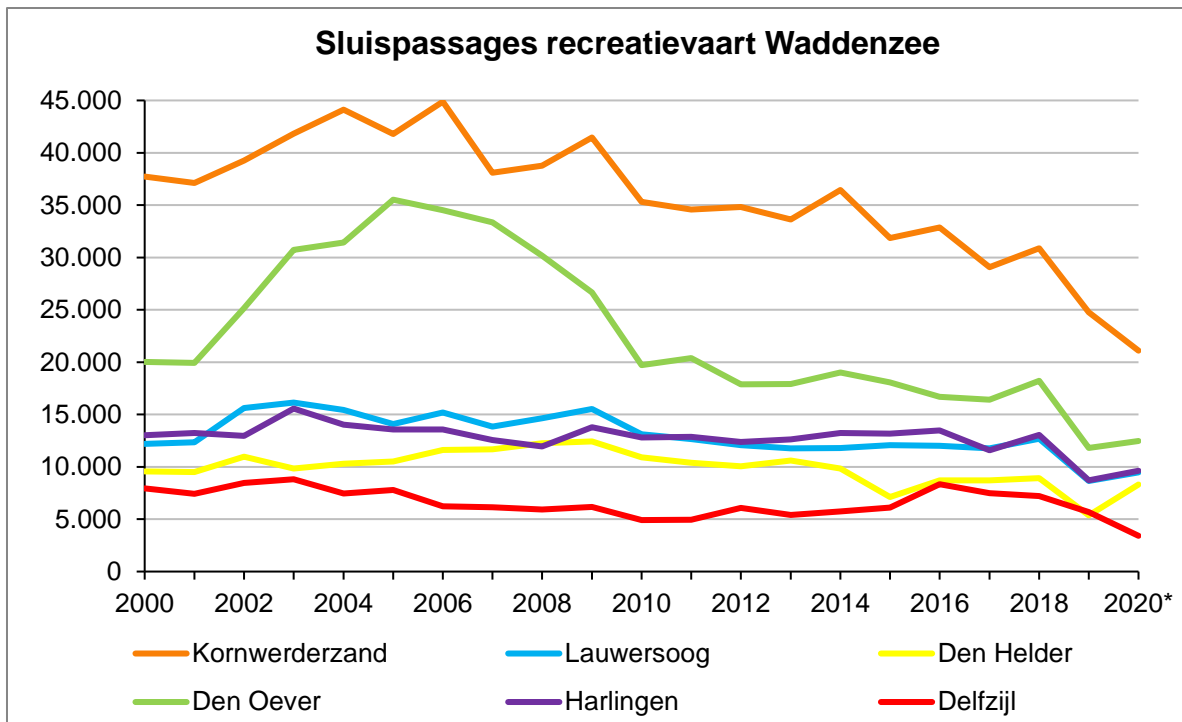


De Limburgse Maasplassen zijn meer op zichzelf aangewezen. Toervaart vanuit andere gebieden met Limburg als bestemming is nog beperkt. Desalniettemin is “het haakje” in 2020 ook zichtbaar.

In de ‘Prognose ontwikkeling recreatievaart in 2030, 2040 en 2050’ waren ook grafieken opgenomen van de sluispassages in het Deltagebied en de Waddenzee. Hoewel in deze gebieden geen monitor is uitgevoerd in de afgelopen jaren (Deltagebied laatste meting 2015), hebben wij de grafieken in het kader van deze opdracht weer bijgewerkt. De trend t/m 2019 bleef ook daar dalend. De sluis in Vlissingen en de Kreekraksluis (vanaf de Oosterschelde richting Antwerpen) vertonen als enige sluzen geen herstel in 2020.







De dalende trend richting Waddenzee zette zich voort t/m 2019. In 2020 nam het aantal sluispassages in 3 van de 5 sluizen toe. De passages in Delfzijl daalden. Delfzijl is een hub richting Duitsland. Veel Nederlanders bleven in eigen land, dat verklaart waarschijnlijk de daling in Delfzijl.

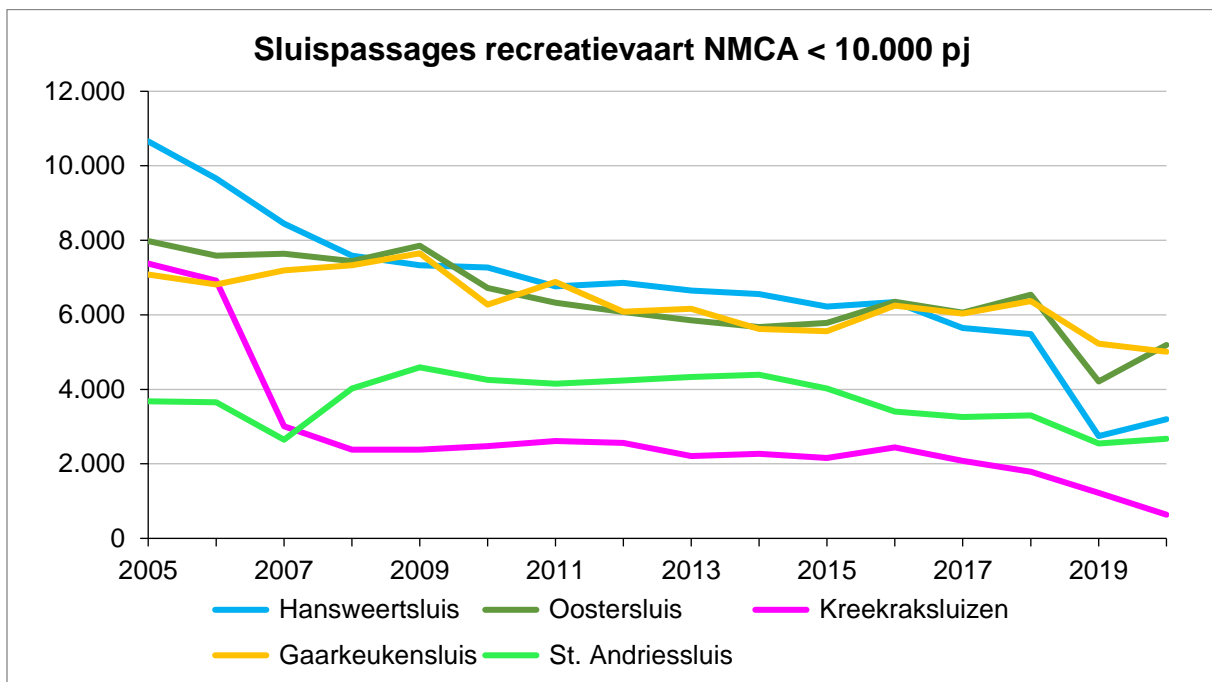
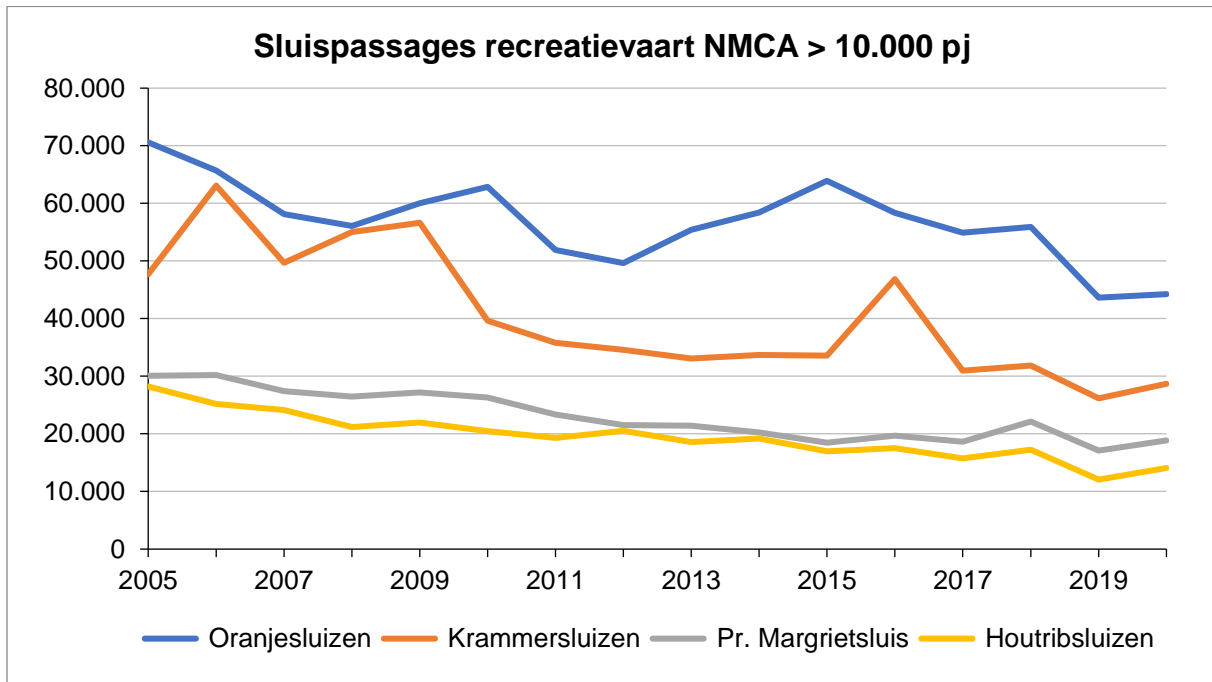
Verder daalde het aantal sluispassages in Kornwerderzand. Van 31 augustus tot 8 september was de sluis in Kornwerderzand gesloten. Dat is mogelijk een deeltje van de verklaring. Verder hebben de Waddeneilanden allemaal een bijzonder Coronabeleid gevoerd. Tot 1 juli was het sanitair in de havens op de Waddeneilanden gesloten. Dat hield veel mensen tegen om naar de eilanden te gaan. Daardoor ging een groot deel van het voorseizoen voor de Waddenhavens verloren. Dat is daarna weer behoorlijk hersteld, hoewel het stapelen zoals gebruikelijk in de havens, aan banden is gelegd. Men mocht afgelopen zomer nog met max. 2 schepen naast elkaar liggen, al dan niet in tegengestelde richting. Via de website [www.waddenhavens.nl](http://www.waddenhavens.nl) kon je zien of er nog plaats was op de eilanden. Vaak stonden de signalen op rood. Mede door de Corona-maatregelen was de capaciteit beperkter dan normaal. Het gevolg was o.a. dat vooral nieuwe bezoekers / watersporters ondanks het mooie weer de overtocht naar de eilanden niet aandurfd. Er is ook kritiek geweest op de Waddenhavens omdat bezoekers / passanten ondanks de forse tarieven veel langer, en in de ogen van velen, te lang bleven liggen.



Mooi weer, zomer 2020, kleine en hele grote boten in de haven van Vlieland.

## 2.3. Selectie sluisen van belang voor de NMCA

De NMCA gaat over de sluisen in de routes die relevant zijn voor de beroepsvaart. Dit zijn de belangrijkste doorgaande routes, waaronder de “staande mastroute”. Veel recreativeroutes kruisen genoemde hoofdvaarwegen. Navolgend een grafiek van de sluisen in de hoofdvaarwegen (passages recreatievaart). Vanaf 2015 t/m 2019 daalde, net als in de andere gebieden, het aantal sluispassages. Op eerdergenoemde Kreekraksluis na, nam in alle voor de NMCA relevante sluisen het aantal passages in 2020 echter toe (voorlopige telling t/m september).



\* NMCA = nationale markt- en capaciteitsanalyse

Voor een kaart met alle hoofdvaarroutes relevant voor de NMCA, zie bijlage 1 bij deze rapportage.

## Conclusie

T/m 2019 daalde in bijna alle sluisen in Nederland het aantal sluispassages recreatievaart. In 2020, zelfs als tussenstand t/m september, zijn de sluispassages overal hoger. Hoe is dit verklaarbaar? Er zijn een aantal voor de hand liggende redenen en/of verhalen die de pers hebben gehaald:

1. Het was een prachtige zomer
2. Corona; men ging, kon, wilde of durfde niet naar het buitenland
3. Makelaars hebben veel gebruikte boten verkocht
4. Er waren geen nieuwe boten meer te koop
5. Veel nieuwe watersporters
6. Jongeren bleven in Nederland, wilden de stad uit en zijn gaan varen
7. Verhuur nam toe en/of mensen leenden een boot
8. Mensen gingen met anderen meevaren
9. Et cetera



'Wishful thinking' of allemaal waar? Iedereen is op zoek naar verklaringen.

## 2.4. Dagtochten en sloepenroutes

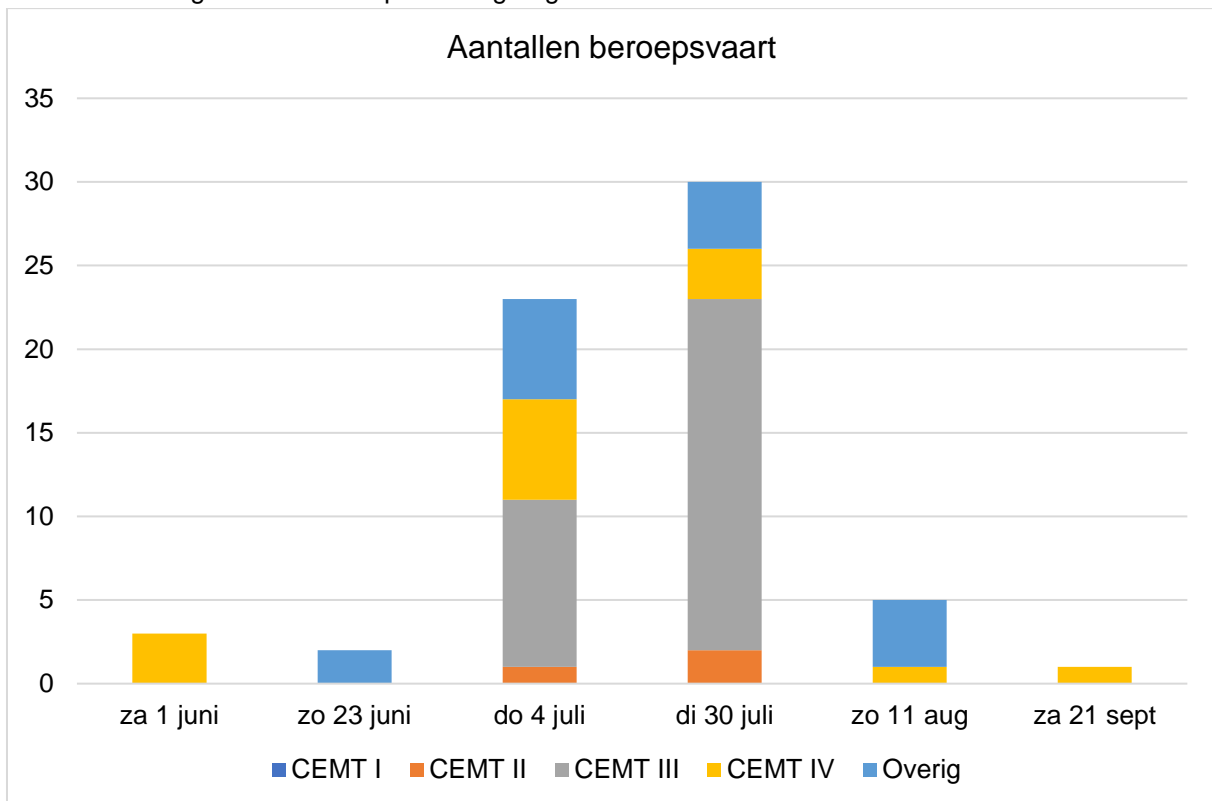
Op hoofdlijnen was de grote watersport aan het krimpen. Deze categorie, motorboten en zeiljachten, was voor de NMCA het meest relevant. Er is een langzame verschuiving gaande van zeiljachten naar motorboten, inherent aan gewenst comfort van ouder wordende watersporters. Binnen het segment motorboten vindt nog een verschuiving plaats. Het aandeel sloepen in Nederland neemt toe. Met motorboten worden meerdaagse tochten gemaakt (toervaart), sloepen worden vooral gebruikt voor dagtochten. Provincies zoals Noord- en Zuid-Holland, maar ook Friesland zijn flink aan het investeren in sloepenroutes, in mogelijkheden om in een gebied "rondjes" te varen. Er ontstaan op die manier nieuwe routenetwerken. Kleinere vaarwegen worden (weer) bevaarbaar gemaakt, bruggen worden verhoogd en sluisjes worden aangelegd of gerenoveerd om peilverschillen te overbruggen. Nieuwe ontwikkelingen zijn een Zelfbedieningsovertoom<sup>7</sup> en voor sloepen passeerbare zelfbedieningsstuwen.

Als je toch geen (lange) vakanties met een boot wilt maken, maar af en toe een dagje wilt varen, dan biedt een open sloep (zonder slaappleatsen of een keuken) uitkomst. Sloepen of vergelijkbare boten tref je tegenwoordig behalve in jachthavens telkens vaker bij woningen met een ligplaats aan het water. Woningen met een ontsluiting naar een bevaarbaar routenetwerk zijn meer waard. Een hogere grondprijs en WOZ-waarde compenseren een flink deel van de investeringen in een ontsluiting of routenetwerk. Een terugverdienmodel voor gemeenten en investeerders. Sloepenroutes zijn niet geschikt voor de beroepsvaart, maar kruisen of passeren af en toe wel een hoofdvaarroute. Soms wordt onderzoek gedaan naar mogelijkheden om parallelroutes aan te leggen om (verwachte) gevaarlijke situaties te voorkomen. In dat kader heeft Waterrecreatie Advies in 2019 onderzoek gedaan naar soorten boten, recreatievaart en beroepsvaart, op de Gouwe<sup>8</sup>. De Gouwe is onderdeel van de Staande Mastroute vanaf het Deltagebied richting Friesland en ligt tussen Gouda en Alphen aan den Rijn in de provincie Zuid-Holland. De Gouwe is relatief smal en (het Nauw van) Boskoop is een bekend knelpunt.

<sup>7</sup> <https://www.zelfbedieningsovertoom.nl>

<sup>8</sup> <https://www.waterrecreatieadvies.nl/nl/projecten/routenetwerken-in-zuid-holland-en-vaarbewegingen-op-de-gouwe.html>

Op jaarbasis passeren ca. 13.000 recreatievaartuigen en 8.000 beroepsvaartuigen de Julianasluizen bij Gouda. Een deel daarvan gaat niet verder dan Gouda, maar de meeste schepen varen door. Er is in 2019 op 4 weekenddagen geteld en op 2 doordeweekse dagen. In totaal zijn 697 recreatievaartuigen en 64 beroepsvaartuigen geteld.

