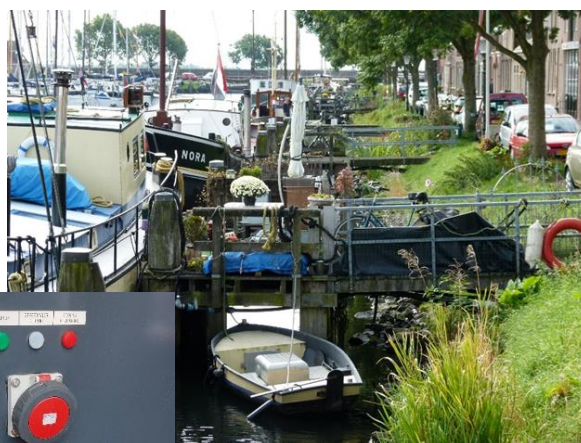


Toekomst havens Enkhuizen,

kansen en bedreigingen
recreatievaart, chartervaart en (rivier)cruisevaart



**WATERRECREATIE
ADVIES BV**



Lelystad, 28 december 2023

Foto omslag: Riviercruiseschepen aan de L-steiger met water- en stroomaansluitingen, de Oosterhaven met historische schepen, de 'refit' van de Baruna uit 1937 bij VMG Yachtbuilders en Museumschip de Halve Maen in de Oude Haven van Enkhuizen.

Opdrachtgever:

The logo for SED consists of the letters 'S', 'E', and 'D' in a bold, sans-serif font. The 'S' is green, the 'E' is blue, and the 'D' is orange.

SED
Postbus 20, 1610 AA, Bovenkarspel
Contactpersoon: D. Laan
T: 0228 - 534606
deciree.laan@sed-wf.nl

Opdrachtnemer:

**WATERRECREATIE
ADVIES BV**



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

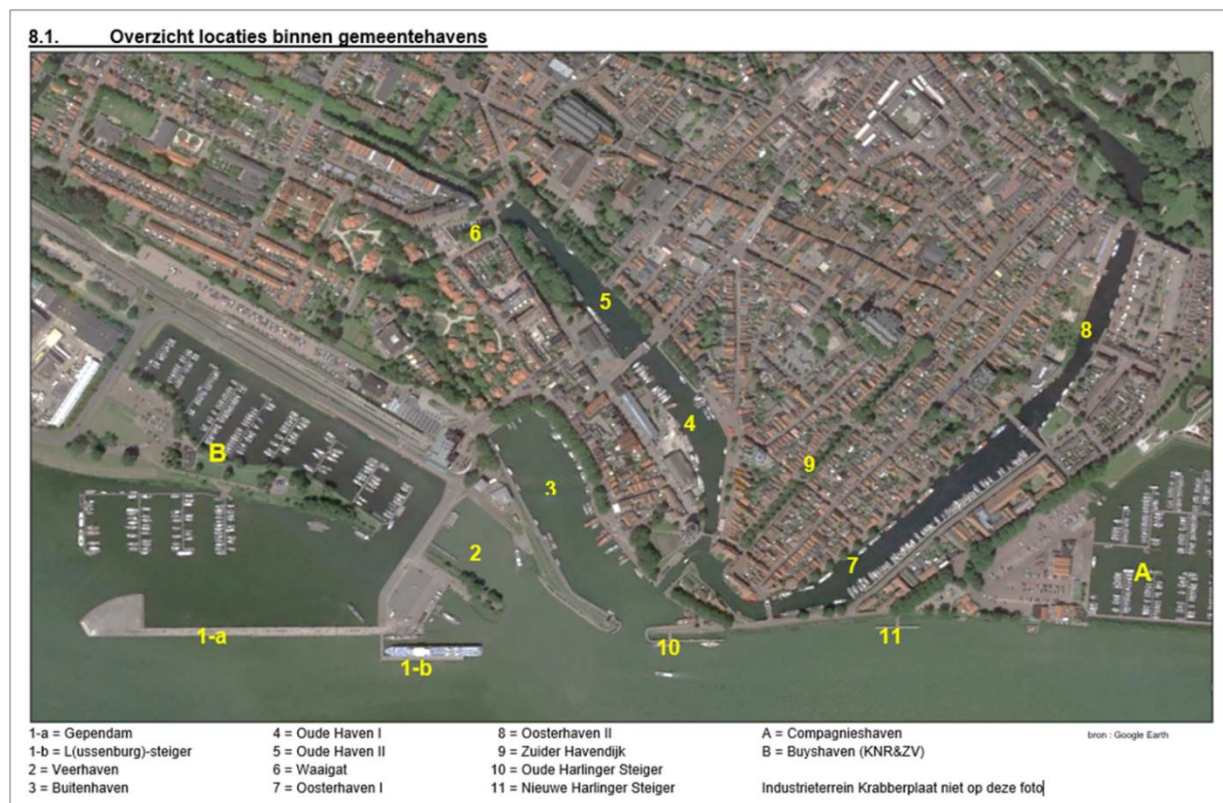
Inhoudsopgave

1. Inleiding	1
2. Marktontwikkelingen	2
2.1. Recreatievaart	2
2.2. Chartervaart, kleine passagiersvaart en fietscruise	4
2.3. Riviercruise	6
2.4. Conclusie recreatievaart, (motor)chartervaart en riviercruisevaart	8
3. Gevolgen voor de havens in Enkhuizen	10
3.1. De jachthavens	10
3.2. Havens voor de chartervaart	10
3.3. Ligplaatsen voor de Riviercruisevaart	12
4. Samenvatting en aanbevelingen	13
4.1. Samenvatting.....	13
4.2. Aanbevelingen	13
Bijlagen	14
5. Gevolgen vergrijzing, waterplanten en overige ontwikkelingen in het IJsselmeergebied ...	15
5.1. Gevolgen vergrijzing	15
5.2. Gevolgen overlast waterplanten, Kornwerderzand en zoutindringing.....	17
5.3. Tarieven en tariefssystemen, Wet Markt en Overheid	18
6. Ontwikkeling en Benchmark Riviercruisevaart	20
6.1. Integrale Mobiliteitsanalyse Rijkswaterstaat 2021	20
6.2. Onderzoek Cruisetoerisme in Vlaanderen 2023	21
6.3. Benchmark Riviercruise.....	25
6.4. Conclusie	28
7. Vuilwater / rioolaansluitingen en stroom (Liander)	29
7.1. Riool- en vuilwateraansluitingen.....	29
7.2. Stroom, capaciteit en oplaadpunten	31
7.3. Een praktijkvoorbeeld, IJburg (Amsterdam) en de gevolgen voor Enkhuizen	32