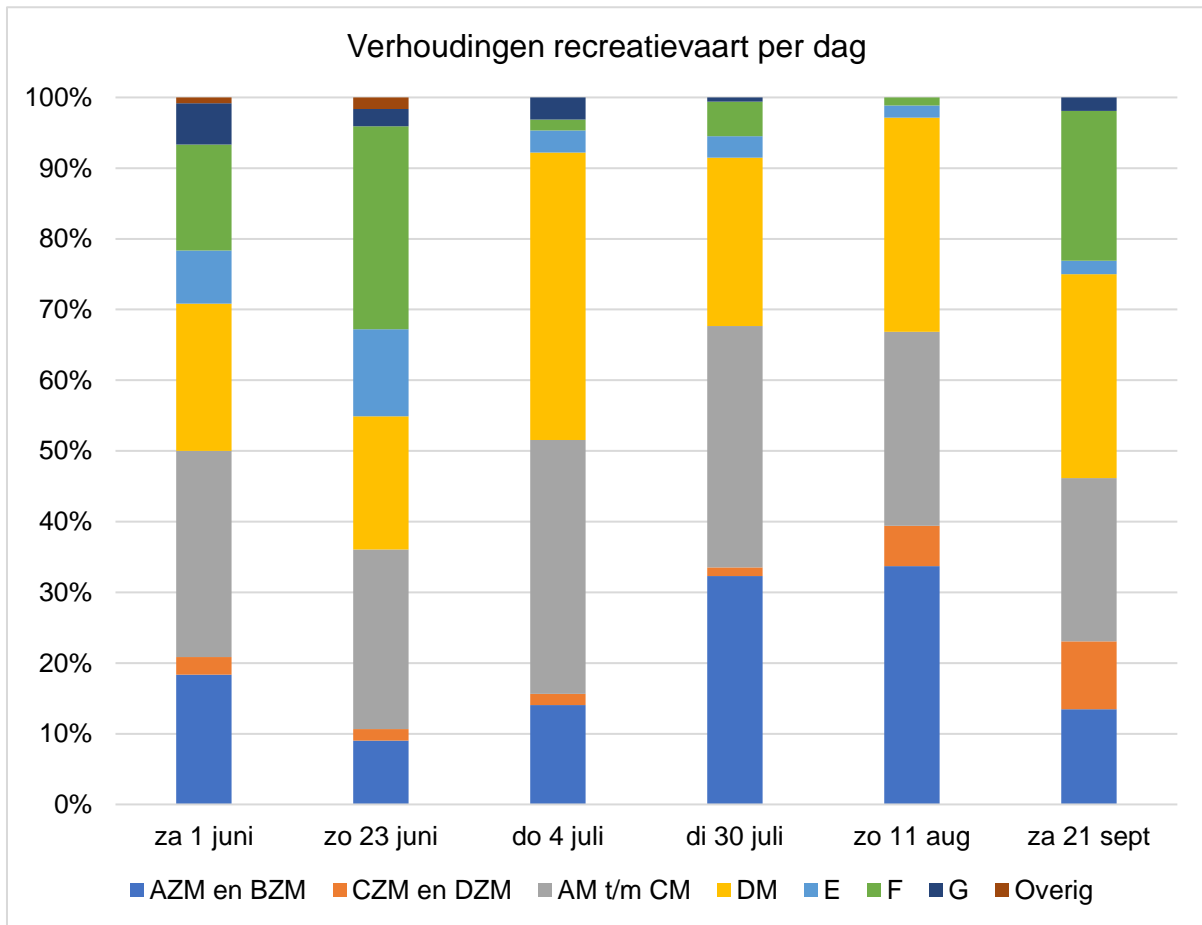


*Uit de grafiek blijkt dat de beroepsvaart bijna alleen op werkdagen vaart.*



*Beroepsvaart en recreatievaart op de Gouwe (2019)*

Navolgend overzicht geeft de verhouding weer van de soorten recreatievaartuigen op de verschillende teldagen. Lichtblauw en groen zijn grote en kleine 'sloepen', BRTN-categorie E en F.



Duidelijk is te zien dat de sloepen vooral in het voor- en naseizoen varen en nauwelijks op doordeweekse dagen. Zelfs in het hoogseizoen op zondag 11 augustus zijn nauwelijks sloepen geteld. De Gouwe is natuurlijk niet vergelijkbaar met de situatie in bijvoorbeeld Amsterdam, waar de Nieuwe Meersluis, ook onderdeel van de Staande Mastroute, nagenoeg volledig wordt bezet door sloepen. Jachten met 'staande mast' mogen alleen 's nachts in konvooi Amsterdam door.

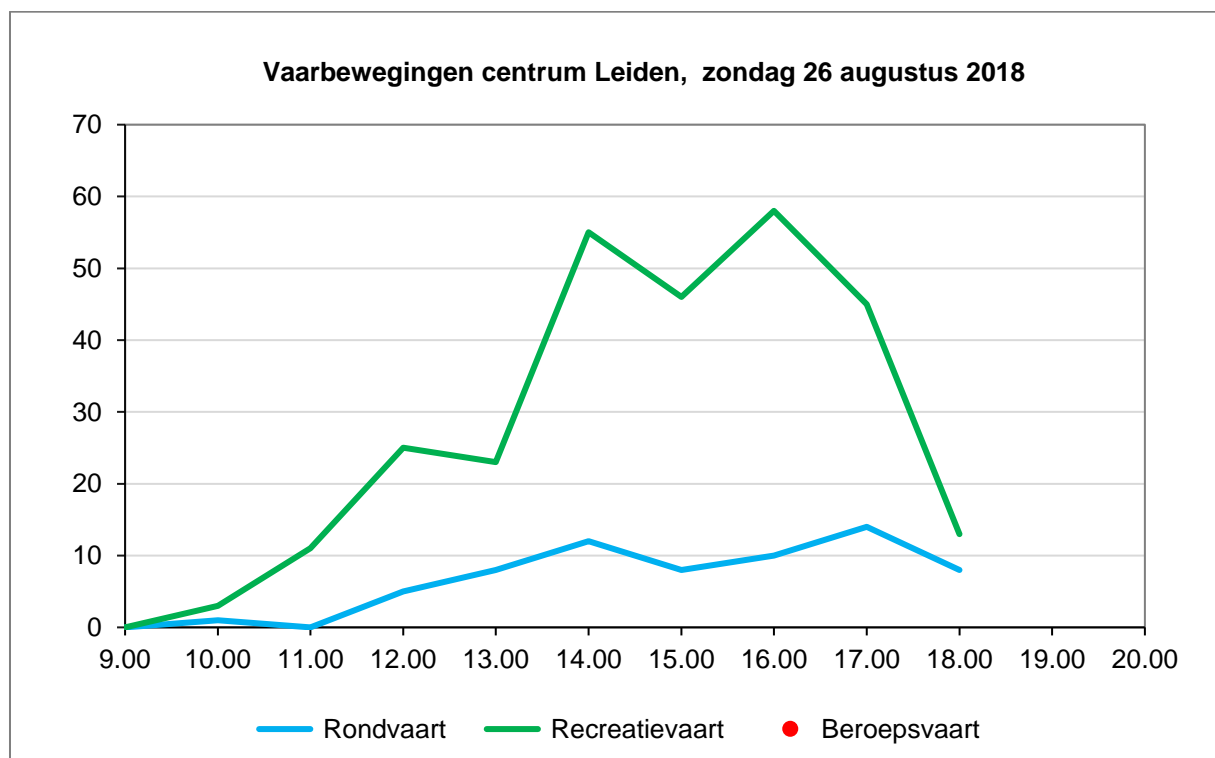


*De Nieuwe Meer sluis in Amsterdam, deel van de 'Staande Mast route'. Weekenddag in augustus 2019, ca. 60 sloepen BRTN-categorie E en F en 2 DM-klasse motorboten in één schutting (ca. 2 volle schuttingen per uur). Waternet is bezig het schutproces te optimaliseren.*

## 2.5. Veranderingen in het vaar- en vakantiegedrag

Relevant voor de NMCA is dat het aantal sloepen in Nederland toeneemt en men deels gebruik maakt van hoofdvaarroutes voor de beroepsvaart. Het varen met een sloep is behalve in steden als Amsterdam en bijvoorbeeld Leiden, populair onder mensen die een woning aan het water hebben of willen kopen. Het is makkelijk om even “tussendoor” te gaan varen als het mooi weer is. Het past ook bij jongeren, het is (beter) betaalbaar, je neemt makkelijk vrienden mee en geen gedoe vooraf. Vandaar ook dat het huren van een sloep populair is, al dan niet elektrisch aangedreven. En het paste bij het vakantiegedrag tot 2020. Door de lage vliegtarieven gingen veel Nederlanders naar het buitenland op vakantie. Avontuurlijke en verre reizen waren populair. Niet alleen de babyboomgeneratie, maar ook heel veel jongeren en ouders met kinderen zochten in de vakanties of in de zomer de warmte op. Buiten de hoofdvakanties was een sloep een prettige manier om er een dagje, een dagdeel of een weekend op uit te trekken.

Binnen het segment sloepen is in Nederland weinig onderzoek gedaan of openbaar. Soms is iets een “bijvangst”. In 2018 heeft Waterrecreatie Advies onderzoek gedaan naar vaarbewegingen op de splitsing van de Oude en Nieuwe Rijn in het centrum van Leiden. Dit is een druk kruispunt in de stad waar allerlei vaarbewegingen samenkomen waaronder recreatievaart en rondvaartboten. Bruggen in de routes in en rond het centrum hebben een doorvaarthoogte van 1,20 m, 1,30 m en 1,40 m. Dat betekent dat alles wat lager is ook daadwerkelijk in het centrum is aangetroffen, van een opblaaspelikaan tot een zeiljachtje zonder mast. Op zondag 29 augustus zijn boten geteld en schattingen gemaakt van het aantal en de leeftijd van opvarenden. Er zijn 3 leeftijdscategorieën geïntroduceerd: jonger dan 30 jaar, 30 – 50 jaar en ouder dan 50. Verder is gekeken of men kinderen aan boord had. Dat levert een interessant staatje op. Op 279 boten zijn 1.314 mensen geteld. Op 28% van de boten zaten kinderen en/of kleinkinderen (0 tot ca. 12 jaar). Het gemiddeld aantal personen op een sloep bedroeg 4,7 wat (in Leiden) aanmerkelijk hoger is dan het gemiddelde aantal personen op een zeiljacht (2,4) of motorboot (2,3) in het IJsselmeergebied<sup>9</sup>.



<sup>9</sup> Recreatietoervaart in het IJsselmeergebied, Waterrecreatie Advies, 2013

| Leeftijdscategorie | Aantal boten | Verhouding  | Gem. aantal personen | % zonder kinderen | % met kinderen |
|--------------------|--------------|-------------|----------------------|-------------------|----------------|
| Jonger dan 30      | 35           | 13%         | 3,7                  | 83%               | 17%            |
| 30 – 50 jaar       | 104          | 37%         | 4,7                  | 59%               | 41%            |
| Ouder dan 50 *     | 59           | 21%         | 3,1                  | 98%               | 2%             |
| Mix                | 81           | 29%         | 6,4                  | 64%               | 36%            |
| <b>Totaal</b>      | <b>279</b>   | <b>100%</b> | <b>4,7</b>           | <b>72%</b>        | <b>28%</b>     |

\* 1 boot met kinderen (0 - ca. 12 jaar) in deze categorie. In totaal 1.314 mensen op 279 boten.

## 2.6. Corona en gevolgen voor de watersport in 2020

### 2.6.1. Onderzoek HISWA-RECRON naar gevolgen Corona

HISWA-RECRON heeft in juli onderzoek gedaan onder haar leden naar de gevolgen van de coronacrisis op de exploitatie van 10 bedrijfspgroepen in de watersport, jachtbouw en recreatiesector<sup>10</sup>. Het onderzoek in juli was een vervolg op een eerste onderzoek dat medio april is uitgevoerd. De leden hebben in juli een prognose afgegeven voor de verwachtingen t/m september. De verwachte omzetsdaling (ten opzichte van 2019) varieerde van 10% (jachthavens) tot 82% (groepsaccommodaties). De maanden maart t/m juni waren voor de bedrijven het zwaarst met een omzetsdaling van 29%. Over de periode t/m september verwachte men een omzetsdaling van 8%. Watersportbedrijven, kampeerbedrijven en bungalowparken hebben in de zomer gedeeltelijk een inhaalslag kunnen maken na versoepelingen in juni (o.a. horeca en terrassen) en de heropening van het sanitair (jachthavens). De groepenmarkt heeft het blijvend zwaar gehad. Er is in die sector voor ca. € 400 miljoen aan vouchers uitgegeven, omzet die verplaatst wordt naar 2021. Jachtbouwers, toeleveranciers en servicebedrijven hadden een beperkte omzetsdaling (2,7%) door langer lopende

| HET BELANG VAN WATERSPORT EN VRIJE TIJD   |                      | HISWA<br>RECRON        |             |                     |                          |            |                      |                           |             |                     |  |
|---|----------------------|------------------------|-------------|---------------------|--------------------------|------------|----------------------|---------------------------|-------------|---------------------|--|
| Omzetsdaling per 2020 t.o.v. 2019 (peiling 16 juli 2020)  |                      |                        |             |                     |                          |            |                      |                           |             |                     |  |
| * Bron: onderzoek HISWA RECRON, gegevens per bedrijfspgroep, 16 juli 2020. Maanden juli, augustus en september is prognose                          |                      |                        |             |                     |                          |            |                      |                           |             |                     |  |
| *J alle omzet/ schade cijfers in euro * 1 miljoen   |                      |                        |             |                     |                          |            |                      |                           |             |                     |  |
|   | reguliers omzet 2019 | voorseizoen 2020       |             |                     | hoogseizoen 2020         |            |                      | voor- en hoogseizoen 2020 |             |                     |  |
|   |                      | omzet mrt t/m jun 2020 | % daling    | schade mrt t/m juni | omzet juli t/m sept 2020 | % daling   | schade juli t/m sept | omzet mrt t/m sept 2020   | % daling    | schade mrt t/m sept |  |
| <b>Waterrecreatiesector</b>   |                      |                        |             |                     |                          |            |                      |                           |             |                     |  |
| Jachthavens   | 378                  | 125                    | -15%        | 18                  | 102                      | -4%        | 4                    | 227                       | -10%        | 22                  |  |
| Bootverhuur en zeilscholen  | 206                  | 80                     | -48%        | 38                  | 82                       | -8%        | 6                    | 162                       | -27%        | 44                  |  |
| Chartervaart  | 30                   | 8                      | -89%        | 7                   | 8                        | -68%       | 6                    | 16                        | -79%        | 13                  |  |
| <b>Totaal watersportsector</b>  | <b>614</b>           | <b>212</b>             | <b>-30%</b> | <b>63</b>           | <b>192</b>               | <b>-8%</b> | <b>16</b>            | <b>405</b>                | <b>-20%</b> | <b>79</b>           |  |
| <b>Recreatiesector</b>  |                      |                        |             |                     |                          |            |                      |                           |             |                     |  |
| Bungalowsector  | 2141                 | 736                    | -39%        | 286                 | 773                      | -6%        | 47                   | 1510                      | -22%        | 333                 |  |
| Kampeersector   | 599                  | 221                    | -46%        | 101                 | 371                      | -3%        | 12                   | 591                       | -19%        | 113                 |  |
| Groepsaccommodaties   | 181                  | 69                     | -82%        | 56                  | 73                       | -55%       | 40                   | 142                       | -68%        | 97                  |  |
| Buitensport   | 49                   | 42                     | -86%        | 36                  | 7                        | -56%       | 4                    | 49                        | -82%        | 40                  |  |
| <b>Totaal recreatiesector</b>   | <b>2970</b>          | <b>1068</b>            | <b>-45%</b> | <b>480</b>          | <b>1225</b>              | <b>-8%</b> | <b>103</b>           | <b>2293</b>               | <b>-25%</b> | <b>583</b>          |  |
| Jachtbouw en toelevering, import en service   | 1702                 | 610                    | -1%         | 5                   | 497                      | -6%        | 29                   | 1107                      | -3%         | 34                  |  |
| <b>Totaal watersport en recreatiesector</b>   | <b>5185</b>          | <b>1890</b>            | <b>-29%</b> | <b>549</b>          | <b>1914</b>              | <b>-8%</b> | <b>149</b>           | <b>3805</b>               | <b>-18%</b> | <b>697</b>          |  |
| <b>Conclusies:</b>  |                      |                        |             |                     |                          |            |                      |                           |             |                     |  |
| - daling omzet voorjaar 29% en dat is 550 miljoen euro. In april was 1 miljard schade voorspeld maar ondernemers waren destijds zeer pessimistisch. |                      |                        |             |                     |                          |            |                      |                           |             |                     |  |
| - 8% minder omzet in hoogseizoen, dat is 150 miljoen omzetsderving. Na opening sanitair/n positieve reisadvies NL kwam een groei van boekingen.     |                      |                        |             |                     |                          |            |                      |                           |             |                     |  |
| In april voorspelden ondernemers 900 miljoen schade.  |                      |                        |             |                     |                          |            |                      |                           |             |                     |  |

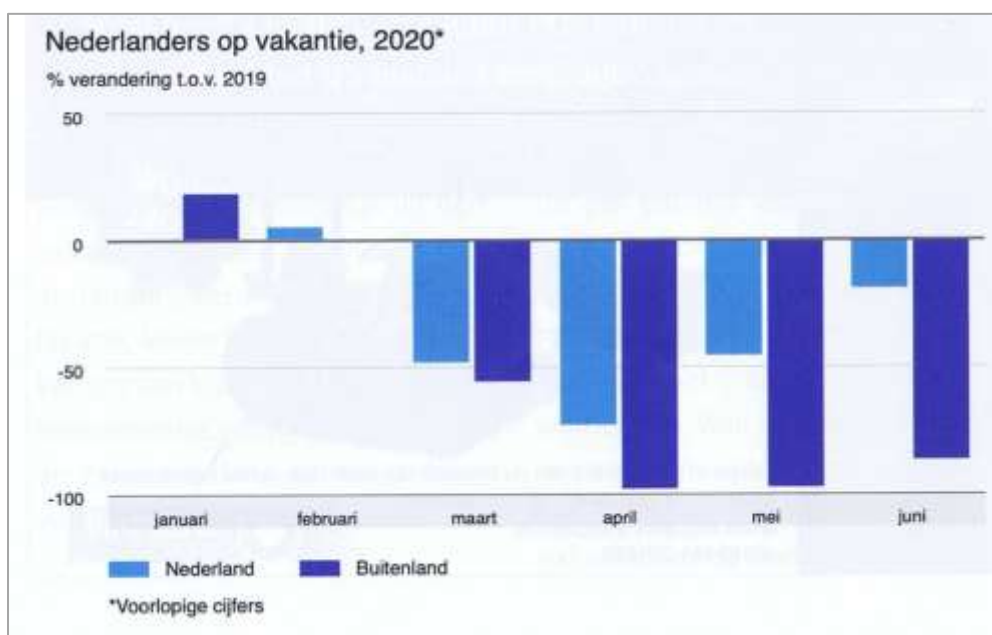
<sup>10</sup> HISWA RECRON factsheet financiële positie sector en voorstellen steunmaatregelen 24082020

projecten. Door het wegvallen van de beurzen zoals de HISWA, Boot Düsseldorf en andere internationale beurzen droogt de orderportefeuille van werven en toeleveranciers echter op.