Alles uit deze uitgave mag worden gekopieerd, maar dan wel met bronvermelding 'Waterrecreatie Advies 2023'. Het is niet toegestaan cijfers uit dit onderzoek te bewerken, aan te passen en/of onder eigen naam (bron) te publiceren.

1. Inleiding

De gemeente Enkhuizen heeft aan Waterrecreatie Advies gevraagd een update te schrijven van de Ontwikkelingsvisie havens Enkhuizen 2017 – 2022. In 2015 heeft Waterrecreatie Advies een Havenvisie voor Enkhuizen geschreven die als bouwsteen heeft gefungeerd voor de visie 2017-2022. Veel suggesties, aanbevelingen en actiepunten uit de Havenvisie en de Ontwikkelingsvisie zijn overgenomen of gerealiseerd. De parkeerproblematiek bij het Dirck Chinaplein is opgelost. In de Oosterhaven zijn vrijgekomen percelen bedrijfswater inmiddels bezet door varende woonschepen. In de Oosterhaven 2 vinden ontwikkelingen plaats, er wordt gezocht naar mogelijkheden voor een haven voor kleine bootjes / sloepen in combinatie met woningbouw. Een deel van het bedrijfswater in de Oude Haven 1 is beschikbaar gekomen voor passanten. Er zijn ook actiepunten nog niet gerealiseerd zoals het nemen van een besluit over de ligplaatsen langs de Dijk achter de brug in de Oude Haven 2. Hetzelfde geldt voor de doorontwikkeling van Krabbersplaat en de aanleg van een golfbreker.



Overzichtskarta havens uit Ontwikkelingsvisie havens 2017 - 2022

In de afgelopen jaren is er in Nederland, maar ook in Enkhuizen veel gebeurd. Nationaal en internationaal hebben wij te maken gehad met de gevolgen van de coronapandemie. Oorlog in Oekraïne en de situatie in Israël en Gaza heeft invloed op de veiligheid in de wereld en het reisgedrag van Nederlanders en toeristen uit het buitenland. Omdat toerisme voor Enkhuizen belangrijk is, zijn de gevolgen in Enkhuizen merkbaar. Ook discussies over klimaatverandering, CO2 uitstoot, waterplanten in het Markermeer en bijvoorbeeld beschikbare ruimte en overlast van toeristen in Amsterdam heeft gevolgen voor Enkhuizen.

In deze Toekomstvisie gaan we in op de gevolgen. De visie gaat over de recreatievaart, de chartervaart en de riviercruisevaart en de mogelijke toekomst van alle havens in Enkhuizen. Het is een bouwsteen voor een bredere toekomstvisie. Parallel aan deze visie op de havens wordt namelijk een Horecavisie en een Toeristenvisie opgesteld. In een interactief proces met bewoners wordt daarna verder gesproken over de gewenste toekomst van Enkhuizen. In de bijlagen, hoofdstuk 5, 6 en 7 staat meer achtergrondinformatie over ontwikkelingen die invloed hebben op die toekomst.