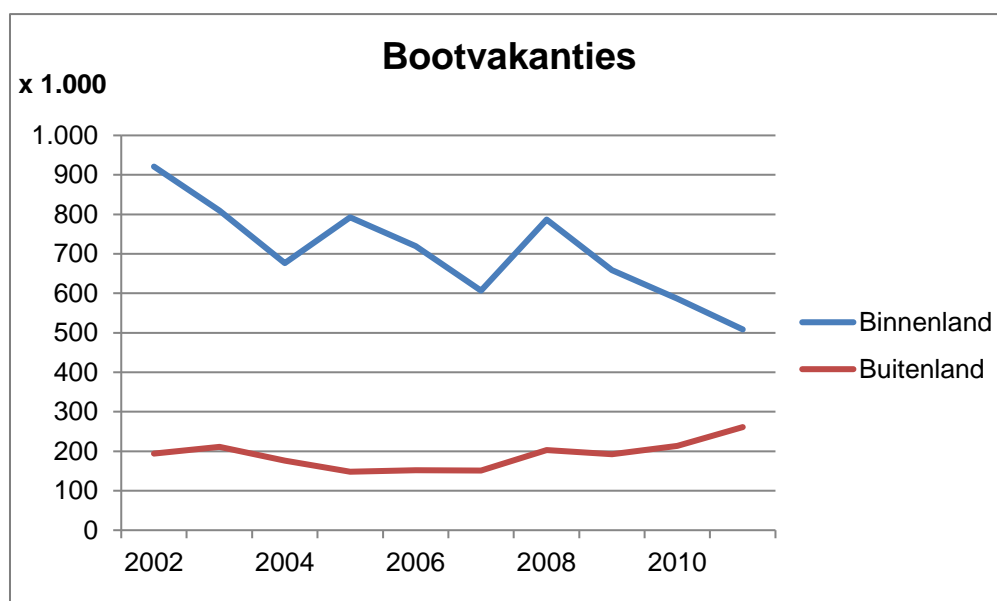
Het onderzoek combineert de sectoren watersport en vrije tijd. In de watersportsector werd een omzetzaling verwacht van 20% gemiddeld. Uit de tabel blijkt dat de chartervaart, het varen of reizen met groepen mensen, het zwaarst wordt getroffen. Het voldoen aan de 1,5 meter eisen is met veel mensen op een boot moeilijk te realiseren. In de recreatiesector geldt dat voor groepsaccommodaties en buitensporten zoals sportkampen.

## 2.6.2. CBS en Marktdata over vakantiegedrag<sup>11</sup>

Het aantal Nederlanders dat in het tweede kwartaal van 2020 op vakantie ging, was 65% lager dan in het tweede kwartaal van 2019. In juni was het 19% lager dan vorig jaar. Het aantal vakantiegangers dat naar het buitenland ging was echter 87% lager. Nederlanders bleven dus in eigen land.



Bron CBS:  
Procentuele  
afname  
vakanties in  
Nederland en  
het buitenland  
in 2020



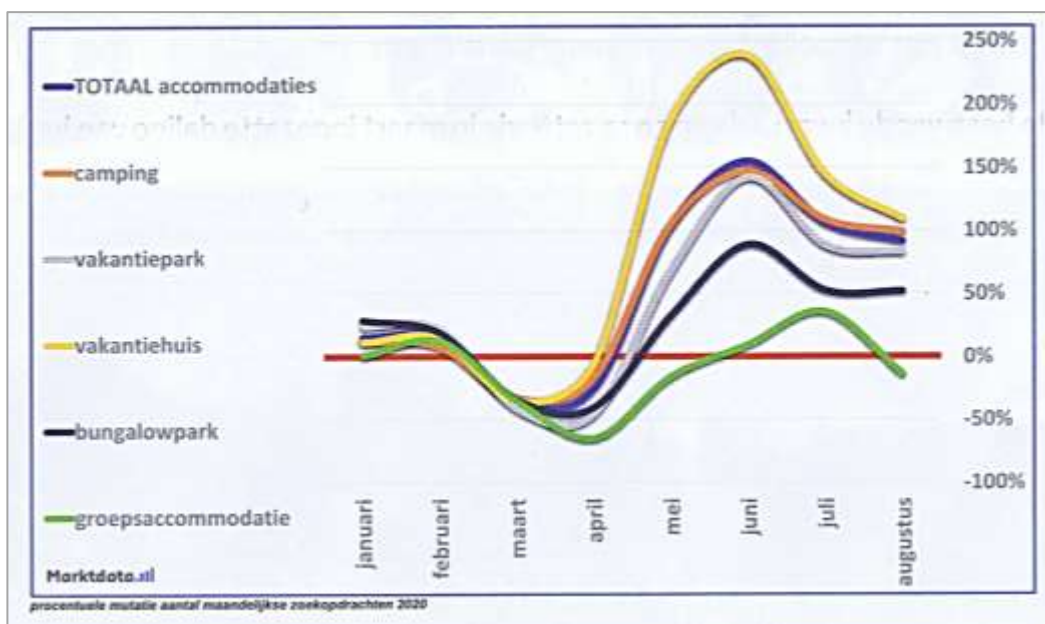
Bron: NBTC-  
NIPO  
Research  
(CVO),  
bewerking  
Waterrecreatie  
Advies in  
'Prognose  
ontwikkeling  
recreatievaart  
in 2030, 2040  
en 2050'  
(augustus  
2016)

<sup>11</sup> Rekreatiekrant, oktober 2020



Hoewel gegevens over de watersport beperkt zijn, werd in 2016 aangetoond dat bootvakanties in het buitenland toenamen ten opzichte van bootvakanties in Nederland. Een van de effecten van Corona in 2020 was dat veel Nederlanders niet meer naar het buitenland gingen, mochten of durfden. Mensen die meestal met een boot naar het buitenland gingen, of in het buitenland gingen varen, bleven in eigen land. Nederlanders die in het voorjaar niet naar hun boot in het buitenland konden terwijl ieder hier met Hemelvaart en Pinksteren op de boot genoot van het mooie weer, haalden hun boot terug uit België, de Oostzee of de Middellandse Zee. Voor o.a. de chartermarkt in het buitenland heeft dit grote gevolgen gehad. Heel Europa en exotische bestemmingen daarbuiten gingen telkens verder op slot.

De vraag was hoe Nederlanders hun vakantie nu zouden gaan besteden. In eigen land, maar waar en hoe? Marktdata heeft in augustus de gegevens geanalyseerd van het zoekvolume van zoekopdrachten op internet gerelateerd aan vakantie in eigen land in de afgelopen 4 jaar. Het totale zoekvolume naar vakanties in een provincie in eigen land is in 2020 t/m augustus toegenomen met 91% ten opzichte van dezelfde periode in 2019. Op zich niet verrassend. De provincie Friesland zag het zoekvolume meer dan verdrievoudigen (+324%). Het effect van het nieuwe normaal en het beperken van te veel contact is volgens Rekreatiekrant en Marktdata.nl goed zichtbaar in de ontwikkeling van het zoekvolume. Het zoekvolume naar verschillende accommodatievormen neemt toe: vakantiehuizen (+84%), campings (+76%), vakantieparken (+47%) en bungalowparken (+27%). Alleen groepsaccommodaties eindigden negatief (-9%).



Bron: Marktdata.nl

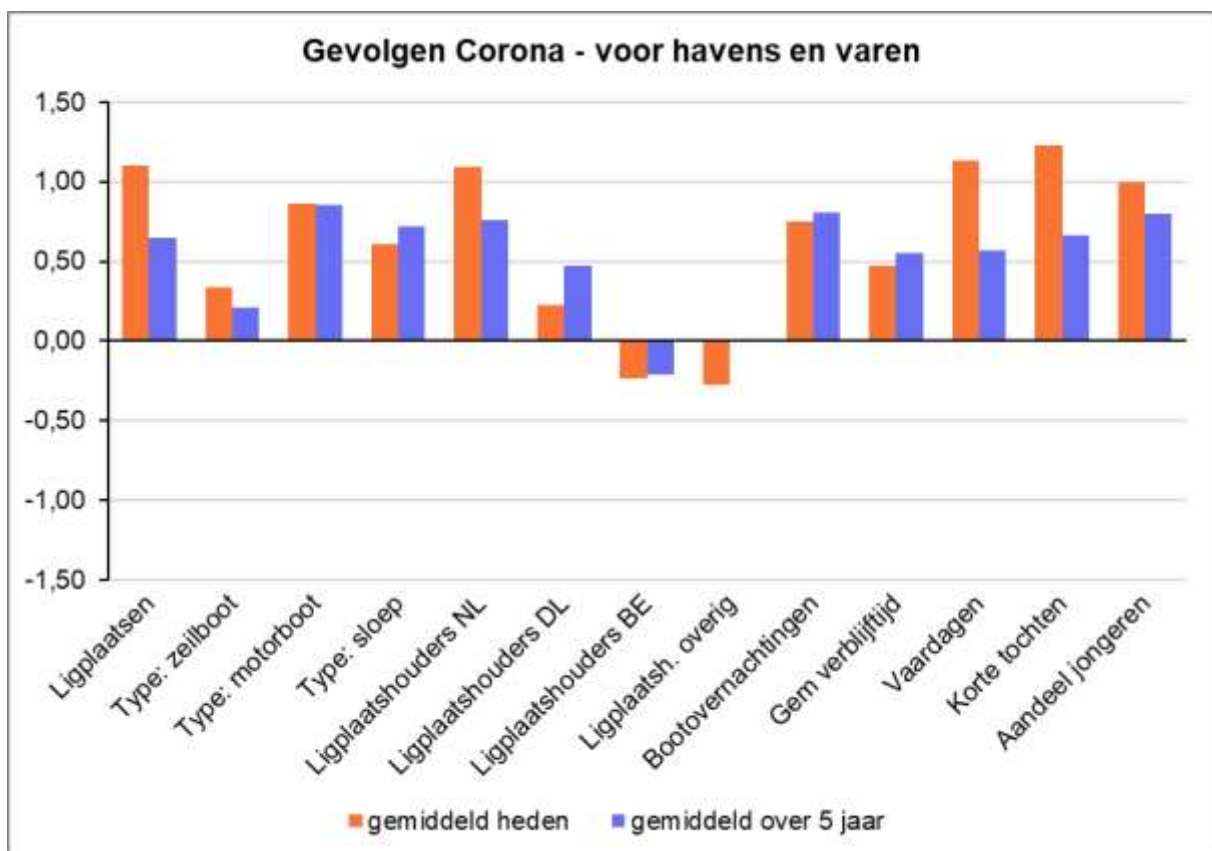
Hoewel de watersport niet op deze wijze is geanalyseerd, kan wel worden geconcludeerd dat 'kleinere eenheden' zoals een vakantiehuysje het beter doen dan een accommodatie die geschikt is voor veel mensen of groepen. Corona heeft dus een gedifferentieerd effect op de sector recreatie en toerisme en op de vakantiemogelijkheden in eigen land.

Hetzelfde effect is vanuit het HISWA-onderzoek zichtbaar voor de watersport. De populariteit van het varen met een boot waarop men afstand kon houden, nam toe. Sectoren met grotere groepen aan boord (chartervaart en motorchartervaart) en sectoren die grotendeels afhankelijk zijn van inkomend toerisme (m.n. rondvaarten, zee- en riviercruise) hebben het erg moeilijk. De jachtverhuur (charter) is voor een belangrijk deel afhankelijk van buitenlanders, m.n. Duitsers en werd dus in het voorjaar ook flink getroffen. Het voorseizoen is een belangrijke periode voor de verhuur van zeiljachten en motorboten. Toen waren veel jachthavens, voorzieningen voor passanten en horecabedrijven nog dicht.

### 2.6.3. Platform jachthavens en ervaringen met- / verwachtingen over Corona

Het Platform jachthavens IJsselmeergebied<sup>12</sup> is opgericht in 1988. Drie keer per jaar komen de deelnemers bij elkaar. Gespreksonderwerpen zijn o.a. ruimtelijke ontwikkelingen en de toekomst van de watersport. De deelnemers beheren ca. 50% van de ligplaatsen in het IJsselmeergebied. Er zijn ook deelnemers uit het Waddengebied, o.a. Jachthaven Texel die voorzitter is van het samenwerkingsverband tussen de havens op de Waddeneilanden. Veel passanten op de Waddenzee komen uit het IJsselmeergebied, daarom is men graag op de hoogte wat er bij “de burens” gebeurt. Omgekeerd geldt uiteraard hetzelfde. Sommige deelnemers zijn eigenaar van meerdere havens in Nederland waaronder havens in Zuid-Holland en Zeeland. Commerciële havens, verenigingen, stichtingen en gemeentehavens zijn lid. Er zijn uiteraard verschillen, maar iedereen heeft baat bij een mooi vaargebied en tevreden ligplaatshouders, klanten en/of leden. De deelnemers bieden een scala aan voorzieningen en faciliteiten. Sommige faciliteiten zijn verpacht (o.a. horeca), doet men erbij als nevenactiviteit of worden verricht door derden die gebruik maken van de faciliteiten op de haven (jachtmakelaardij, verhuur van zeil- en motorboten, sloepen etc., importeurs en dealers van jachtwerven, exploitatie van een zeil- of vaarschool, watersportwinkels, onderhoudsbedrijven, camping, verhuur van huisjes, etc.). Er zijn deelnemers voor wie de jachthaven een nevenactiviteit is en de hoofdactiviteit bijvoorbeeld jachtmakelaardij, winterberging of verhuur. Al met al zijn de leden breed georiënteerd en heeft men goed zicht op ontwikkelingen in de markt.

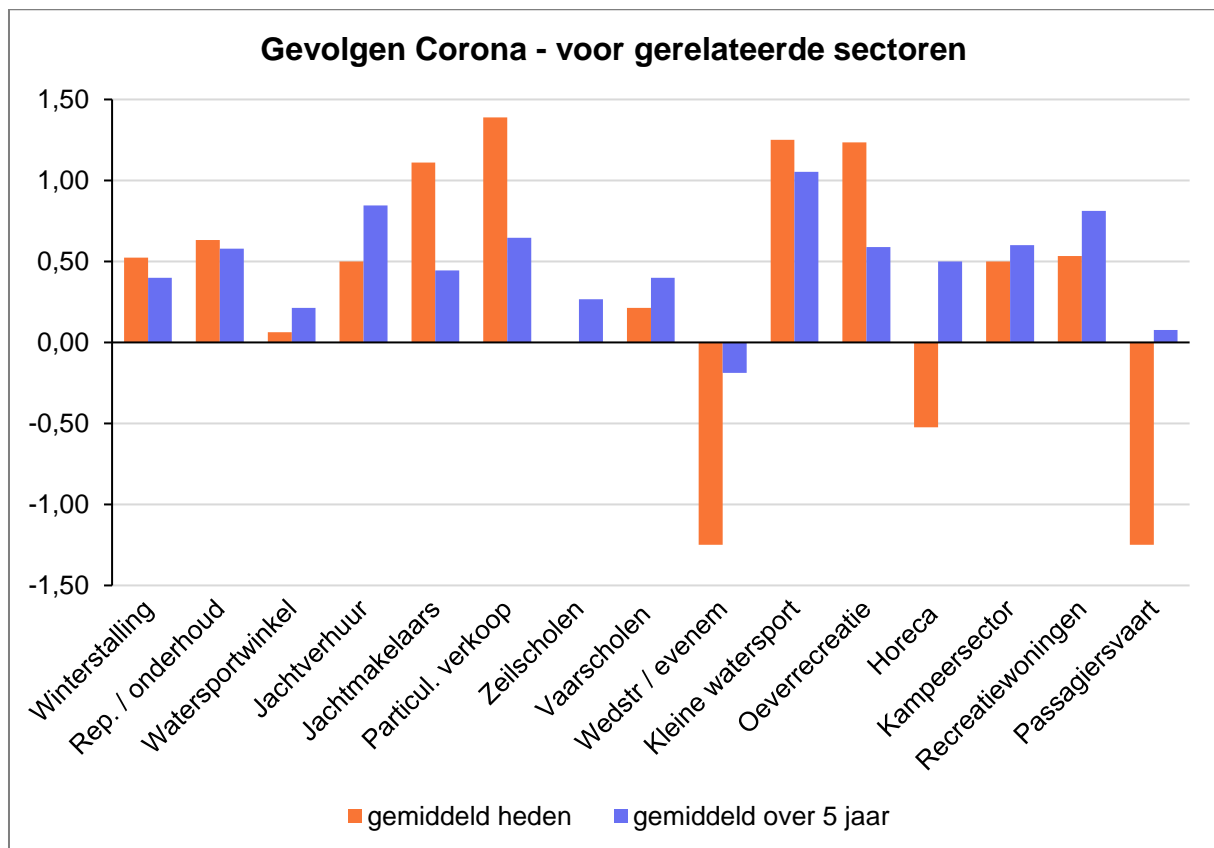
Binnen het Platform wordt vaker onderzoek gedaan en kennis uitgewisseld. Ten behoeve van deze update is in september en oktober een onderzoek uitgevoerd onder de leden over de gevolgen van Corona. De zomer was achter de rug, dus gevraagd werd naar de effecten van Corona in 2020 en in de komende 5 jaar ten opzichte van 2020. Het is een inschatting, een gevoel. Op een 5-punt schaal kon men aangeven wat men verwachtte (--, -, 0, +, ++). Dus van ‘veel minder’ (-2) tot ‘veel meer’ (+2). Dat levert onderstaande grafieken. De vragenlijst is als bijlage bijgevoegd.