2. Marktontwikkelingen

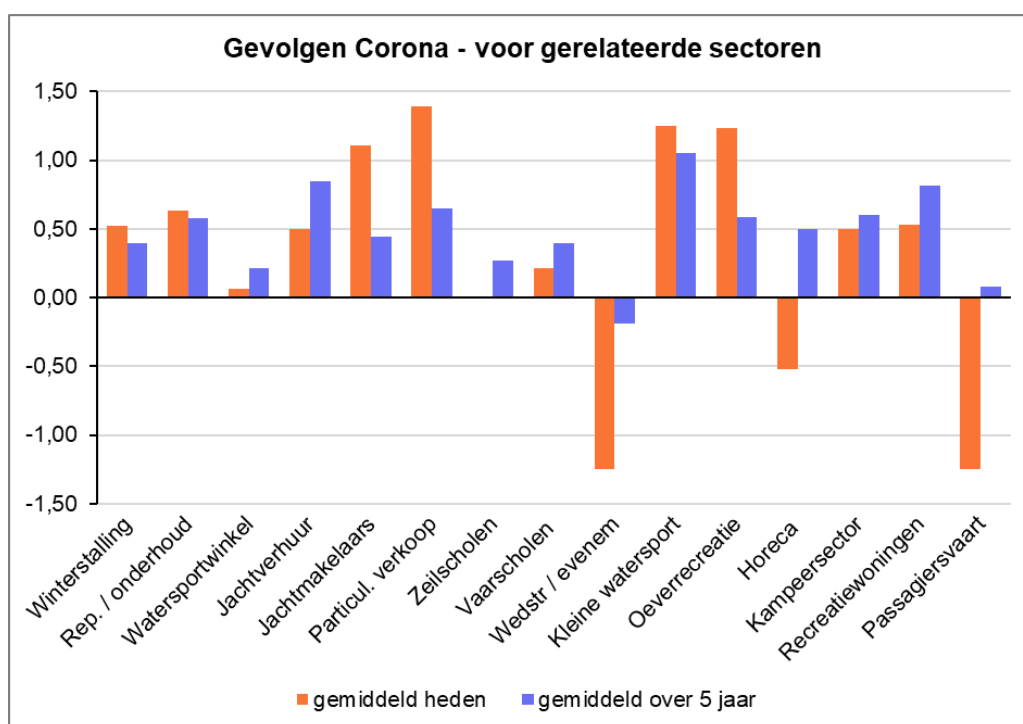
2.1. Recreatievaart

Voor Corona t/m 2020

Ontwikkelingen en trends rond de te verwachten ontwikkeling van de recreatievaart t/m 2050 zijn door Waterrecreatie Advies in opdracht van Rijkswaterstaat voor het eerst beschreven in 2016¹. In de periode 2012 – 2019 nam het aantal recreatievaartuigen in Nederland af met gemiddeld 1% per jaar. Oorzaak met name vergrijzing en lage luchtvaarttarieven. Jongeren zagen op tegen onderhoudskosten van een boot. Een vaste baan, een huis en kinderen gingen voor. Vraag en aanbod waren niet in balans. Dat gold niet voor de hele waterrecreatiesector. De kleine watersport en oeverrecreatie deden het goed. Het aantal zeiljachten nam af en het aantal motorboten, m.n. sloepen nam toe. Per saldo 1% krimp per jaar in de jachthavens omdat de meeste sloepen bij particuliere woningen terechtkwamen.

Oktober 2020

In 2020 is in opdracht van Rijkswaterstaat een update van het onderzoek uit 2016 geschreven. In dat rapport werden ook de ontwikkelingen in de kleine passagiersvaart (chartervaart) en de riviercruisevaart meegenomen². Het eerste Corona-jaar was achter de rug, ingegaan werd op de te verwachten gevolgen. Meer dan 30 jachthavens, makelaars, verhuurbedrijven en o.a. collega-adviesbureaus hebben meegedaan aan een onderzoek. Gevraagd is naar de verwachting voor de komende 5 jaar (na Corona). De watersportsector bestaat uit allerlei segmenten. Navolgend het resultaat.



Grafiek: Verwachting per sector, oktober 2020 na het eerste Coronajaar. 5-puntschaal, enquête ingevuld door jachthavens, jachtmakelaars, verhuurders en collega-adviesbureaus.

¹ Prognose ontwikkeling recreatievaart in 2030, 2040 en 2050, augustus 2016 in opdracht van Rijkswaterstaat | Water, Verkeer en Leefomgeving (WVL)

² Update ontwikkeling recreatievaart in 2030, 2040 en 2050, inclusief Passagiersvaart en gevolgen Corona, december 2020 in opdracht van Rijkswaterstaat | Water, Verkeer en Leefomgeving (WVL)

Met de wedstrijdsport, horeca en passagiersvaart ging het in 2020 nog slecht, herstel zou langer duren. Binnen de watersport waren de verwachtingen verder positief, met de nodige verschillen per segment.

De vraag was of en hoe lang deze opleving in de watersport blijvend zou zijn, maar voorlopig waren de verwachtingen in de meeste sectoren positief. Bezettingsgraden in jachthavens gingen omhoog en makelaars en reparatiebedrijven hadden het druk. Dat kwam niet alleen door Corona, maar vooral ook door de vergrijzing. Hoelang de opleving zou duren, was de vraag.

November 2023

Drie keer per jaar vindt een bijeenkomst plaats van het Platform jachthavens IJsselmeergebied en Waddenzee³. De havens beheren ca. 50% van alle ligplaatsen in het IJsselmeergebied (incl. Randmeren). De Waddeneilanden zijn ook lid van het Platform omdat zij qua passanten voor het grootste deel afhankelijk zijn van de boten uit het IJsselmeergebied. In 2022 waren die boten goed voor 110.000 bootovernachtingen op de Waddeneilanden. In maart 2023 is een monitor binnen dit platform uitgevoerd⁴. De monitor bevestigt dat de gemiddelde bezettingsgraad bij de jachthavens weer oploopt. Er zijn wel regionale verschillen.

In het kader van deze opdracht is verder gesproken met de exploitanten van de havens in Enkhuizen. Behalve de Sloepenhaven (6) achter in de Oude Haven 2 en ligplaatsen bij bedrijven aan de Krabbersplaat zijn de ligplaatsen voor recreatievaartuigen verdeeld tussen de gemeente Enkhuizen (Havendienst), de Compagnieshaven en de Buyshaven. Deze 3 havens, waarbij de ligplaatsen van de gemeente verdeeld zijn over meerdere havenkommen, hebben gezamenlijk 1.060 vaste ligplaatsen. Alle ligplaatsen zijn verhuurd, de bezetting in Enkhuizen is 100% en de (gezamenlijke) wachtlijst is hoog. Het aantal bootovernachtingen van passanten (2023) bedraagt ca. 35.000. In 2012 was de bezettingsgraad 95,5% en het aantal bootovernachtingen ca. 25.000⁵. Dus de watersport in Enkhuizen groeit nog steeds. Navolgend de sterke en zwakke punten (SWOT), zoals genoemd tijdens de verschillende gesprekken met de 3 havens in Enkhuizen:

Sterk

- De centrale ligging van Enkhuizen in het IJsselmeergebied
- Verschillende soorten havens, van rustig tot druk, met goede voorzieningen
- Gezellige sfeer in de stad met o.a. een gevarieerd horeca- en winkelaanbod
- Geen problemen met waterplanten

Zwak

- Onkruid Gependam en achter parkeerplaatsen Dirck Chinaplein

Kansen

- Nautisch bedrijventerrein Krabbersplaat: doorvaart / toegang verplaatsen van Ventis naar de dijk tussen de 2^e en de 3^e windmolen.
- Drijvende schiphuizen i.c.m. wonen langs dijk bij Ventis zodat de kade beter gebruikt kan worden
- Verbeteren wandel- en fietspad tussen de Buyshaven en het stationsplein.
- Energieopwekkende damwand, warmtepomp, zonnepanelen op gebouwen (Compagnieshaven)

Bedreigingen

- Vergrijzing en waterplanten

³ <https://www.waterrecreatieadvies.nl/nl/projecten/platform-jachthavens.html>

⁴ Monitor IJsselmeergebied en Waddenzee, Waterrecreatie Advies, maart 2023, niet gepubliceerd.

⁵ Havensvisie Enkhuizen op basis monitor 2012

- Kosten investeringen in milieuvorzieningen (vuilwater / rioolaansluitingen) en problemen piekvermogen stroom / capaciteit Liander (*)
- Verdere toename Toeristenbelasting
- Wetgeving / vergunningen

(*) Meer informatie in Bijlagen, Hoofdstuk 7.

2.2. Chartervaart, kleine passagiersvaart en fietscruise

Voor Corona t/m 2020

Onderzoek wat Rijkswaterstaat doet of laat doen is o.a. van belang voor “een vlot en veilig scheepvaartverkeer”. Het scheepvaartverkeer bestaat uit verschillende categorieën beroepsvaart, waaronder chartervaart (klein t/m 40 m), fietscruise (41 t/m 55 m), oude riviercruiseschepen 56 t/m 110 m) en riviercruisevaart (> 110m). Afmetingen van alle schepen, soort lading en bijvoorbeeld aantal passagiers worden centraal geregistreerd. Sluispassages worden geteld met behulp van geautomatiseerde systemen⁶. Daarom weet Rijkswaterstaat welke schepen hun sluisen passeren. Rijkswaterstaat baseert toekomstverwachtingen o.a. op die telgegevens⁷. Meer informatie in Bijlagen, Hoofdstuk 6.1.

Relevant voor deze rapportage over de toekomst van de havens in Enkhuizen zijn de telgegevens en toekomstverwachtingen van Rijkswaterstaat over de passagiersvaart. Telgegevens van de Krabbersgatsluis zijn niet gepubliceerd, wel de gegevens van de Houtribsluis in Lelystad en de Oranjesluizen in Amsterdam.

De *zeilende chartervaart*, of “bruine vloot” heeft het al jaren moeilijk. Er zijn of waren in Nederland en in het buitenland in 2022 ca. 400 schepen actief (300 zeilende charterschepen en 50 motorcharterschepen die op binnenwater varen en 50 zeilschepen die actief zijn in de zeevaart)⁸. De meeste schepen hebben hun thuishaven, de haven waar passagiers gewisseld worden in Enkhuizen of Harlingen. Beide havens hebben ca. 80 ligplaatsen voor de chartervaart.

Sinds eind 2018 moeten alle historische schepen die langer zijn dan 20 meter en met meer dan 12 passagiers varen een geldig Certificaat van Onderzoek (CvO) hebben. Het CvO vraagt investeringen en aanpassingen aan schepen. Voor de kleinere charterschepen is het vaak niet rendabel aan die eisen te voldoen. Schepen worden uit de actieve vaart gehaald, verkocht en/of omgebouwd tot woonschip. Schippers gingen met pensioen, want ook in deze sector heeft men last van vergrijzing. Grote schepen bleven varen of werden nog verder verlengd om de benodigde investeringen terug te kunnen verdienen. Door Corona kwam de hele chartervloot stil te liggen. Aan boord kon de onderlinge afstand van 1,5 meter niet worden gegarandeerd en buitenlandse toeristen bleven weg. Dit gold voor de hele passagiersvaart met kleine schepen, de rondvaart, de zeilende chartervaart, de fietscruise (motorchartervaart) en ook voor de grotere riviercruise- en zeecruiseschepen.

De *fietscruise / motorchartervaart* kwam voor Corona snel tot ontwikkeling. Zij profiteerden van de grijze golf gepensioneerden en de behoefte van (een deel van) die groep aan een sportieve avontuurlijke vakantie. Op deze niche werd door Nederlandse rederijen goed ingespeeld. Veel voormalige kleine vrachtschepen werden verbouwd tot relatief luxe passagiersschip en verspreidden zich door Europa. Kleinschaligheid was een voordeel. Passagiers verplaatsten zich per fiets en slapen aan boord. Het schip was een varende hotel, het aantal (dure) bemanningsleden beperkt. Met

⁶ Automatiseringssysteem IVS Next importeert relevante gegevens van schepen die via BICS gemeld worden.

⁷ Sluiscapaciteitsstudie Integrale Mobiliteitsanalyse, mei 2021

⁸ Bron BBZ, Kerncijfers Chartervaart 2022, <https://www.debbz.nl/devloot>

kleine groepen kon men de drukte ontwijken en plaatsen bezoeken die voor zeilschepen en grotere passagiersschepen onbereikbaar waren.

Na Corona

Na een aantal dodelijke ongelukken in de zeilende chartervaart en recent een geknakte stalen mast, raakte een keuringsbureau in de binnenvaart zijn licentie kwijt en kwam de chartervaart niet goed uit de startblokken⁹. De fietscruise / motorchartervaart had hier geen last van en kwam zelfs sneller dan de grotere passagiersschepen weer op gang.

In het kader van deze opdracht is hier over gesproken met de BBZ (Belangenvereniging Beroepschartervaart) en met Boat Bike Tours een Nederlandse rederij die vaar-fietsvakanties in Europa verzorgt. Op jaarbasis vervoert deze rederij met 26 schepen ca. 20.000 passagiers. De doelgroep voor vaar-fietsvakanties komt voor bijna 100% uit het buitenland, vooral uit Amerika, Canada en Duitsland¹⁰. Ook Boat Bike Tours komt geregeld met schepen in Enkhuizen.