<sup>12</sup> <https://www.waterrecreatieadvies.nl/nl/projecten/platform-jachthavens.html>

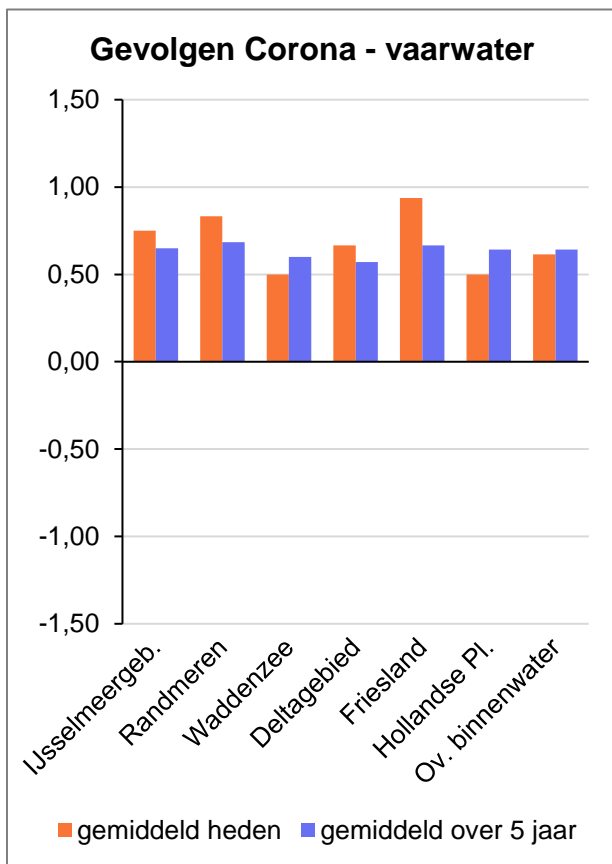
Als men de sector of het onderwerp waarover de vraag gesteld werd niet of onvoldoende kende, dan kon men een vraagteken invullen. Hoewel de meesten wel een schatting durfden te geven, hebben wij een paar extra partijen gevraagd de vragenlijst ook in te vullen: een bedrijf dat nieuwe en gebruikte zeiljachten verkoopt, een makelaar en verhuurder van zeiljachten en 2 collega-adviesbureaus in de watersport. Het totale aantal deelnemers N bedroeg 25. Bij de vragen over de havens en varen hierboven was de respons bijna 100%. Bij de vragen hierna was de respons iets lager omdat men over sommige activiteiten geen mening durfde te geven. De meeste vraagtekens werden ingevuld bij de sectoren buiten de scope van de deelnemers: resp. passagiersvaart (chartervaart t/m riviercruise) / jachtverhuur / vaarscholen / kampeersector / Deltagebied / Hollandse Plassen / Overig binnenwater.

De conclusie is dat de jachthavens achteraf gemiddeld goed gedraaid hebben. Door de beperkingen waren er dit jaar minder Belgische en overige buitenlandse ligplaatshouders. Het aantal Duitse ligplaatshouders was nog licht positief. Meer ligplaatsen verhuurd, meer Nederlanders op het water, meer vaardagen, meer korte tochten en meer jongeren. De blauwe kolommen geven aan hoe bestendig men denkt dat het is. In algemene zin is men dus ook positief over de toekomst. Er zijn verschillen, maar voor de meeste onderwerpen verwacht men dat het effect blijvend is. Er is dus wat gebeurd, waarvan men verwacht dat het een trendbreuk gaat veroorzaken, want tot 2020 had bijna iedereen te maken met de eerder voorspelde krimp en daling van de bezettingsgraden.



Voor de gerelateerde sectoren zijn de gevolgen van Corona groot en divers. Zeilwedstrijden en evenementen, de horeca en de passagiersvaart zijn vooral het slachtoffer geworden van de epidemie en bijbehorende beperkingen. De jachtmakelaars, de particuliere verkoop van boten, de kleine watersport en oeverrecreatie hebben het meest geprofiteerd van de opgelegde beperkingen in 2020. Over de meeste sectoren is men blijvend positief. Hoe groter het aantal deelnemers, des te moeilijker is het herstel (evenementen en passagiersvaart). De piek bij de verkopers van gebruikte boten dit jaar is de komende jaren een beetje voorbij, mede veroorzaakt door gebrek aan aanbod. De hoogste blijvende score gaat naar de kleine watersport. Dat was dit jaar al overal zichtbaar. Het werd voor een

belangrijk deel veroorzaakt door het mooie weer en toename van het aantal jongeren dat in Nederland op vakantie is geweest.



Vragen stellen over de gevolgen voor de verschillende vaargebieden komt een beetje overeen met de slager zijn eigen vlees laten keuren. We gaan er van uit dat iedereen eerlijk antwoord geeft. Er is een deelnemer uit het noordelijk IJsselmeer met de boot in Roermond geweest dit jaar. Meestal buiten het hoogseizoen, maar de meeste deelnemers aan het Platform varen, in eigen land dit jaar.

De conclusie is dat de verschillen niet groot zijn en over alle gebieden is men positief. Er zijn kleine verschillen: de Waddenzee scoorde samen met de Hollandse Plassen in 2020 het laagst, Friesland het hoogst. Dit kan o.a. te maken hebben met het (weer) openen van het sanitair op de havens (Waddenzee) en de kans op besmetting (ruimte in Friesland versus de Randstad). Verder zijn de verschillen te klein en durven wij er geen conclusies aan te verbinden. Wel aan de trend, iedereen is- en vooral blijft best positief over de Nederlandse watersportgebieden.



## 2.7. Samenvatting recreatievaart

De te beantwoorden vraag van de opdrachtgever is of er in de afgelopen 5 jaar ontwikkelingen zijn geweest die anders zijn of invloed hebben op de voorspellingen die in 2016 zijn gedaan in het rapport 'Prognose ontwikkeling recreatievaart in 2030, 2040 en 2050'. Het onderzoek in 2016 en deze 'update' zijn bouwstenen voor de NMCA, de Nationale Markt en Capaciteitsanalyse die in 2021 verschijnt. De NMCA gaat over de sluisen in de routes die relevant zijn voor de beroepsvaart. Dit zijn de belangrijkste doorgaande routes, waaronder de "staande mastroute". Veel recreativeroutes kruisen genoemde hoofdvaarwegen.

De voorspelling in 2016 was een krimp in de watersport met ca. 1% per jaar, met name veroorzaakt door vergrijzing, samenstelling van de bevolking en verandering van het vaar- en vakantiegedrag. Het resulteerde in een hoog en een laag scenario dat afhankelijk was van verschillende factoren zoals internationale veiligheid, goedkope vliegbestemmingen met mooi weer garantie en meer aandacht voor dagtochten. Corona zat daar niet bij.

### Veranderingen in de periode 2016 t/m 2019

De in 2016 voorspelde trend heeft zich eigenlijk voortgezet t/m 2019. In deze periode hebben 2 monitoring onderzoeken in de watersport plaatsgevonden, een in het IJsselmeergebied in 2016 en 2017 en een in de Limburgse Maasplassen in 2019. In 2015 had nog een monitor plaatsgevonden in de provincie Zeeland. De onderzoeken in het IJsselmeergebied en Zeeland bevestigden de voorspellingen in 2016 dat het aantal boten met ca. 1% per jaar krimpt. Het onderzoek in de Maasplassen gaf een ander beeld, daar steeg de bezettingsgraad in jachthavens en namen wachtlijsten toe. De verklaring was dat de Maasplassen als relatief nieuw watersportgebied bezig zijn met een inhaalslag. Het Ruhrgebied ligt om de hoek en veel ligplaatshouders (59%) komen uit Duitsland.

Vervolgens zijn de cijfers van sluispassages die relevant zijn voor de NMCA geactualiseerd. T/m 2019 zijn de passages van recreatievaartuigen in alle sluisen in Nederland gedaald, een bevestiging van de verwachte krimp. Uit de geactualiseerde passagecijfers bleek echter ook dat het aantal passages voor de recreatievaart in 2020 t/m september een opvallende trendbreuk lieten zien.

In 2018 en 2019 hebben nog een aantal interessante onderzoeken plaatsgevonden, o.a. naar dagtochten en het varen met sloepen en sloepenroutes. De Basisvisie Recreatietoervaart Nederland (BRTN) ging over recreatioervaart, over meerdaagse tochten met motorboten en zeilboten. Over dagtochten en sloepen was eigenlijk weinig bekend. Onderzoek op de Gouwe en in Leiden en een onderzoek naar soorten sloepen in Nederland leverde inzicht in verschillen tussen BRTN-categorie E, F en G en over het vaargedrag van sloepen. Sloepen varen vooral in het weekend in het voor- en naseizoen en als het mooi weer is. De beroepsvaart vaart vooral op doordeweekse dagen.

### Veranderingen in 2020

Covid-19 zette in 2020 het internationaal toerisme incl. de waterport en waterrecreatie op zijn kop. Dat is o.a. zichtbaar aan het aantal sluispassages in de sluisen die relevant zijn voor de NMCA en sluispassages in de rest van Nederland. Is het een trendbreuk en blijvend, of is het straks weer over als er een vaccin is? Met de opdrachtgever is afgesproken de huidige situatie en verwachtingen in ieder geval vast te leggen als nulmeting.

Er zijn naar de effecten van Covid-19 op de watersportsector een aantal onderzoeken verricht.

**HISWA-RECRON** heeft onderzoek gedaan naar de gevolgen van de coronacrisis op de exploitatie van 10 bedrijfsgroepen in de watersport, jachtbouw en recreatiesector. In de watersportsector werd een omzetzaling verwacht van gemiddeld 20%. De chartervaart en het varen of reizen met groepen mensen werd het zwaarst getroffen. Het voldoen aan de 1,5 meter eisen is met veel mensen op een

boot moeilijk te realiseren. In de recreatiesector geldt dat voor groepsaccommodaties en buitensporten zoals sportkampen.

Uit onderzoek van het **CBS** blijkt dat aantal Nederlanders dat in het tweede kwartaal van 2020 op vakantie ging, 65% lager was dan in het tweede kwartaal van 2019. In juni was het 19% lager dan vorig jaar. Het aantal vakantiegangers dat naar het buitenland ging was 87% lager. Nederlanders bleven dus in eigen land.

In 2016 werd aangetoond dat bootvakanties in het buitenland toenamen ten opzichte van bootvakanties in Nederland. Een van de effecten van Corona in 2020 was dat veel Nederlanders niet naar het buitenland gingen, mochten of durfden. Nederlanders die in het voorjaar niet naar hun boot in het buitenland konden terwijl ieder hier met Hemelvaart en Pinkster op de boot genoot van het mooie weer, haalden hun boot terug uit de Oostzee of de Middellandse Zee. Voor o.a. de chartermarkt in het buitenland heeft dit grote gevolgen gehad. Heel Europa en exotische bestemmingen daarbuiten gingen telkens verder op slot.

De vraag was hoe Nederlanders hun vakantie nu zouden gaan besteden. **Marktdata** heeft in augustus de gegevens geanalyseerd van het zoekvolume van zoekopdrachten gerelateerd aan vakantie in eigen land in de afgelopen 4 jaar. Het totale zoekvolume is in 2020 t/m augustus toegenomen met 91%. De provincie Friesland zag het zoekvolume meer dan verdrievoudigen (+324%). Het zoekvolume naar vakantiehuizen (+84%), campings (+76%), vakantieparken (+47%) en bungalowparken (+27%) nam toe. Alleen groepsaccommodaties eindigden negatief (-9%).

**Waterrecreatie Advies** heeft ten behoeve van deze update in september en oktober een onderzoek uitgevoerd naar de gevolgen van Corona onder de leden van het Platform jachthavens IJsselmeergebied (en Waddenzee). Er zijn 4 extra bedrijven gevraagd de vragenlijst ook in te vullen. Door de beperkingen waren er minder Belgen en overige buitenlanders op het water. Het aantal Duitsers was nog licht positief. Er zijn meer ligplaatsen verhuurd, er waren meer Nederlanders op het water, het aantal vaardagen is toegenomen (conform de sluispassages), er zijn meer korte tochten gevaren en het aantal jongeren op het water nam toe. Ook is gevraagd naar de verwachtingen in de komende 5 jaar. In algemene zin is men positief over de toekomst. Voor de meeste onderwerpen verwacht men dat het effect van 2020 deels blijvend is en een trendbreuk gaat veroorzaken. Voor de aan de jachthavens gerelateerde sectoren (nevenactiviteiten) zijn de gevolgen van Corona groot en divers. Zeilwedstrijden en evenementen, de horeca en de passagiersvaart zijn dit jaar vooral het slachtoffer geworden van de epidemie en bijbehorende beperkingen. De jachtmakelaars, de particuliere verkoop van boten, de kleine watersport en oeverrecreatie hebben het meest geprofiteerd van de opgelegde beperkingen in 2020. Over de meeste sectoren is men blijvend positief. Er zijn nog vragen gesteld over verschillende vaargebieden, ook daar is men, met enige nuanceverschillen, positief.

### Conclusie

Corona veroorzaakt mogelijk een trendbreuk. In 2020 was dit overal zichtbaar en meetbaar. Nederlanders bleven in eigen land en de watersport profiteert. Op het water is ruimte, er zijn voldoende boten voor de 1,5 meter economie en er valt nog veel te ontdekken. De basisinfrastructuur in Nederland is goed. Faciliteiten voor dagtochten (sloepenroutes) en jongeren (snelle en actieve sporten) bieden kansen. Zijn de effecten blijvend? De sector verwacht het wel en is behalve de chartervaart niet of beperkt afhankelijk van internationaal toerisme.

## 3. Passagiersvaart in Nederland

### 3.1. Inleiding

Dit hoofdstuk gaat over passagiersvaart in Nederland. In overleg met de opdrachtgever beperkt dit onderzoek zich tot de riviercruisevaart en de motorchartervaart. In de NMCA van 2017 is aandacht besteed aan de riviercruise-binnenvaart. Geconcludeerd werd dat de markt voor de 135 m riviercruiseschepen sterk toe nam en het segment van de kleinere schepen min of meer constant was. Deze inzichten waren gebaseerd op het jaarverslag van Amsterdam Cruise Port (ACP) en de toekomstvisie van het Havenbedrijf Amsterdam. Afname van de groei van de grotere schepen (135 m) in Amsterdam was mede ingegeven door de beperkte kaderuimte. De markt voor schepen kleiner dan 110 m werd constant verondersteld. Ruimtebeperkingen in Amsterdam hebben echter geleid tot verplaatsingen in-, of beter gezegd naar de regio.

Als vaardoel is Amsterdam erg populair, niet alleen voor riviercruiseschepen. Ook de zeecruise is een groeisector in de Amsterdamse economie. Het aantal aanlopen nam sinds de opening van de PTA (Passenger Terminal Amsterdam) in 2000 gestaag toe tot 134 in 2015. Na de opening van de nieuwe zeesluis bij IJmuiden in 2022 kunnen ook de grootste zeecruiseschepen met een lengte van 360 meter Amsterdam aan doen. Het aantal aanlopen zal naar verwachting toenemen tot circa 250 in 2030<sup>13</sup>. Het aantal cruise-passagiers stijgt dan van ca. 280.000 in 2015 naar mogelijk 770.000 in 2030. Om de druk van toerisme en touringcars op het centrum te verminderen wordt gezocht naar mogelijkheden om de huidige PTA te verplaatsen. Naar schatting 40 % van de passagiers van deze grote cruiseschepen brengt, meestal met een bus, een bezoek aan allerlei attracties in de regio of elders in Nederland. Zeecruise is dus een belangrijk segment, sterk gerelateerd aan internationaal toerisme.

Zoals gezegd beperkt dit deel zich tot de riviercruisevaart en de motorchartervaart, het kleinere broertje van de zeecruise. 'Dagpassagiersvaart', tochten op boten zonder overnachtingsfaciliteiten zoals rondvaartboten en boten voor evenementen zoals bruiloften en partijen, blijven ook buiten beschouwing.

Informatie over de riviercruisevaart is incompleet en lastig te achterhalen. ACP doet al vrij lang onderzoek en werkt o.a. publicitair samen met havens, gemeenten en attracties in de regio. Een vergelijkbare constructie is in het Deltagebied opgericht (Dutch Delta Cruise Port, DDCP). De capaciteitsproblematiek in Amsterdam heeft gevolgen voor de regio. Lelystad is daar een voorbeeld van, maar ook Hoorn. Harlingen heeft geïnvesteerd in faciliteiten voor de riviercruisevaart en kleine zeecruisevaart. Ook Lemmer en Stavoren ontvangen riviercruiseschepen die Friesland als bestemming aandoen.

Al met al is de riviercruisevaart een interessante markt om nader te bekijken in het kader van de NMCA. Via deskresearch en interviews met bestemmingen (havens) en rederijen is onderzocht welke gegevens beschikbaar zijn en wat men van de toekomst verwacht. Net als voor de watersport is 2020 voor de riviercruisevaart (en de zeecruisevaart) een bijzonder jaar. Toch is getracht om verder te kijken.

---

<sup>13</sup> Visie 2030, Port of Amsterdam (2015)

## 3.2. Definities

ACP noemt schepen vanaf 80 m 'riviercruisevaart'. 55 tot 80 m noemt ACP 'motorchartervaart'. In deze categorie zitten o.a. boten die fietsvaarvakanties aanbieden. Schepen van 110 en 135 meter zijn de 'moderne' riviercruiseschepen. De kortere schepen zijn veelal ouder.

De BBZ (Vereniging voor Beroepschartervaart) behartigt de belangen van 3 segmenten: de zeilende chartervaart ook wel 'bruine vloot' genoemd, de motorpassagiersvaart en de (zeilende) zeevaart. In dit rapport wordt de motorpassagiersvaart meegenomen. Zij varen net als riviercruiseschepen in Nederland, maar ook tot diep in Frankrijk en Duitsland. De gasten van motorchartervaartschepen zijn voornamelijk fietsliefhebbers, reizen worden vaak aangeboden als fiets-vaarvakanties. Bij een fiets-vaarvakantie stappen de gasten 's ochtends na het ontbijt op de fiets. Het schip vertrekt ondertussen naar dezelfde eindbestemming als de fietsroute. 's Avonds overnacht men weer in een andere haven, maar nog steeds in dezelfde kamer. Het schip fungeert als varende hotel. In een nieuwe definitie (concept) stelt de BBZ over de categorie 'motorpassagiersvaart': (1) romp gebouwd minimaal 50 jaar geleden en (2) voorzien van een keuring om met meer dan 12 en maximaal 40 hotelpassagiers aan boord te overnachten.

De meeste riviercruisehavens zijn zogenaamde bestemmingshavens. Rederijen lopen deze havens aan om de toeristen in de stad of in de directe omgeving een excursie aan te bieden. Daarnaast zijn er havens die van belang zijn om cruisetoeristen aan- en af te voeren (op- en afstapplaatsen, wisselplaatsen) en/of voorraad in te nemen.