Navolgend de sterke en zwakke punten (SWOT), zoals genoemd tijdens de gesprekken met de BBZ en Boat Bike Tours over de chartervaart en de motorchartervaart (fietscruise) in Enkhuizen:

Sterk

- De centrale ligging van Enkhuizen in het IJsselmeergebied (BBZ)
- Goede parkeervoorzieningen bij de Gependam en het station (allen)
- Voldoende ligplaatsen tot ca. 55 m (allen)
- Gegarandeerde plek is belangrijk (fietscruise)

Zwak

- Onzekerheid over voldoende capaciteit Liander / stroomaansluitingen in de toekomst (*)

Kansen

- Betere promotie i.c.m. Hoorn, Medemblik en Friesland over mogelijkheden in het achterland
- Gidsen Oud Enkhuizen / City Marketing / seizoenverlenging / spreiding druk
- Europeanen besteden meer dan Amerikanen en Canadezen, aandacht voor doelgroepen
- Kleine schepen fietscruise, luxe segment, gedoseerd bezoek aan de stad, meer stadswandelingen, hogere bestedingen (fietscruise)
- Ligplaatsen varende charterschepen langs de Dijk (Oude Haven 2), incl. aansluiting riool
- Persleiding van schepen Gependam naar riool. Te realiseren voor 2030 (*)
- Betere gescheiden vuilinzameling i.v.m. Green Key-wensen passagiers¹¹
- Erfgoedbeleid en monumentenbescherming maritiem erfgoed

Bedreigingen

- Verdere toename Toeristenbelasting (BBZ)
- Wetgeving / vergunningen (BBZ)

(*) Meer informatie in Bijlagen, Hoofdstuk 7.1. en 7.2.

⁹ NBKB, Nederlands Keuringsbureau voor de Binnenvaart door de Raad voor Accreditatie geschorst, Leeuwarder Courant, 31 oktober 2023

¹⁰ Interview Jan Timmermans, managing director Boat Bike Tours, 30 oktober 2023

¹¹ <https://www.greenkey.nl/green-key-bedrijven>

2.3. Riviercruise

Behalve de zeilende chartervaart en fietscruise schepen (tot ca. 55 meter), heeft Enkhuizen 5 ligplaatsen voor riviercruiseschepen tot 135 m. Het betreft 3 schepen aan de L-steiger en 2 schepen aan de Gependam (vakken H, I en J, **t/m mei**). De grootste vraag naar ligplaatsen voor riviercruiseschepen in Enkhuizen loopt t/m mei (bollenperiode). Na mei komen deze plaatsen weer vrij voor de chartervaart (en fietscruise). De Oude Harlingensteiger wordt alleen gebruikt voor schepen tot 55 m. In het kader van deze opdracht is met een bijdrage van Rijkswaterstaat onderzoek gedaan naar de riviercruisesector in het IJsselmeergebied, in Enkhuizen, Hoorn, Lelystad en Amsterdam. Meer informatie in Bijlagen, Hoofdstuk 6.

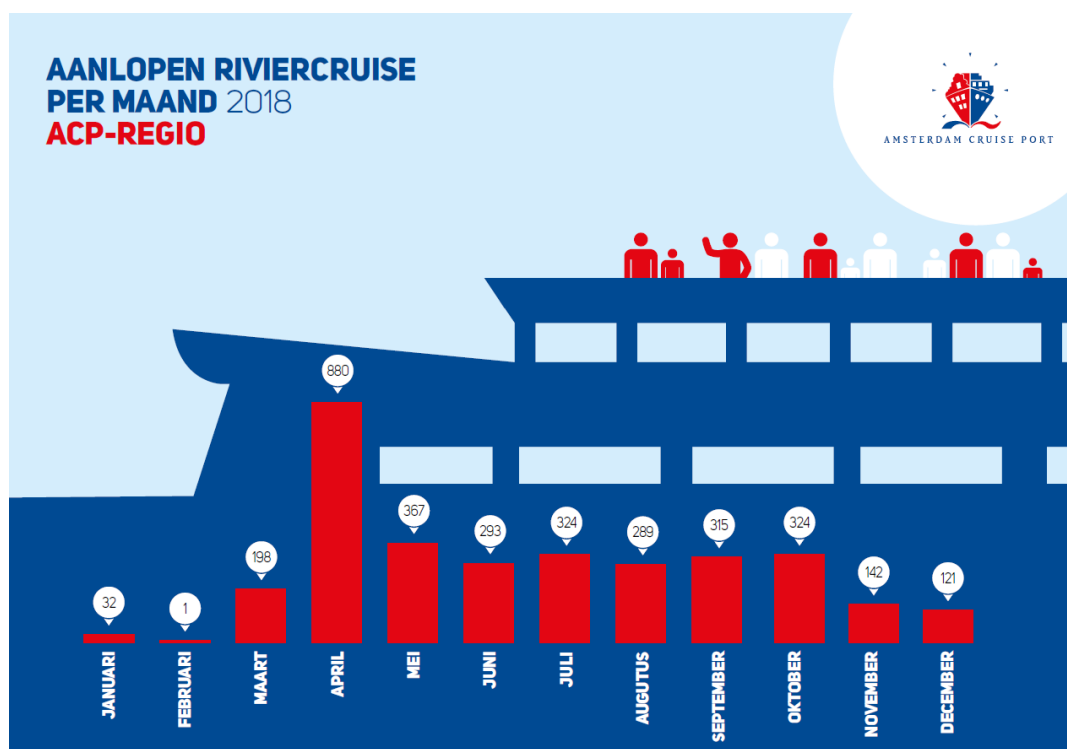
Verder is o.a. gebruik gemaakt van een groot onderzoek in België (Wallonië en m.n. Vlaanderen) over riviercruise- en zeecruiseschepen en de impact op- en gevolgen voor de omgeving¹².

Voor Corona t/m 2020

In de *Update prognose ontwikkeling recreatievaart in 2030, 2040 en 2050*¹³ is een hoofdstuk gewijd aan de ontwikkeling van de passagiersvaart en de gevolgen van Corona. Er zijn toen o.a. gegevens gebruikt uit onderzoek en het jaarverslag van Amsterdam Cruise Port (ACP) en de Toekomstvisie van het Havenbedrijf Amsterdam. Amsterdam is niet alleen nationaal, maar ook internationaal een belangrijk knooppunt voor rivier- en zeecruiseschepen. Een soort op- en afstapplaats waarbij Schiphol voor de internationale passagiers een belangrijke rol speelt.

Ter vergelijking, in 2018 had Amsterdam 2.007 bezoekende riviercruiseschepen ('calls' of 'aanlopen' van schepen groter dan 55 m) van de in totaal 3.286 calls in deze regio (Lelystad, Huizen en de hele provincie Noord-Holland t/m Den Helder). Enkhuizen was met 289 calls nog een van de belangrijkste.

Uit het onderzoek van ACP, waar Enkhuizen lid van is, blijkt verder dat verreweg de meeste riviercruiseschepen hier in april zijn. Dat is belangrijk om inzicht te krijgen in de te verwachten drukte.



¹² Onderzoek naar eigenschappen en impact van cruisetoerisme in Vlaanderen, Toerisme Vlaanderen, 2023

¹³ Update prognose ontwikkeling recreatievaart in 2030, 2040 en 2050 inclusief Passagiersvaart en gevolgen Corona, Waterrecreatie Advies in opdracht van Rijkswaterstaat | Water, Verkeer en Leefomgeving, december 2020

Uit een Europees onderzoek¹⁴ bleek dat de riviercruisemarkt sinds 2013 heel snel groeide. In 2013 voeren er ca. 250 schepen in Europa, in 2018 359 schepen (+ 40%) en er waren nog 20 schepen in aanbouw.

Corona

Vanaf 2019 viel de hele rivier- en zee-cruise markt stil. Er was geen vaccin en 1,5 meter afstand was aan boord niet te garanderen. In 2020 probeerde men voorzichtig weer in een klein gebied of met minder passagiers te varen, maar na een besmetting en evacuatie lag de vloot weer stil. Voor Nederland geen inkomend toerisme. Vanaf juni ging het weer een beetje. Sommige Nederlanders gingen met een camper naar Frankrijk, maar dat was een hele onderneming. In Nederland werden veel boten verkocht, goed voor de watersport. Varen met je eigen familie, geen problemen met 1,5 meter.

In augustus 2020 waren 35% van de riviercruiseschepen, weer voorzichtig onderweg. De zee-cruise lag nog stil. Met gemiddeld 2.000 passagiers waren de risico's voor zee-cruiseschepen te groot.

Na Corona

In 2021 kwam het toerisme weer op gang en daarmee ook de riviercruiseschepen. In 2022 had Enkhuizen alweer 363 calls, meer dan voor Corona.

De riviercruisemarkt en samenwerking in Nederland

In 2020 hebben wij gesproken met ACP over de markt in deze regio, maar ook met DDCP, Dutch Delta Cruise Ports, opgericht in 2019¹⁵. DDCP promoot de riviercruisevaart in zuidelijk Nederland. De riviercruisevaart in Friesland heeft haar kern in Harlingen (Cruise Port Harlingen)¹⁶.

Corona heeft geleid tot nieuwe samenwerkingsverbanden binnen de riviercruisemarkt. De gemeenten Hoorn, Enkhuizen en Medemblik en Ontwikkelingsbedrijf Noord-Holland Noord zouden 'Holland boven Amsterdam' gaan promoten met als doel mensen te verleiden een bezoek te brengen aan deze regio. Men is daarbij een samenwerking aangegaan met de BBZ en Merk Fryslân, de regiomarketingorganisatie voor de provincie Friesland, de Waddeneilanden en het Unesco Waddengebied.

Anno 2023 is van deze samenwerking weinig terecht gekomen. ACP heeft sinds 2018 geen cijfers meer gepubliceerd en wordt per 1 januari 2024 opgeheven. Harlingen gaat voor eigen kracht en richt zich op riviercruise- en kleine zee-cruiseschepen (tot 160 meter). DDCP is vooral actief vanuit Rotterdam waar een enthousiaste kern zit die kansen ziet en meelift op de groeiambities van Rotterdam. In Amsterdam is een ontmoedigingsbeleid van kracht voor zee-cruiseschepen i.v.m. CO₂-uitstoot. Voor riviercruiseschepen is Amsterdam ook vol. Alle ligplaatsen die o.a. nodig zijn om internationale passagiers te wisselen of Amsterdam te bezoeken zijn gerealiseerd. Verdere uitbreiding is niet mogelijk omdat er onvoldoende stroomcapaciteit is, maar ook omdat de bevolking en de politiek van mening zijn dat de grenzen aan toerisme in Amsterdam bereikt zijn. Dit beeld komt ook naar voren uit het onderzoek in België (2023). In een interview met de directeur van Cruise Port Amsterdam (december 2023) werd Enkhuizen gewaarschuwd voor situaties "zoals in Zaanstad".

Navolgend de voor Enkhuizen sterke en zwakke punten (SWOT), zoals genoemd tijdens de interviews met ACP, DDCP, de havens van Enkhuizen, Hoorn, Lelystad en Harlingen, Boat en Bike Tours en informatie uit diverse rapportages en onderzoeken:

¹⁴ Jaarverslag 2019 Europese Binnenvaart, Central Commissie voor de Rijnvaart, september 2019, www.inland-navigation-market.org en Hader, A. (2018), The River Cruise Fleet.