*Chartervaart en riviercruise in Lelystad. Een haven met faciliteiten en o.a. ruimte bij de boten voor touringcars als opstapplaats of startplaats voor excursies.*





*Riviercruise in Amsterdam*



*De Tijdgeest, gebouwd in 1897 op weg in het Groene Hart (HAT-tours.com, vaar- en fietsvakanties in Europa)*

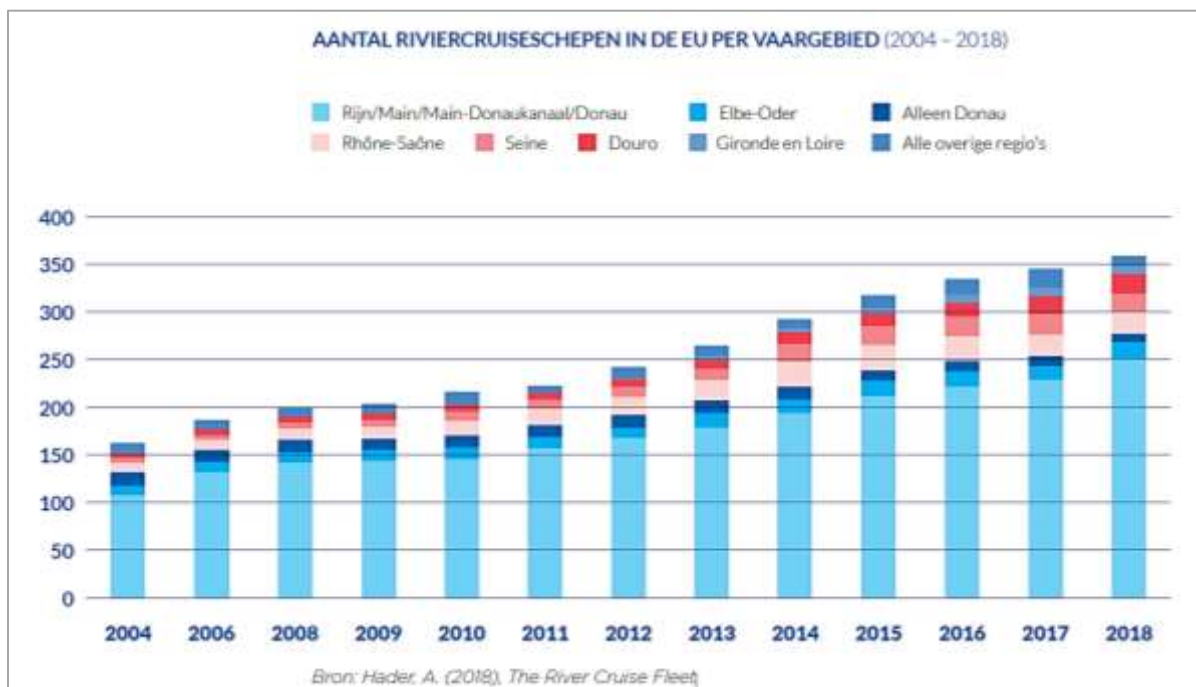
## 3.3. Gegevens passagiersvaart

### 3.3.1. Riviercruisevaart in Europa<sup>14</sup>

#### Grote riviercruiseschepen

In het jaarverslag van 2019 van de (EU) Centrale Commissie voor de Rijnvaart staat veel informatie over de beroepsvaart in Europa, waaronder informatie over de markt voor riviercruiseschepen. De vloot riviercruiseschepen telde in 2018 in Europa 359 actieve schepen, met inbegrip van tien nieuwe schepen en drie gemoderniseerde schepen die in 2018 in bedrijf werden genomen. Het totaal aantal bedden op deze schepen bedroeg 52.078. Voor 2019 verwachtte men dat er twintig nieuwe schepen te water zouden worden gelaten. De grootste concentratie van riviercruiseschepen bevindt zich in het gebied Rijn / Main / Main-Donaukanaal / Donau, in totaal 253 schepen, inclusief de 35 schepen op de Nederlandse vertakkingen van de Rijn.

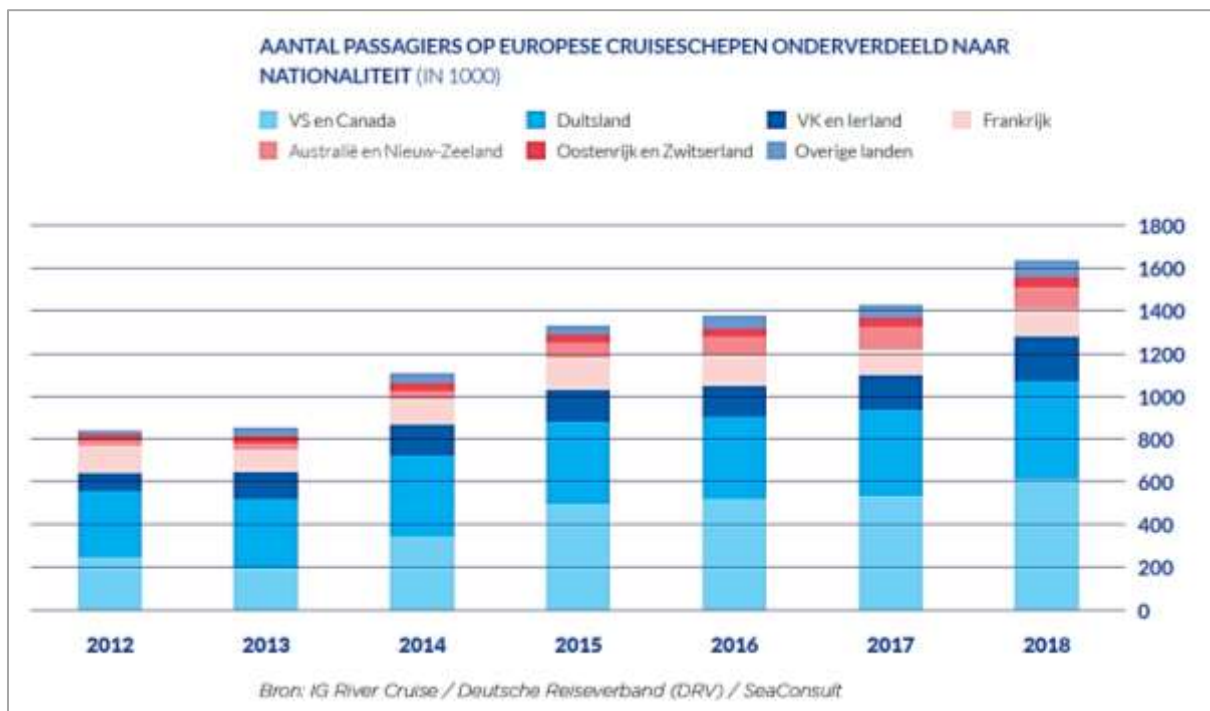
De afgelopen twaalf jaar zijn er steeds meer riviercruiseschepen op kleinere rivieren gekomen die niet met de Rijn of Donau verbonden zijn, zoals de Rhône-Saone, Seine en Douro. Soms is het aantal zelfs verdubbeld.



Riviercruises zijn booming business sinds 2013, vooral door het grote aantal Amerikaanse toeristen die als vakantie een riviercruise boeken. De toename in 2018 bedroeg 14,6% ten opzichte van 2017. Het totaal aantal passagiers van de cruiseschepen bedroeg in 2018 ca. 1,64 miljoen. Aan de periode van stormachtige groei is in 2016 een einde gekomen, met name vanwege de terrorismedreiging in Europa. Ook terrorisme buiten de Europese Unie kan een factor zijn die groei van de vloot negatief beïnvloedt. Na de aanslagen van 2001 in de Verenigde Staten investeerden ondernemingen met een groot aandeel Amerikaanse klanten (Grand Circle, Holland River en Viking River) bijvoorbeeld minder in nieuwe schepen voor cruises op de Rijn en de Donau, omdat Amerikaanse klanten minder geneigd waren een cruise buiten de Verenigde Staten te boeken. De in Europa actieve vloot riviercruiseschepen vertegenwoordigt 41% van het wereldwijde aanbod.

<sup>14</sup> Jaarverslag 2019 Europese Binnenvaart, Centrale Commissie voor de Rijnvaart, september 2019. Meer gegevens onder [www.inland-navigation-market.org](http://www.inland-navigation-market.org).

153 schepen, oftewel 43% van de Europese riviercruiseschepen in de EU-regio, zijn geregistreerd in Zwitserland. Qua aantal geregistreerde schepen domineert Zwitserland niet alleen de EU maar ook het RMD-gebied (Rijn-Main-Donau). Het aandeel van Zwitserland bij de schepen op de Rhône-Saône, de Seine en de Elbe is eveneens groot. Dat komt omdat veel rederijen hun hoofdkantoor in Bazel en andere Zwitserse steden hebben. Veel riviercruiseschepen zijn in handen van touroperators uit de Verenigde Staten, maar worden geëxploiteerd vanuit Zwitserland. Na Duitsland delen Malta en Nederland de derde plaats met 43 geregistreerde schepen elk. De in Nederland geregistreerde schepen zijn voornamelijk actief op de Nederlandse rivieren, terwijl de in Malta geregistreerde schepen voornamelijk worden ingezet in het Rijn-Main-Donaugebied en een enkel schip in Frankrijk.



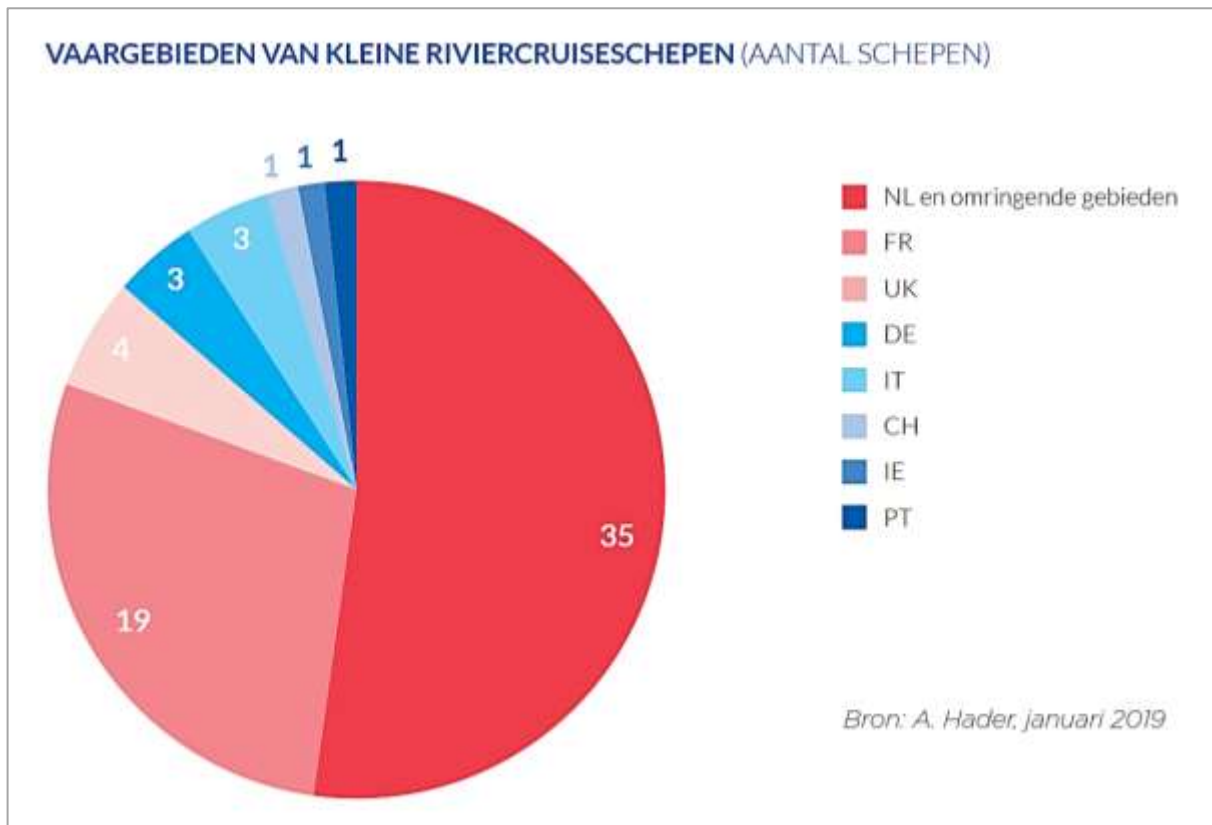
*De riviercruisemarkt groeit. De sterkste stijging van de vraag in 2018 is te zien bij de categorie 'overige nationaliteiten' die reizigers omvat uit Azië, Rusland, Scandinavië en Oost-Europa.*

#### Kleine riviercruiseschepen met 10 tot 39 bedden

Voor de eerste keer bevat het jaarverslag ook informatie over de vloot van kleine riviercruiseschepen (met 10 tot 39 bedden) die in Europa in de vaart zijn. Deze vloot telt 67 schepen. De meerderheid daarvan is ouder dan vijftig jaar en zij varen vooral in Nederland en Frankrijk. Ondanks de relatief hoge leeftijd van de kleine cruiseschepen in Europa kunnen deze schepen modern en zelfs luxueus zijn en ze passen uitstekend bij de kanalen in historische stadscentra. Ook zijn ze uitermate geschikt voor culinaire reizen langs pittoreske trekleisters.

De groep oudste schepen (gebouwd voor 1900) omvat drie schepen die gebouwd zijn in 1897 en drie andere waarvan het bouwjaar onbekend is. Zes schepen zijn gebouwd tussen 1906 en 1913. De meeste kleine cruiseschepen zijn gebouwd tussen 1920 en 1940. Deze leeftijdsklasse telt 26 kleine cruiseschepen, meestal voormalige vrachtschepen die zijn omgebouwd.

Ongeveer de helft (34) van de 67 kleine riviercruiseschepen heeft een capaciteit tussen de 20 en 29 bedden en 25 schepen hebben een capaciteit tussen de 10 en 19 bedden. Er zijn maar een paar schepen (8) met een capaciteit tussen de 30 en 39 bedden. De meeste riviercruiseschepen uit de kleinste categorie hebben een capaciteit van 12 bedden.



De spreiding van de schepen over de vaargebieden laat zien dat er twee regionale niches zijn voor kleine riviercruises, Nederland en Frankrijk.

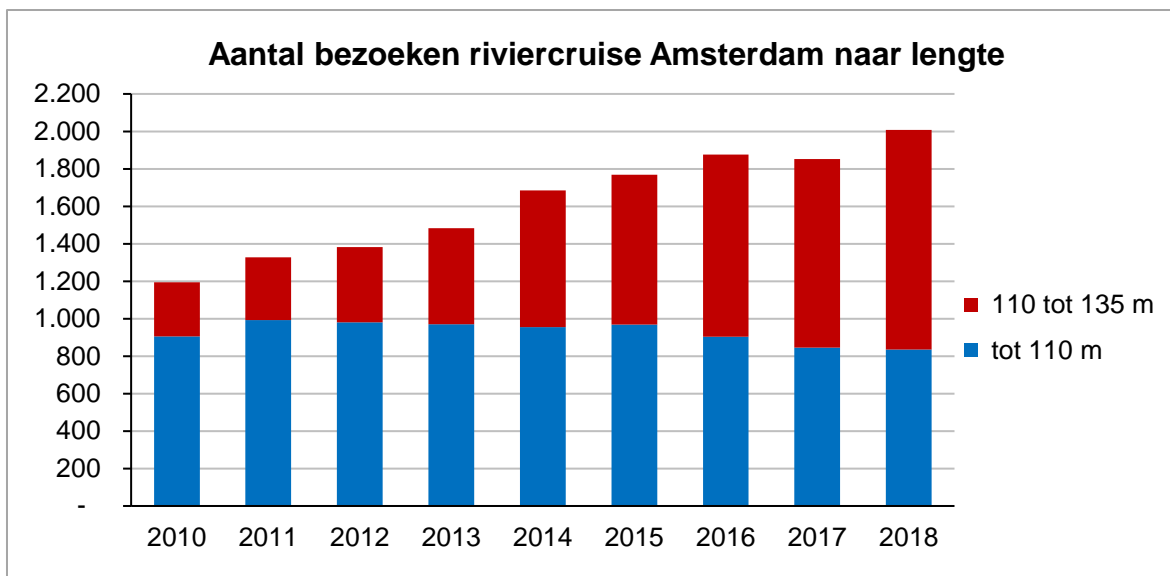
Het grootste vaargebied wordt gevormd door het Nederlandse netwerk van rivieren en kanalen waar 35 kleine riviercruiseschepen actief zijn. De meeste ervan kunnen rondreizen in Nederland aanbieden, maar ook over de grens in België, Frankrijk en Duitsland. De regio is populair omdat veel fietsers de kleine riviercruiseschepen als hotel gebruiken wanneer ze naar een nieuwe locatie fietsen.

### 3.3.2. Amsterdam Cruise Port (ACP)

Amsterdam Cruise Port (ACP) coördineert het programma Riviercruise en Motorchartervaart Noord-Holland en verzamelt gegevens van de betrokken havens.

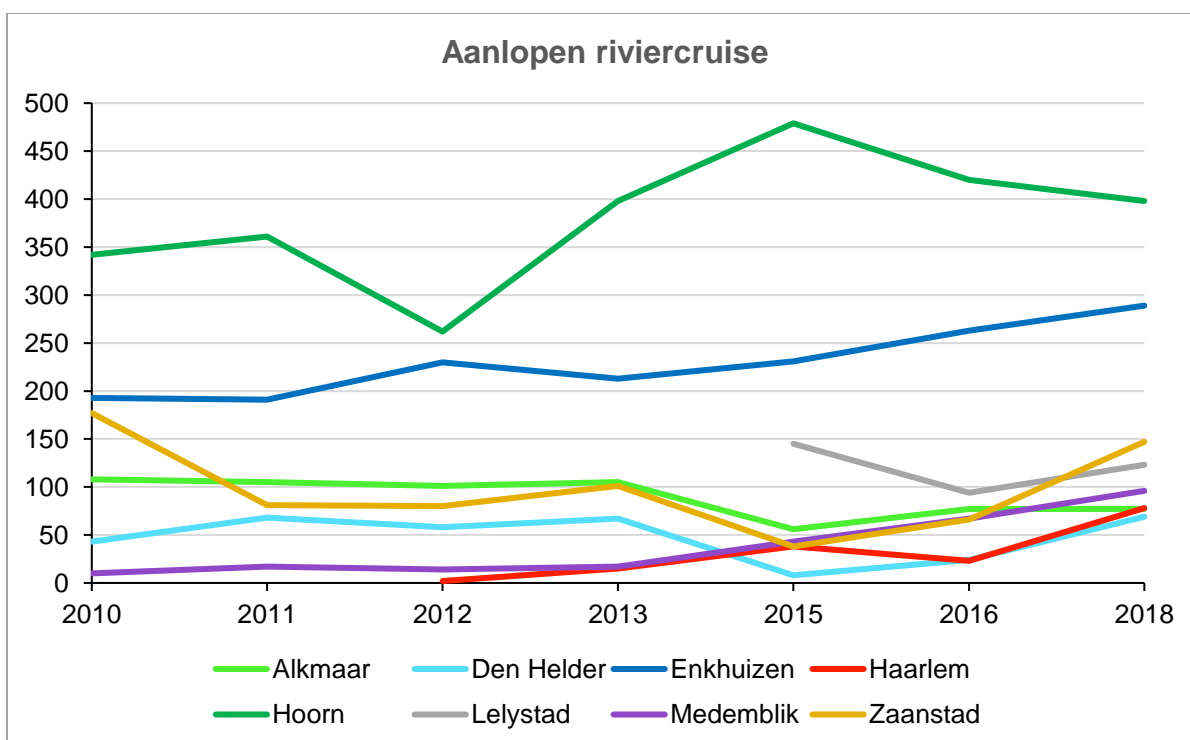
ACP, opgericht in 2008, is een non-profit organisatie en promoot Amsterdam als cruisebestemming. Verder coördineert ACP de riviercruise in Noord-Holland en Lelystad. Bestemmingen zijn Alkmaar, Den Helder, Enkhuizen, Haarlem, Hoorn, Huizen, Medemblik, Zaanstad (Zaandam en Zaanse Schans) en Lelystad. Al deze bestemmingen hebben de afgelopen jaren aanzienlijk geïnvesteerd in faciliteiten voor (rivier)cruiseschepen.