¹⁵ DDCP, Dutch Delta Cruise Port, <https://dutchdeltacruiseport.com/>

¹⁶ Cruise Port Harlingen, <https://cruiseportharlingen.nl/>

Sterk

- Enkhuizen is voor toeristen een historisch interessante bestemming
- Voorzieningen zijn goed, havenmeesters vriendelijk en behulpzaam
- Voldoende parkeerruimte om met een bus verder Noord-Holland in te gaan
- Ligplaats vlak bij historisch centrum (loopafstand)
- Goedkoop in vergelijking met Amsterdam

Zwak

- Lengte Krabbersgatsluis is 125 m. Grote riviercruiseschepen moeten via Lelystad naar Amsterdam (of Enkhuizen).

Kansen

- Samenwerking, selectieve groei, Enkhuizen als exclusieve historische bestemming.
- Aandacht voor- en naseizoen.
- Investeren in contacten op internationale beurzen waar rederijen en investeerders komen.
- Sturen op hoger segment en op passagiers die voor bestedingen in de stad zorgen
- Stadswandelingen en Zuiderzeemuseum, fietsverhuur

Bedreigingen

- Weerstand in de stad tegen grote passagiersschepen door onvoldoende kennis (Bijlagen, Hoofdstuk 6.2.).

2.4. Conclusie recreatievaart, (motor)chartervaart en riviercruisevaart

In dit hoofdstuk kwamen meerdere onderwerpen langs. Op vergrijzing, vuilwater en stroomvoorzieningen komen we in resp. Bijlagen, Hoofdstuk 5.1 en Hoofdstuk 7 terug. Navolgend korte conclusies over verder te verwachten ontwikkelingen.

Recreatievaart

De recreatievaart in Enkhuizen doet het goed, alle jachthavens liggen vol en hebben forse wachtlijsten. Hoewel de sector in het IJsselmeergebied meerdere knelpunten heeft, ligt Enkhuizen dusdanig gunstig, dat zelfs in een krimpemde markt de vraag naar ligplaatsen in Enkhuizen op termijn naar verwachting hoog zal blijven. In Bijlagen, Hoofdstuk 5 gaan we hier verder op in.

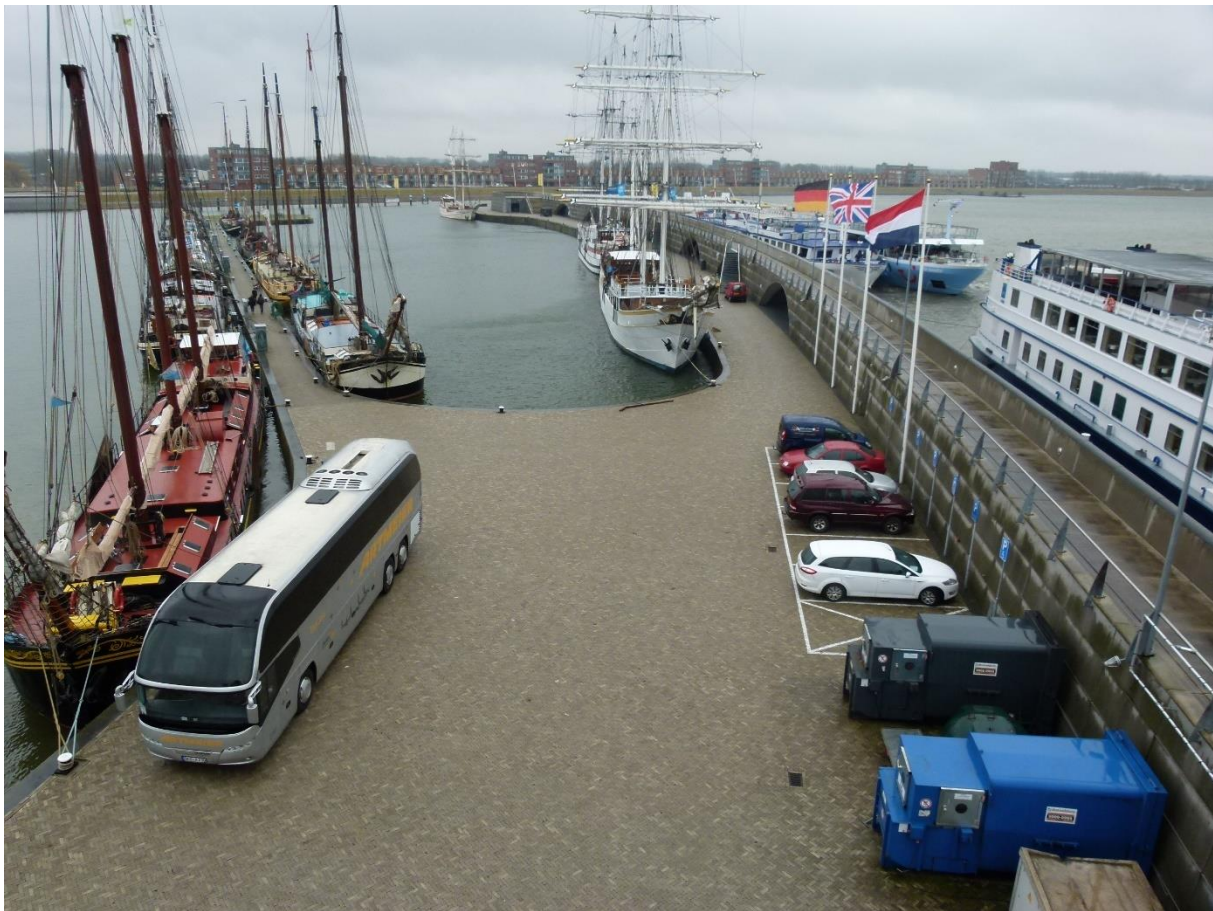
Chartervaart en fietscruise (tot 55 m)