Met 2.000 bezoeken (calls) van riviercruiseschepen is Amsterdam de meest populaire bestemming voor riviercruiseschepen in Nederland (cijfers 2018).



*Bezoeken riviercruise Amsterdam, bron ACP*

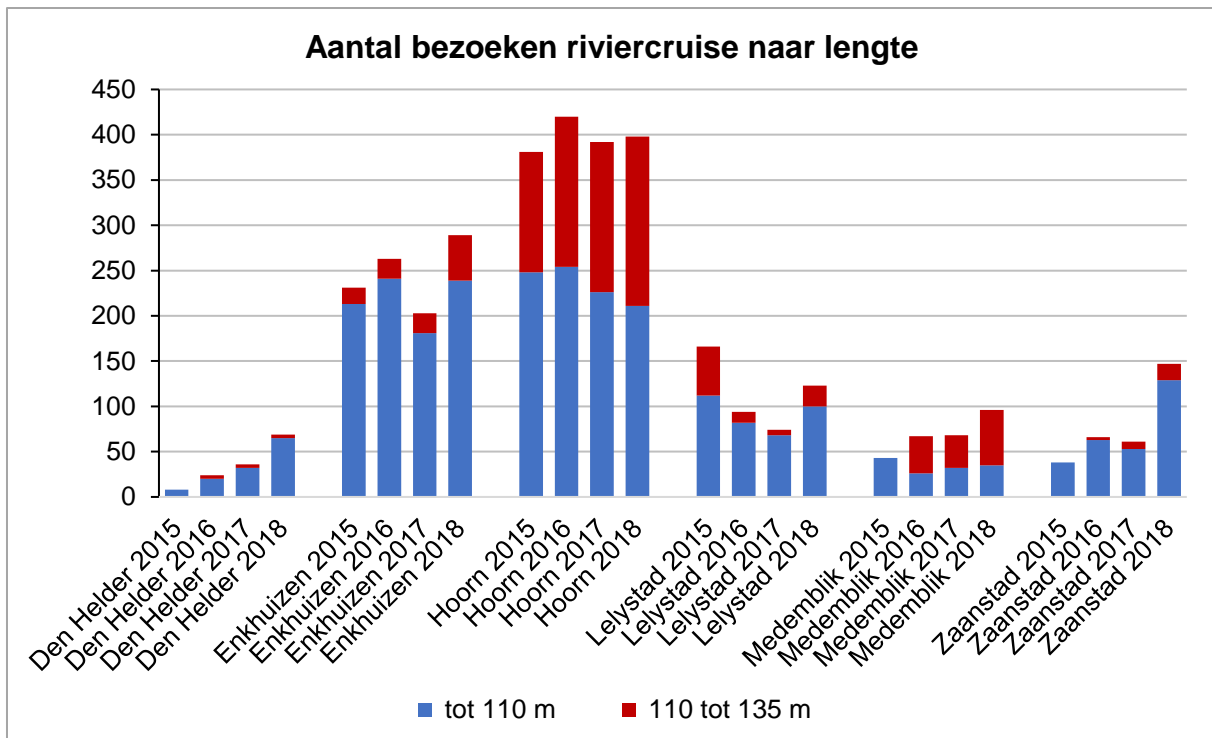
Uit de grafiek blijkt dat het aantal calls nog toeneemt, maar er wel een verschuiving optreedt. Het aantal grotere schepen neemt nog steeds toe ten koste van het aantal kleinere schepen. De hele markt groeit nog, althans t/m de laatst bekende cijfers in 2018.



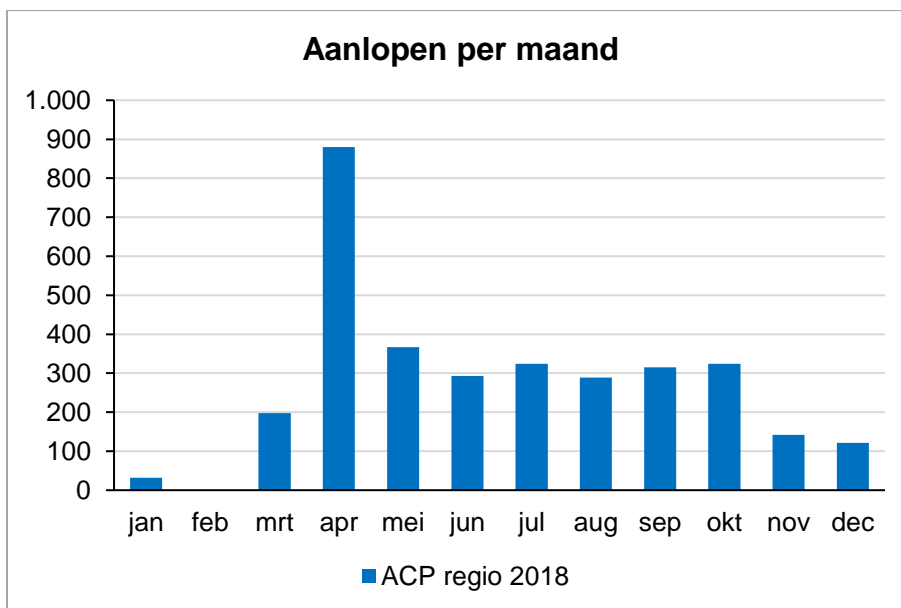
*Calls in de regio rond Amsterdam*

In de regio zijn vooral Hoorn en Enkhuizen populaire bestemmingen. Lelystad heeft zich in 2015 aangesloten bij de Noord-Hollandse bestemmingen die ACP vertegenwoordigt. Behalve in Hoorn, namen in alle overige bestemmingen het aantal calls sinds de vorige NMCA toe. Voor een deel is dit het gevolg van verdringing vanuit- en relatief hoge tarieven in Amsterdam<sup>15</sup>.

<sup>15</sup> <https://www.maritiemnederland.com/nieuws/toeristenbelasting-remt-cruiseschepen-amsterdam>



De sluis voor de beroepsvaart in Enkhuizen, de Krabbersgatsluis heeft een lengte van 110 m. Het Naviduct, de sluis voor de recreatie- en chartervaart heeft een lengte van 125 m. De grote moderne riviercruiseschepen van 135 m kunnen in Enkhuizen dus niet door de sluis.



De riviercruisevaart is het meest actief in april en mei. De bloeiende bollenvelden in Noord-Holland en Flevoland vormen voor de riviercruisevaart een belangrijke attractie.

Volgens het rapport Conceptbeleid zee- en riviercruise 2020 – 2030 van de gemeente Amsterdam<sup>16</sup> lijken cruise-passagiers niet meer te besteden per persoon dan andere (buitenlandse) bezoekers. De oorzaak is dat cruise-passagiers hoofdzakelijk aan boord eten en slapen en ook voor entertainment

<sup>16</sup> Conceptbeleid zee- en riviercruise 2020 – 2030, gemeente Amsterdam, december 2017

daar terecht kunnen. De sector als geheel groeit (situatie 2017), ontwikkelingsruimte moet echter in regionaal verband worden gerealiseerd, want de mogelijkheden in Amsterdam zijn beperkt.

### 3.3.3. Dutch Delta Cruise Port (DDCP)

De Dutch Delta Cruise Port (DDCP), opgericht in 2019, is de markt-ontwikkelende schakel in de provincie Zuid-Holland en het Deltagebied.



DDCP heeft vergelijkbare doelen als ACP in Amsterdam. In 2019 is door Projectbureau Vrolijks een nulmeting verricht. In het gebied varen ca. 40 rederijen met ca. 100 verschillende schepen. Deze groep is goed voor 2.700 calls met aan boord 400.000 passagiers (ca. 150 passagiers / boot gemiddeld).

### 3.3.4. Aanloophavens in Nederland

Uit het overzicht met aanloophavens van DDCP in de zuidwestelijke delta en de samenwerking binnen ACP wordt o.a. duidelijk dat, behalve in deze twee gebieden, in een groot deel van Nederland de riviercruisevaart niet via een centrale of regionale marketingorganisatie samenwerkt. Het totale aantal aanloophavens en/of eindbestemmingen in Nederland is erg groot. Dankzij de kleine riviercruisevaart en de motorchartervaart zijn ook kleinere vaarwegen, kanalen en aangrenzende pittoreske bestemmingen bereikbaar.

Er wordt onderscheid gemaakt in twee soorten bestemmingen: eindbestemmingen en tussenbestemmingen.

1. Een bezoek aan een eindbestemming heet een 'turnaround call'. Gasten kunnen op- of afstappen. De haven is het start of eindpunt van een cruise.
2. Een bezoek aan een tussenbestemming onderweg noemt men een 'transit call'. Tussenbestemmingen worden bezocht tijdens een cruise.

Navolgend een alfabetisch overzicht van eind- en tussenbestemmingen in Nederland die op de verschillende websites voor grote en kleine riviercruiseschepen worden genoemd. De motorchartervaart biedt nog meer mogelijkheden, omdat die schepen kleiner zijn. Het overzicht aan bestemmingen is dus niet compleet, maar geeft een aardig beeld van de vele plaatsen in Nederland die voor buitenlanders en Nederlandse toeristen in ieder geval een bezoek waard zijn.

### Bestemmingen in Nederland

|                |                |                         |
|----------------|----------------|-------------------------|
| Alkmaar        | Hellevoetsluis | Sneek                   |
| Amsterdam      | Heusden        | Spakenburg              |
| Arnhem         | Hoorn          | Stavoren                |
| Bergen op Zoom | Huizen         | Stellendam              |
| Bosch          | Kampen         | Terneuzen               |
| Brielle        | Kinderdijk     | Tholen                  |
| Bruinisse      | Leeuwarden     | Thorn                   |
| Delfzijl       | Lelystad       | Urk                     |
| Den Helder     | Lemmer         | Utrecht                 |
| Deventer       | Maasbracht     | Veere                   |
| Doesburg       | Maassluis      | Venlo                   |
| Dordrecht      | Maastricht     | Vlaardingen             |
| Drimmelen      | Makkum         | Vlissingen              |
| Eernewoude     | Medemblik      | Volendam                |
| Enkhuizen      | Middelburg     | Wijk bij Duurstede      |
| Franeker       | Middelharnis   | Willemstad              |
| Goes           | Moerdijk       | Woudrichem / Loevestein |
| Gorinchem      | Monnickendam   | Yerseke                 |
| Gouda          | Nieuwpoort     | Zaandam                 |
| Grave          | Nijmegen       | Zaanstad                |
| Groningen      | Pannerden      | Zaltbommel              |
| Haarlem        | Roermond       | Zierikzee               |
| Harderwijk     | Rotterdam      | Zutphen                 |
| Harlingen      | Schiedam       | Zwolle                  |
| Hasselt        | Schoonhoven    |                         |

*Cruisebestemmingen in Nederland, was u hier al eens geweest? Stedentrip in eigen land?*

## 3.4. De passagiersvaart in 2020

*Van de 67 kleine riviercruiseschepen in Europa incl. motorchartervaart zijn volgens het onderzoek van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (september 2019) 35 schepen in Nederland geregistreerd, meer dan de helft, en 19 in Frankrijk. De grote riviercruisevaart is een markt die nagenoeg volledig afhankelijk is van internationale toeristen, voor een heel groot deel uit de Verenigde Staten en Canada. 153 van de 359 grote riviercruiseschepen in Europa staan geregistreerd in Zwitserland, 43 in Nederland.*

### Zeecruisevaart

21 augustus stond in de NRC dat in 2019 282 zee-cruiseschepen bij de cruiseterminals in Rotterdam, Amsterdam en IJmuiden aanlegden. Volgens navraag bij de havens door de NOS waren het maar 11 schepen tot augustus, meer werden dit jaar ook niet verwacht. Na corona-uitbraken aan boord van een paar cruiseschepen begin dit jaar legden de rederijen al hun activiteiten stil. Omdat tijdens een cruise meerdere landen worden aangedaan is het ook lastig een programma te garanderen. Volgens diverse persberichten en artikelen is de zee-cruisesector druk bezig met het zoeken naar mogelijkheden om in 2021 een goede herstart te maken. Verschillende rederijen waaronder Carnival,



het moederbedrijf van onder meer Princess Cruises, Holland America Line, Costa en Carnival Cruise Line hebben een aantal schepen verkocht, maar men houdt vertrouwen in de toekomst van de sector. Boeking voor 2021 beginnen weer te lopen, maar er zijn ook berichten van maatschappijen die inmiddels faillissement hebben aangevraagd.

#### Riviercruisevaart

IG RiverCruise<sup>17</sup> uit Basel, de belangenorganisatie van de grootste Europese riviercruisebedrijven, stelde al in april dat geen enkel riviercruiseschip op de West-Europese waterwegen zijn seizoen kon beginnen. 2019 was volgens IG RiverCruise een recordjaar: 9 procent meer passagiers, 7 procent meer passagiersnachten en een verhoging van de behaalde dagtarieven. De verwachtingen voor 2020 waren dus hoog, maar de coronacrisis verpulverde die verwachtingen. In tegenstelling tot de zee-cruiseschepen, waren in augustus volgens IG RiverCruise in West-Europa weer 30% van de riviercruiseschepen onderweg. In Nederland gingen de havens op 1 juni weer open. De in het voorjaar opgelegde riviercruiseschepen konden met aanpassingen zoals de 1,5 meter maatregel weer van start. Net als in de rondvaart, wel met minder passagiers. De doelgroep werd aangepast, Nederlanders werden verleid op een riviercruiseboot kennis te maken met de bijzondere attracties in eigen land. Aan het eind van het seizoen vonden ook op een paar riviercruiseschepen besmettingen plaats<sup>18</sup>.

#### Rondvaart

Niet alleen zee-cruise en riviercruiseschepen, ook rondvaartboten, een sector die in de grote steden voor een groot deel afhankelijk is van internationale toeristen, luidden de noodklok. Deze zomer werd door sommige rederijen gevaren met minder gasten en plastic afscheidingen tussen de stoelen. Bij gebrek aan internationale toeristen was de vraag beperkt, rendabel was het niet.

#### Motorchartervaart

De motorchartervaart, kleine passagiersschepen die o.a. vaar- en fietsvakanties organiseren, hebben Nederland en Noord West Europa als vaargebied. Door de beperkte afmetingen van de schepen (tot circa 45 meter) kan gebruik gemaakt worden van het oude en fijnmazige vaarwegennet. Reizigers komen veelal uit de VS, Australië en zuidelijk Europa. Vrijwel alle reizen, die vaak al een jaar van tevoren worden geboekt en aanbetaald, zijn dit jaar geannuleerd omdat zij door restricties of de 1,5 m maatregel onuitvoerbaar werden. In de maanden augustus en september konden op beperkte schaal en met sterk gereduceerde capaciteit nieuwe contracten worden aangegaan. Dat was echter niet voldoende om de gemiste omzet goed te maken. Omzetverliezen lopen op tot 75%<sup>19</sup>.

#### “Bruine vloot”

De ‘bruine vloot’, de kleur verwijst naar de voorheen gangbare bruine zeilen en de motorpassagiersvaart in Nederland vormen met elkaar de grootste, met passagiers varende historische vloot ter wereld. Een bijzonder maritiem erfgoed dat dankzij de inspanning van talloze eigenaren, enthousiaste schippers en kapteins in stand wordt gehouden. Verdiensten worden geïnvesteerd in kwaliteitsverbetering al dan niet opgelegd door strengere regelgeving. Corona heeft binnen de bruine vloot hard toegeslagen. Het ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap (OCW) heeft 15 miljoen euro opzij gelegd voor de traditionele zeilvaart, maar in welke mate de exploitanten van de zeilschepen daarvan kunnen profiteren is nog onduidelijk. Wel zijn op hen de NOW- en TVL-subsidieregelingen van toepassing, maar desondanks moet een ongekende overlevingsstrijd geleverd worden. Een aantal schepen voer afgelopen zomer met een kleine groep of een gezin, fungeerde als vakantiehuis, B&B of verhuurde hotelkamers.

---

<sup>17</sup> <https://www.igrivercruise.com/en/>

<sup>18</sup> <https://riviercruisereiziger.nl/>

<sup>19</sup> Bron: BBZ, Belangenvereniging voor Beroepschartervaart

### Samenwerking

Corona heeft ook geleid tot nieuwe samenwerkingen. De gemeenten Hoorn, Enkhuizen en Medemblik en Ontwikkelingsbedrijf Noord-Holland Noord gaat **'Holland boven Amsterdam' promoten** met als doel mensen te verleiden een bezoek aan deze regio te brengen. Men is daarbij een samenwerking aangegaan met de BBZ en de gebiedspromotie-organisatie **Merk Fryslân**<sup>20</sup>. Merk Fryslân is de regiomarketingorganisatie voor de provincie Friesland, de Waddeneilanden en het UNESCO Waddengebied.

## 3.5. Interviews

Het verleden en heden van "de passagiersvaart" is door de verschillende onderzoeken en alle persberichten behoorlijk goed in beeld. Aanvullend zijn nog een aantal stakeholders geïnterviewd om een beter beeld te krijgen van de toekomstverwachtingen. Gesproken is o.a. met ACP, DCCP, Cruise Port Harlingen, de Bataviahaven in Lelystad, de BBZ en een aantal rederijen waaronder Boat Bike Tours.

Het hiervoor geschetste beeld werd bevestigd. In de zeecruise, riviercruise en motorchartervaart ging het goed, er was sprake van groei, tot de uitbraak van de Corona-epidemie in 2020. 2020 was voor iedereen inclusief de traditionele chartervaart een rampjaar. Over de snelheid van het herstel lopen de meningen ook niet heel ver uiteen. Primair is het herstel uiteraard afhankelijk van een vaccin tegen Covid-19, maar dan nog zal het vertrouwen terug moeten keren. Hoe groter de boot, hoe lastiger. De zeecruise met name heeft door Corona-uitbraken aan boord fors imagoschade opgelopen. Het aantal slachtoffers of besmettingen aan boord is ten opzichte van wat er daarna verder gebeurt is verwaarloosbaar, maar beelden blijven hangen.

Alle groepen zijn voor een belangrijk deel afhankelijk van klanten uit de VS en Canada. Tot en met de fietsvakanties komt ca. een derde van de klanten daar vandaan. De Amerikanen zijn met de Zwitsers ook de belangrijkste investeerders in zee- en riviercruiseschepen. Men verwacht dat de Amerikanen voor de zomer van 2021 niet in groten getale terugkomen, ook al komt er een werkend vaccin. Hopelijk een 'herstart' aan het eind van 2021. Behalve Amerikanen zijn Duitsers een belangrijke doelgroep. Groei zit verder in klanten uit Azië, Rusland, Scandinavië en Oost-Europa (zie tabel op pagina 25). De passagiersvaart in Nederland is dus nagenoeg geheel afhankelijk van internationale (inkomende) toeristen. Het merendeel daarvan komt met een vliegtuig. Men is dus sterk afhankelijk van de situatie op Schiphol en de mogelijkheden van KLM en chartermaatschappijen. Of klanten respectievelijk kunnen (fysiek), willen (marketing en gedrag) en durven (veiligheid) te komen.

Gehoopt wordt dat een deel van de zeecruise-passagiers kiest voor een riviercruise omdat het aantal te bezoeken landen dan kleiner is, dus ook de risico's. Niet in alle landen zal men Corona in 2021 volledig onder controle hebben. Regels kunnen verschillend zijn, dat maakt het lastig om programma's te maken waarbij allerlei landen worden bezocht. Programma's worden ver van tevoren vastgesteld, havens moeten worden gereserveerd, musea of excursies geboekt, bevoorradings geregeld, etc. Hoe groter de boot, des te groter de logistieke gevolgen.

Leeftijdverschillen aan boord zijn bij de verschillende aanbieders niet heel groot. 50-plussers zijn in de meerderheid, maar er zijn ook jongeren en gezinnen die wel een keer een cruise mee willen maken. Gezondheid is een actueel onderwerp. Dat is een van de redenen waarom vaar- en fietsvakanties het goed doen. Fietsen, varen, gezond bezig zijn of sporten in de buitenlucht is populair. Lockdown maatregelen ten gevolge van Corona hebben dat versterkt.

---

<sup>20</sup> <https://www.friesland.nl/nl/merkfryslan>

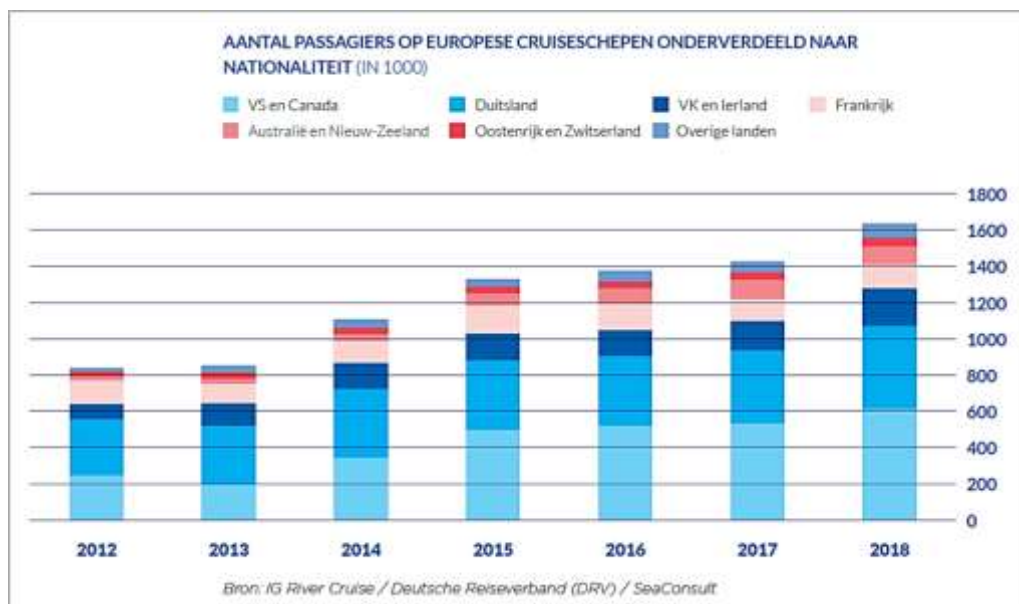
Er worden schepen verkocht, sommige zelfs gesloopt terwijl de technische levensduur nog lang niet voorbij is. De schrik zit er goed in en zo'n jaar of misschien wel twee achter elkaar komen hard aan. Er zijn ook positieve geluiden. Op lange(re) termijn is het product vaarvakanties / cruise zeker kansrijk. Sommige havens hebben voor 2021 al meer reserveringen dan voor 2020. Schepen worden verkocht, maar welke plannen hebben de kopers? Waar liggen- of ziet men kansen?

### 3.6. Samenvatting passagiersvaart

In de NMCA van 2017<sup>21</sup> werd met passagiersvaart met name bedoeld op de riviercruise-binnenvaart. De markt voor 135 m riviercruiseschepen nam toen nog sterk toe, het segment voor kleinere schepen was min of meer constant. Deze inzichten waren gebaseerd op het jaarverslag van Amsterdam Cruise Port (ACP) en de toekomstvisie van het Havenbedrijf Amsterdam. Voor de toekomst van de grote riviercruiseschepen werd in de scenario's een gematigder groeitempo aangenomen.

In deze rapportage is een breder beeld geschetst over de riviercruisevaart en motorchartervaart in Europa en in Nederland. Zijdelings worden zee-cruise, rondvaart en de traditionele (zeil)chartervaart meegenomen omdat deze sectoren voor een groot deel afhankelijk zijn van dezelfde internationale doelgroep. In de riviercruise- en motorchartervaart ging het tot 2019 prima. De vloot groeide, zeker de riviercruisevaart. In 2020 werd alles door Covid-19 anders. Na de beelden van besmettingen op zee-cruiseschepen werden alle zee-cruises en vervolgens bijna alle andere reizen (riviercruise en motor- en zeilchartervaart) geannuleerd. Er werd, voor zo ver mogelijk aan boord, omgeschakeld naar de 1,5 meter economie en bijbehorende veiligheidsmaatregelen. Er wordt in de sector gesproken over een omzetverlies van ca. 75% ten opzichte van 2019. Dat is voor veel aanbieders niet lang vol te houden.

Omdat de passagiersvaart over de hele breedte sterk afhankelijk is van internationaal toerisme wordt geen snel herstel verwacht. Navolgende grafiek geeft een beeld van de herkomst van de opvarenden op riviercruiseschepen<sup>22</sup>.



<sup>21</sup> Nationale Markt en Capaciteitsanalyse (NMVA), Deelrapportage Vaarwegen, Rijkswaterstaat, 19 april 2017

<sup>22</sup> Jaarverslag 2019 Europese Binnenvaart, Centrale Commissie voor de Rijnvaart, september 2019. Meer gegevens onder [www.inland-navigation-market.org](http://www.inland-navigation-market.org).

De VS, Canada en Duitsland zijn voor de riviercruisevaart veruit de belangrijkste doelgroepen. Dat geldt ook voor de motorchartervaart (incl. vaar- en fietsvakanties). Verhoudingsgewijs groeide het aantal passagiers uit Azië, Rusland, Scandinavië en Oost-Europa het sterkst. Omdat het internationaal toerisme in 2020 door Corona en vliegbeperkingen nagenoeg tot stilstand kwam, wordt deze economisch belangrijke sector zwaar getroffen. Nederland en met name Amsterdam, was een topbestemming. Vaarcruises naar andere delen van het land, zorgden voor de gewenste spreiding van de druk. Nu ontbreken de internationale toeristen en heeft iedereen een probleem. Gehoopt wordt op een werkend vaccin, maar een herstel wordt niet eerder verwacht dan eind 2021.

Als het vliegverkeer en het internationaal toerisme weer op gang komt, verwacht men een snel herstel van vaar- en cruisevakanties in Nederland. Ons land heeft, mede door de goede waterinfrastructuur, veel te bieden. Er is samenwerking nodig en Corona heeft tot nieuwe samenwerking geleid. De gemeenten Hoorn, Enkhuizen en Medemblik en Ontwikkelingsbedrijf Noord-Holland Noord gaat **'Holland boven Amsterdam'** promoten en is een samenwerking aangegaan met de BBZ en Merk Fryslân, de regiomarketingorganisatie voor de provincie Friesland, de Waddeneilanden en het UNESCO Waddengebied. Samenwerking in Friesland zelf staat nog in de kinderschoenen. Harlingen groeit als cruisebestemming, maar er zijn in Friesland nog veel meer mogelijkheden.

Dus genoeg kansen. Er zal geïnvesteerd moeten worden in faciliteiten, productontwikkeling en marketing, want een cruisebestemming ontwikkelen vergt een lange adem. De organisatoren van de meeste reizen zitten namelijk in de Verenigde Staten en in Zwitserland.

## 4. Conclusies

### 4.1. Recreatievaart en passagiersvaart

#### Recreatievaart 2016 - 2020

Voor de recreatievaart werd in 2016 door ons een krimp voorspeld van ca. 1% per jaar. Navolgende argumenten werden (o.a.) genoemd:

- Vergrijzing. 75% van de boten is eigendom van mensen die geboren zijn tussen 1945 en 1970 (na 1970 is het aantal geboorten met 20% gedaald).
- Jongeren hebben geen behoefte aan het bezit van een boot. Het verplicht aflossen van een hypotheek (als ze al een lening krijgen) beperkt de mogelijkheden om een boot te kopen.
- Het aantal korte vakanties neemt toe en men gaat vaker op vakantie naar het buitenland.
- De vakantiemogelijkheden zijn door de opkomst en concurrentie in de luchtvaart veel groter en gevarieerder dan vroeger.
- Het aantal bootvakanties in het buitenland neemt toe.
- Allochtonen hebben geen watersporttraditie terwijl hun aandeel in de bevolking in de komende decennia toe zal nemen van 9% in 1996 tot 31% in 2060.

In 2016 werd uitgegaan van een hoog en een laag scenario. In het scenario waarin de krimp mee zou vallen werden o.a. navolgende argumenten genoemd:

- Veiligheid voor toeristen wordt (internationaal) belangrijker
- Meer aandacht voor dagtochten (routes, “rondjes varen”, ...)
- Traditionele gebieden rond de Middellandse Zee worden te duur
- Vraag naar boten en het varen in Nederland neemt toe, omdat de prijs laag / concurrerend is
- Boot krijgt meer waardering als middel om de natuur te beleven
- Opleving korte vakanties met een boot, betaalbaar en meer mogelijkheden dan verwacht.

Een Covid-19 epidemie was niet voorspeld. Corona heeft echter alles met veiligheid te maken. Uit monitoring van de watersport en tellingen van sluispassages tot en met 2019 blijkt dat de voorspelde krimp van 1% klopte. Tot 2020. Nederlanders gingen, mochten of durfden niet op vakantie naar het buitenland. Velen kochten, huurden of leenden een boot of voeren met vrienden. De 1,5 meter economie paste de watersport na wat aanloopproblemen erg goed. Verder was het vanaf Hemelvaart en Pinkster een prachtige zomer. Eigenaren haalden hun boot terug naar Nederland. Mensen die normaalgesproken met hun boot naar het buitenland gingen, bleven in eigen land. De gevolgen waren groot. Veel boten op het water, makelaars hadden het druk, sloepen waren uitverkocht, bezettingsgraden in jachthavens gingen omhoog, het aantal passanten nam toe en de sluispassages gingen met een knik stijl omhoog. Deze trendbreuk was in 2016 niet voorzien.

#### Passagiersvaart 2016 – 2020

In 2016 werd een afname van de groei van de grote passagiersvaart voorspeld. Dat bleek vooral over Amsterdam te gaan waar de afmeermogelijkheden uitgeput raakten en kosten zoals liggeld en toeristenbelasting werden verhoogd. Het zorgde voor spreiding naar de regio, de groei ging gewoon door. Het aantal cruisebestemmingen in Nederland nam toe en telkens meer internationale toeristen ontdekten Nederland met een riviercruiseboot of via een vaar- en fietsvakantie. Enorme zee cruiseschepen legden aan in Amsterdam en Rotterdam en de rondvaartrederijen hadden niks te klagen. Tot 2020. Het internationaal toerisme viel door Covid-19 stil, dus ook de hele passagiersvaart tot en met de traditionele zeilchartervaart. Het was zelfs in Giethoorn rustig.

#### Communicerende vaten

Recreatievaart en passagiersvaart blijken communicerende vaten. Ze zijn beiden sterk afhankelijk van de mogelijkheden om veilig en voor een redelijke prijs naar het buitenland op vakantie te gaan. Als er

een vaccin is, schiet de watersport dan weer in een krimp of heeft de positieve ervaring in eigen land dit jaar veel Nederlanders aan het denken gezet? Waarom komen al die riviercruiseschepen naar Nederland? Waarom is Nederland een populaire bestemming om te gaan fietsen? Waarom staat Nederland zo hoog op de lijst wat het aantal boten per inwoner betreft? Nederland heeft 5.500 km aan bevaarbare vaarwegen, talloze plassen, het grootste zoetwatermeer van Europa, het Deltagebied en ook nog de Waddenzee. Alle provincies, steden en attracties zijn over het water uitstekend bereikbaar. Het BRTN-toervaartnet is behoorlijk op orde en nu is iedereen bezig met sloepenroutes, met het bevaarbaar maken van “de haarvaten”. Nieuwe routhemogelijkheden geënt op dag- en weekendtochten. Ook hierin loopt Nederland internationaal gezien voorop met zelfbedieningsluizen, -bruggen, -stuwen en zelfs een -overtoom<sup>23</sup>.

Scharnier tussen in- en uitgaand internationaal toerisme is de luchtvaart. In 2015 werd in de WLO<sup>24</sup> afhankelijk van het scenario, een groei van de luchtvaart voorzien van 2 tot 3% per jaar. Schiphol kon die vraag op den duur niet verwerken, daarom kwam o.a. Lelystad als “vakantievliegveld” in beeld, voor uitgaand en voor inkomend toerisme. Zou Lelystad in het post-Corona tijdperk een logistieke hub kunnen worden voor Nederland als watersportbestemming én voor de riviercruisevaart?

## 4.2. Gevolgen voor de NMCA

### 4.2.1. Recreatievaart

Dit rapport is een bouwsteen voor de NMCA, de nationale markt- en capaciteitsanalyse die Rijkswaterstaat periodiek uit laat voeren. Het gaat over een aantal hoofdvaarroutes door Nederland die van belang zijn voor de beroepsvaart. De ontwikkeling van het goederenvervoer heeft invloed op het gebruik van vaarwegen en de afmetingen van bruggen en sluisen. Omdat deze vaarwegen ook gebruikt worden door de recreatievaart, is de toekomst van de watersport dus ook van belang voor de NMCA. De volgende NMCA verschijnt in 2021.

In 2016 is in de Prognose ontwikkeling recreatievaart in 2030, 2040 en 2050<sup>25</sup>, afhankelijk van het scenario, een krimp van de recreatievaart voorspeld van ca. 1% per jaar. Dat werd veroorzaakt door m.n. de vergrijzing en gebrek aan vraag waardoor boten naar het buitenland verdwenen en er onvoldoende nieuwe boten in Nederland werden verkocht. Achtergronden zijn uitgebreid beschreven in de vorige rapportage.

Uit het onderzoek naar sluispassages blijkt dat de vaarbewegingen de afgelopen 15 jaar met ca. 2% per jaar zijn gedaald. Deels wordt dat veroorzaakt door een daling van het aantal boten en deels door verandering van het vaar- en vakantiegedrag. Dat is in 2020 in ieder geval anders geweest. Er zijn veel 2<sup>e</sup> hands boten verkocht, die meestal in Nederland bleven. Er zijn dit jaar ook meer nieuwe boten verkocht dan de afgelopen jaren, vooral sloepen, dagcruisers, ‘visboten’ en SUP-planken.

Veel mensen zijn (weer) gaan varen omdat vakantie in het buitenland geen optie was. Het kon niet, of men durfde niet. Die onzekerheid heeft er ook voor gezorgd dat minder Nederlanders met hun boot naar het buitenland gingen. Het omgekeerde effect speelde ook. Nederlanders haalden hun boot uit het buitenland terug naar Nederland, omdat de regels in het buitenland strenger waren en iedereen hier met Hemelvaart en Pinkster wel van het mooie weer en het water had genoten. Al deze effecten zorgden met elkaar voor een trendbreuk.

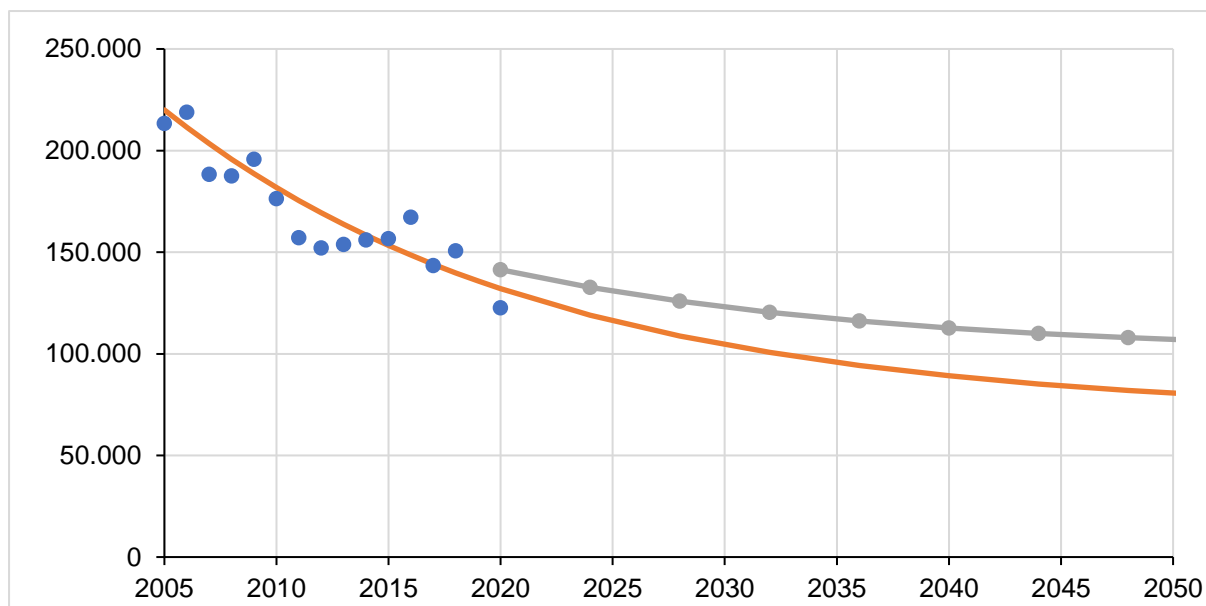
---

<sup>23</sup> [www.zelfbedieningsovertoom.nl](http://www.zelfbedieningsovertoom.nl)

<sup>24</sup> Toekomstverkenning Welvaart en Leefomgeving, WLO, PBL en CPB, 2015

<sup>25</sup> Prognose ontwikkeling recreatievaart in 2030, 2040 en 2050, rekening houdend met WLO-scenario's, Waterrecreatie Advies, augustus 2016

Over het effect in de toekomst is onvoldoende zekerheid omdat niemand weet hoe succesvol de vaccinatie zal verlopen en of en hoe snel men terug gaat naar 'het oude normaal'. Er kan een 'nieuw normaal' ontstaan omdat men er achter is gekomen dat watersport in eigen land eigenlijk heel leuk is. De havens, geïnterviewde stakeholders en adviesbureaus verwachten, los van het succes van het vaccin, dat in ieder geval een deel zal blijven. Op basis daarvan hebben wij onze voorspellingen voor de NMCA uit 2016 iets bijgesteld. Wij verwachten dat door o.a. de vergrijzing, het aantal boten per saldo langzaam verder zal krimpen, maar dat het gebruik minder snel gaat dalen. Dat levert onderstaande grafiek en tabel.



Verwachte ontwikkeling sluispassages recreatievaart in selectie sluizen NMCA

De oranje lijn geeft de verwachte daling van het aantal sluispassages van de recreatievaart tot 2050 weer. De berekende trend is gebaseerd op cijfers van de afgelopen 15 jaar. In 2019 bleek de methodiek te zijn gewijzigd, hetgeen leidde tot een lagere meting. De cijfers van 2020 zijn nog niet compleet, maar de knik omhoog ten opzichte van 2019 was duidelijk. De blauwe stip (2020) zit nu onder de oranje lijn, maar op basis van wat er dit jaar is gebeurd, hoort die boven de oranje lijn uit te komen. Middels de grijze lijn wordt aangegeven welke gevolgen de trendbreuk door Corona kan veroorzaken voor de sluispassages. De Oranjesluizen werden in 2016 gezien als uitzondering, maar het hogere aantal sluispassages bleek elke 5 jaar te worden veroorzaakt door SAIL Amsterdam.

|      |      | Hoog scenario |      |      | Laag scenario |      |      |
|------|------|---------------|------|------|---------------|------|------|
| 2015 | 2020 | 2030          | 2040 | 2050 | 2030          | 2040 | 2050 |
| 100  | 97   | 96            | 89   | 82   | 80            | 73   | 68   |

Verwachte ontwikkeling aantal boten recreatievaart

Bovenstaande scenario's Hoog en Laag zijn gebaseerd op het verwachte aantal boten met een afwijking van 10% naar boven of beneden. Afgelopen jaren is gebleken dat een gemiddelde jaarlijkse krimp van het aantal boten met 1% goed ingeschat was. Vanwege Corona vond een niet verwachte toename van het aantal boten plaats, waardoor de stand 2020 uitkomt op ca. 97. De hoge scenario's zijn gehandhaafd, de lage scenario's met een punt verhoogd ten opzichte van de eerste voorspellingen in 2016. Verschillen tussen een hoog en een laag scenario kunnen ontstaan door:

### Scenario Hoog

- Door Corona komt het belang van goede en veilige recreatiemogelijkheden in de omgeving hoger op de politieke agenda
- Meer aandacht voor dagtochten en nieuwe sloepenroutes in combinatie met betere voorzieningen (aanlegplaatsen, horeca, overnachtingsmogelijkheden, etc.)
- Toename belangstelling / waardering voor wonen aan het water zodat men makkelijk even kan gaan varen.
- Veiligheid wordt internationaal belangrijker, niet alleen vanwege terrorisme, ook vanwege gezondheid
- Nederland wordt opnieuw ontdekt inclusief “nieuwe” vaargebieden
- Aantal jonge watersporters neemt toe door varen met vrienden op een (grote) geleende, gehuurde of 2<sup>e</sup> hands gekochte boot of sloep. Argumenten: gezellig, keuzevrijheid, geen regels en spannend (o.a. Waddenzee).
- Verdere toename actieve / spannende watersporten zoals kite- en golfsurfen, windsurfen, Suppen, roeien, kanoën, (boot)vissen en snelle watersport. Argumenten: sportief, conditie en natuur
- Technologische ontwikkelingen zoals zelfbedieningsovertomen, -sluizen en passeerbare -stuwen
- Meer en betere nationale en internationale promotie over beleving vanaf het water en varen in Nederland
- Vaar-fietsvakanties, toename boten met fietsen om achterland te ontdekken
- Opleving korte vakanties met een boot, betaalbaar en meer mogelijkheden dan verwacht – door Corona versterkt
- Boot krijgt meer waardering als middel om natuur te beleven
- Vliegen / reizen naar het buitenland wordt duurder
- Meer samenwerking tussen partijen, op naar ‘het nieuwe normaal’

### Scenario Laag

- Opleving door Corona slechts tijdelijk. Zodra het elders veilig is, gaat iedereen weer vliegen en blijft de boot ongebruikt. Terug naar ‘het oude normaal’
- Jeugd is niet te overtuigen, willen niet en/of kunnen het niet betalen, problemen financiering
- Aanbod / kwaliteit zeil- en motorboten voldoet niet aan de vraag van jongere generaties
- Geen politiek draagvlak en bezuinigingen. Investerings in toervaartnet worden geschrapt.
- Bevaarbaarheid en doorvaarbaarheid, bediening bruggen en sluizen onder druk
- Mogelijkheden uitbreiding netwerk voor dagtochten krijgt onvoldoende (politieke) aandacht
- Onzekerheid over het weer, risico's met het weer in Nederland te groot.
- Prijzen in het buitenland zakken ook, vergrijzing is een internationaal probleem, Nederland onvoldoende onderscheidend
- Onverkoopbare boten blijven liggen, negatief imago watersport
- Probleem waterplanten onoplosbaar
- Te weinig financiële buffer om gevraagde kwaliteit te leveren, exploitatie onder druk
- Watersport wordt te duur, investeren in elektrisch varende boten te kostbaar. Overheidsmaatregelen niet haalbaar.



## 4.2.2. Passagiersvaart

In deze Update is ook meer inzicht ontstaan in de passagiersvaart, de riviercruisevaart in het bijzonder. Dit is een markt die nog volop in ontwikkeling is. 2020 is een rampjaar maar in 2021 verwacht men dat het internationaal toerisme weer langzaam op gang komt. Een boot blijkt een uitstekend vervoermiddel voor een brede doelgroep. Dat geldt voor de riviercruisevaart, de motorchartervaart, de zeilchartervaart en ook voor de verhuur van zeil- en motorjachten, zelfs voor sloepen.

Nederland als cruise- en watersportbestemming staat nog in de kinderschoenen. 'Amsterdam Castle in Muiden', 'Fryslân near Amsterdam', ieder moet nog even wennen, maar de talloze Chinezen in Giethoorn bewijzen dat reisafstand niet het probleem is. Nederland is een bestemming, het water verbindt. Stof voor marketeers.

In 2017 werd in de NMCA voorspeld dat het enorme groeitempo van het aantal schepen boven de 110 m is niet vol te houden zou zijn. Er was geen kaderuimte beschikbaar in met name Amsterdam en er werd dan ook een afname van de groei van de grote riviercruiseschepen verwacht. Het aantal schepen kleiner dan 110 m werd constant verondersteld.

In deze rapportage is dankzij meerdere bronnen en internationaal onderzoek meer informatie naar boven gekomen over deze sector. Bijna de hele passagiersvaart, zeecruise, riviercruise, vaar- en fietsvakanties, rondvaart en chartervaart is sterk afhankelijk van internationaal toerisme. Zeecruise en riviercruise is bijna geheel in handen van buitenlandse investeerders en organisatoren, met name Amerikanen en in Zwitserland gevestigde rederijen. De groeicijfers waren de afgelopen jaren fors, mede omdat veel schepen besteld en/of in aanbouw waren. Door Corona is de hele passagiersvaart met een klap tot stilstand gekomen. Zonder luchtvaart geen passagiersvaart en hoe groter de boot, des te moeilijker het is om de Corona maatregelen op een veilige manier te implementeren. Dus de hele sector smacht naar een vaccin. Daarna gaat het om vertrouwen in internationaal reizen al dan niet in groepsverband. Op termijn vertrouwt men dat het weer goed komt, mensen willen reizen. Over de periode waarin- en in hoeverre de markt herstelt, lopen de meningen wat uiteen.

Omdat de passagiersvaart bijna geheel afhankelijk is van het herstel van de Corvid-19 epidemie, is een nieuwe langetermijnvisie op dit moment niet te onderbouwen. Als de markt herstelt en het internationaal toerisme weer op gang komt, zijn er partijen die grote kansen in Nederland zien en zeker nog niet uitgegroeid zijn. Als bestemming is Nederland onderscheidend, Amsterdam en bijvoorbeeld Giethoorn weten daar alles van. Er zijn dus nog heel veel kansen als de infrastructuur over water op een goede manier wordt gebruikt. Toename van het aantal boten in de sluisen ten opzichte van de beroeps- en recreatievaart is beperkt. Beperkte ruimte in de havens heeft geleid tot uitbreiding van het aantal bestemmingen. Een aantal bestemmingen en rederijen aast op schaalvergroting om deze economisch interessante sector te faciliteren.

Tabel 7: Groeicijfers passagiersvaart

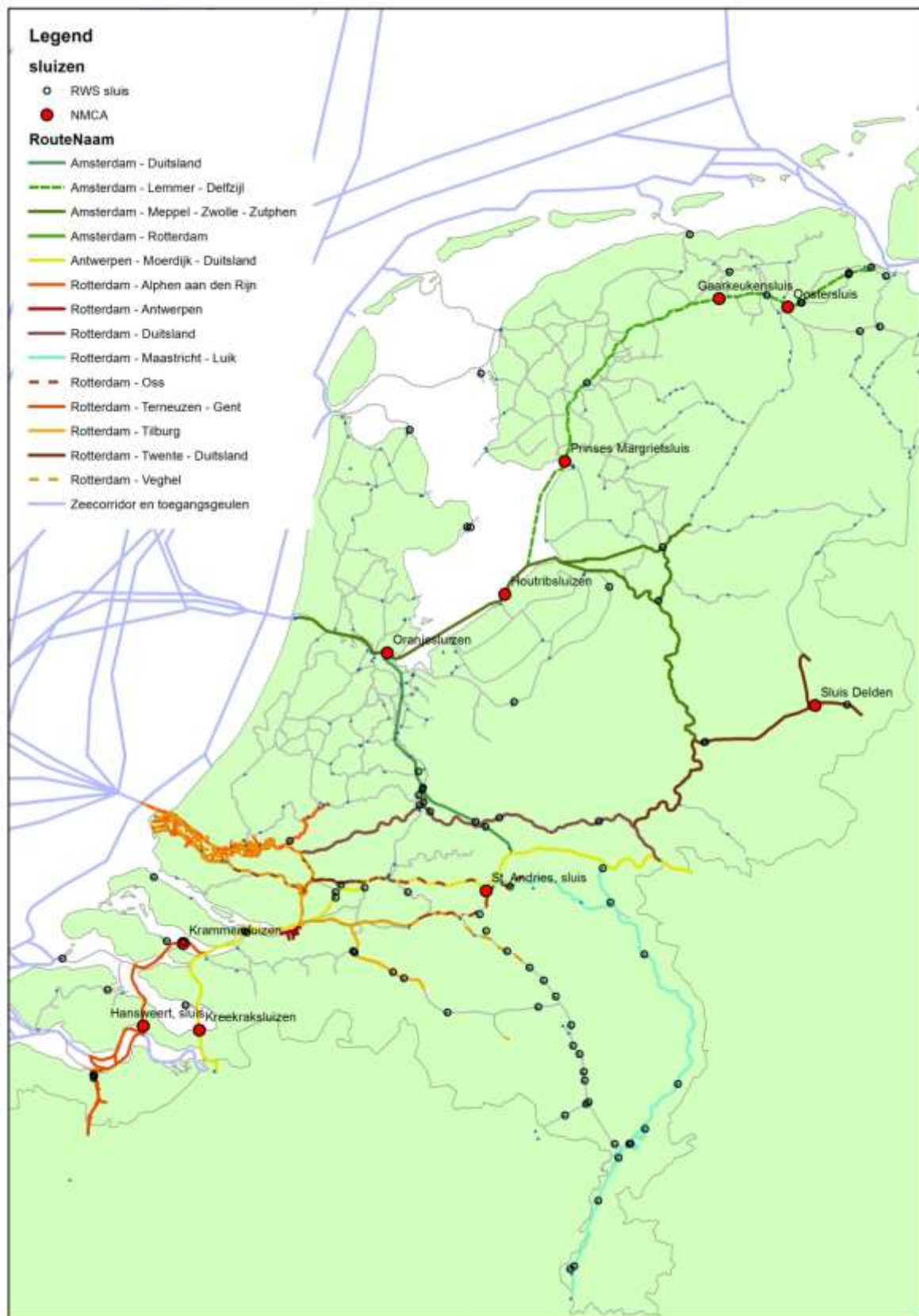
| Passagiersvaart       |      |      |      |      |      |      |      |
|-----------------------|------|------|------|------|------|------|------|
| Index 2014 = 100      | 2014 | HOOG |      |      | LAAG |      |      |
|                       |      | 2030 | 2040 | 2050 | 2030 | 2040 | 2050 |
| Scheepslengte >= 110m | 100  | 133  | 145  | 155  | 120  | 130  | 138  |
| Scheepslengte < 110m  | 100  | 100  | 100  | 100  | 100  | 100  | 100  |

Tabel 8: Groeipercentsages passagiersvaart

| Passagiersvaart                          |             |             |             |             |             |             |
|--|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Gemiddelde jaarlijkse groei in procenten | HOOG        |             |             | LAAG        |             |             |
|  | 2014 - 2030 | 2030 - 2040 | 2040 - 2050 | 2014 - 2030 | 2030 - 2040 | 2040 - 2050 |
| Scheepslengte >= 110m                    | 1.80        | 0.87        | 0.67        | 1.15        | 0.80        | 0.60        |
| Scheepslengte < 110m                     | 0.00        | 0.00        | 0.00        | 0.00        | 0.00        | 0.00        |

Cijfers Passagiersvaart uit de NMCA in 2017 ten tijde van 'het oude normaal'.

## Bijlage 1 Hoofdvaarroutes NMCA



## Bijlage 2 Vragenformulier recreatievaart

### Onderzoek Platform jachthavens 2020

Seizoen 2020 en gevolgen Corona

Deelnemer: \_\_\_\_\_

Ingevuld door: \_\_\_\_\_

#### WATERRECREATIE ADVIES BV

|  | Verandering 2020/2021<br>door (o.a.) Corona |   |   |   |    |   |   | Verwachting over 5 jaar<br>t.o.v. nu (sentiment) |   |   |    |   |  |  |
|--|---|---|---|---|----|---|---|--|---|---|----|---|--|--|
|  | -   | - | 0 | + | ++ | ? | - | -  | 0 | + | ++ | ? |  |  |
| <b>De jachthaven</b>                                 |   |   |   |   |    |   |   |  |   |   |    |   |  |  |
| 1. Aantal ligplaatsen in het water verhuurd/bezet    |   |   |   |   |    |   |   |  |   |   |    |   |  |  |
| 2. Soort boten                                       |   |   |   |   |    |   |   |  |   |   |    |   |  |  |
| Zeilboten  |   |   |   |   |    |   |   |  |   |   |    |   |  |  |
| Motorboten   |   |   |   |   |    |   |   |  |   |   |    |   |  |  |
| Open boten / sloepen                                 |   |   |   |   |    |   |   |  |   |   |    |   |  |  |
| 3. Herkomst ligplaatshouders                         |   |   |   |   |    |   |   |  |   |   |    |   |  |  |
| Nederlanders   |   |   |   |   |    |   |   |  |   |   |    |   |  |  |
| Duitsers   |   |   |   |   |    |   |   |  |   |   |    |   |  |  |
| Belgen   |   |   |   |   |    |   |   |  |   |   |    |   |  |  |
| Overig   |   |   |   |   |    |   |   |  |   |   |    |   |  |  |
| 4. Bootovernachtingen van passanten                  |   |   |   |   |    |   |   |  |   |   |    |   |  |  |
| Gemiddelde verblijftijd (aantal nachten)             |   |   |   |   |    |   |   |  |   |   |    |   |  |  |
| <b>Overige sectoren</b>                              |   |   |   |   |    |   |   |  |   |   |    |   |  |  |
| 5. Winterstalling                                    |   |   |   |   |    |   |   |  |   |   |    |   |  |  |
| 6. Reparatie en onderhoud                            |   |   |   |   |    |   |   |  |   |   |    |   |  |  |
| 7. Watersportwinkel                                  |   |   |   |   |    |   |   |  |   |   |    |   |  |  |
| 8. Jachtverhuur (incl. sloepen)                      |   |   |   |   |    |   |   |  |   |   |    |   |  |  |
| 9. Jachtmakelaars en -bemiddelaars                   |   |   |   |   |    |   |   |  |   |   |    |   |  |  |
| 10. Particuliere verkoop / Marktplaats etc.          |   |   |   |   |    |   |   |  |   |   |    |   |  |  |
| 11. Zeilscholen (cursisten)                          |   |   |   |   |    |   |   |  |   |   |    |   |  |  |
| 12. Vaarscholen / vaarbewijs etc. (cursisten)        |   |   |   |   |    |   |   |  |   |   |    |   |  |  |
| 13. Zeilwedstrijden en evenementen                   |   |   |   |   |    |   |   |  |   |   |    |   |  |  |
| 14. Kleine watersport (suppen, surfen, kanoën, etc.) |   |   |   |   |    |   |   |  |   |   |    |   |  |  |
| 15. Oeverrecreatie (strandbezoek, vissen, etc.)      |   |   |   |   |    |   |   |  |   |   |    |   |  |  |
| 16. Horeca   |   |   |   |   |    |   |   |  |   |   |    |   |  |  |
| 17. Kampeersector                                    |   |   |   |   |    |   |   |  |   |   |    |   |  |  |
| 18. Verhuur recreatiewoningen                        |   |   |   |   |    |   |   |  |   |   |    |   |  |  |
| 19. Passagiersvaart (chartervaart t/m riviercruise)  |   |   |   |   |    |   |   |  |   |   |    |   |  |  |
| <b>Regio's, toekomst watersport</b>                  |   |   |   |   |    |   |   |  |   |   |    |   |  |  |
| 20. IJsselmeergebied (groot water)                   |   |   |   |   |    |   |   |  |   |   |    |   |  |  |
| 21. Randmeren  |   |   |   |   |    |   |   |  |   |   |    |   |  |  |
| 22. Waddenzee  |   |   |   |   |    |   |   |  |   |   |    |   |  |  |
| 23. Deltagebied                                      |   |   |   |   |    |   |   |  |   |   |    |   |  |  |
| 24. Friesland  |   |   |   |   |    |   |   |  |   |   |    |   |  |  |
| 25. Hollandse Plassen                                |   |   |   |   |    |   |   |  |   |   |    |   |  |  |
| 26. Overig binnenwater                               |   |   |   |   |    |   |   |  |   |   |    |   |  |  |
| <b>Verandering gedrag</b>                            |   |   |   |   |    |   |   |  |   |   |    |   |  |  |
| 27. Aantal vaardagen per boot                        |   |   |   |   |    |   |   |  |   |   |    |   |  |  |
| 28. Aantal dag- en weekendtochten                    |   |   |   |   |    |   |   |  |   |   |    |   |  |  |
| 29. Participatie jongeren in de watersport           |   |   |   |   |    |   |   |  |   |   |    |   |  |  |
| 30. Opmerkingen / toelichting:                       |   |   |   |   |    |   |   |  |   |   |    |   |  |  |