De traditionele zeilvaart, 'de bruine vloot' maakt na Corona weer een hele moeilijke periode door. Eerst werden de eisen om met passagiers te mogen varen aangescherpt. Om economisch verantwoord te kunnen blijven varen, werden de schepen groter. Kleinere schepen konden niet meer rendabel worden geëxploiteerd en werden verkocht, verlengd en/of verbouwd tot ('commercieel inactief') woon- of recreatieschip. Gevolg: de gemiddelde lengte van de chartervloot neemt toe. Door een geknikte stalen mast op een groot schip en discussies over eisen en veiligheid staat het voortbestaan van de sector weer volop in de schijnwerpers. In deze rapportage gaan we ervan uit dat het goed komt. De chartervaart heeft wel last van vergrijzing. De motorchartervaart, m.n. fietscruise tot 55 m, richt zich juist op oudere passagiers die nog gezond en mobiel zijn. Al dan niet op een elektrische fiets bezoekt men het achterland en slaapt 's nachts aan boord.

Riviercruisevaart

De riviercruisevaart is na Corona weer helemaal op toeren. Procentueel is dit de snelst groeiende groep. Ook deze passagiers zijn vooral ouderen, maar minder mobiel dan de passagiers op fietscruise schepen. Over de toekomst van deze sector is niet heel veel bekend. ACP (Amsterdam Cruise Port) wordt per 1 januari 2024 opgeheven. Er zijn wel buitenlandse onderzoeken en Rijkswaterstaat waagt

zich af en toe aan voorspellingen i.v.m. het toekomstig gebruik van haar sluisen. Ten behoeve van deze Toekomstvisie voor de havens in Enkhuizen is in Amsterdam, Hoorn, Lelystad en Enkhuizen een speciale Benchmark Riviercruise uitgevoerd. Meer informatie in Bijlagen, Hoofdstuk 6.3. Omdat Amsterdam vol is, gaat Amsterdam volgend jaar (2024) de toeristenbelasting voor cruise-passagiers verhogen van € 8 per passagier naar € 14 (+ 75%). Lelystad rekent € 1 per passagier, Enkhuizen € 2,60. Er valt (dus) nog veel te verdienen binnen de cruisemarkt in deze regio omdat de balans tussen vraag en aanbod naar ligplaatsen en wisselplaatsen volledig verstoord is en het wordt nog erger. Cruisetoerisme is een fractie van het totaal aantal toeristen dat Amsterdam of Enkhuizen bezoekt. Als Enkhuizen verder wil, is het belangrijk dat op kwaliteit gestuurd wordt. De afmeting van de boten en het aantal passagiers is belangrijk, maar vooral welke rederij en welk publiek Enkhuizen wil bedienen. De vraag wordt sowieso te groot, in ieder geval tot de babyboomgeneratie als klant wegvalt en dat zal nog tot ca. 2050 duren. Meer informatie over de gevolgen van vergrijzing in Bijlagen, Hoofdstuk 5.1.



Lelystad, varen naar Amsterdam of met de bus? Rederijen moeten keuzes maken, want Amsterdam wordt duur.

3. Gevolgen voor de havens in Enkhuizen

3.1. De jachthavens

Ligplaatsen voor recreatievaartuigen van de gemeente (Buitenhaven, Oude Haven 1 en Oosterhaven 1) zijn net als de ligplaatsen van de Compagnieshaven en de Buyshaven 100% verhuurd en hebben een forse wachtlijst. Volgens het bestemmingsplan heeft alleen de Buyshaven nog een heel klein beetje uitbreidingsruimte aan de buitenkant. Achter de brug in de Oosterhaven 2 is een stukje projectontwikkeling voorzien met een sloepenhaventje. Wat dat precies wordt is nog onbekend, maar vermoedelijk particuliere ligplaatsen. Aan de Zuiderhavendijk liggen nog wat kleine open bootjes van bewoners. Dat betekent dat Enkhuizen voor pleziervaartuigen (ligplaatsen) vol is. Enkhuizen heeft 1.160 vaste ligplaatsen, 250 specifieke passantenplaatsen (plaatsen die niet op jaarbasis worden verhuurd) en bijna 35.000 bootovernachtingen van passanten (boten). In 2013 gaf een passant in het IJsselmeergebied gemiddeld bijna € 117 per boot per dag uit¹⁷. Inclusief inflatie zou dat nu ca. € 145 zijn. Het meeste geld ging naar de horeca, boodschappen / supermarkt en lig- en passantengeld. De watersport levert dus flink wat op in Enkhuizen. Havenmeesters en medewerkers hebben het druk met het verwerken van dit soort aantallen. De Buyshaven is een goed verzorgde en ruim opgezette, rustige haven met een eigen karakter. De Compagnieshaven biedt veel voorzieningen zoals horeca, winterstalling, een watersportwinkel en reparatie en onderhoud.

De rest van de ca. 20 watersportbedrijven in Enkhuizen (winterstalling, reparatiebedrijven, jachtwerven, jachtschilders, timmerbedrijven en toeleveranciers) zit op of naast het Maritiem Bedrijvencentrum Krabbersplaat. Nautisch Enkhuizen maakt zich al jaren druk voor een upgrade van dit bedrijvencentrum en de kade. Een golfbreker voor de kade was niet haalbaar, nu wil men de ingang naar Krabbersplaat verplaatsen naar de strekdam tussen de 2^e en 3^e windmolen. I.v.m. binnendringende golven wil men de doorvaart bij Ventis sluiten. Om levensvatbaar te blijven, moet er in ieder geval wat gebeuren.

De havens maken zich ook zorgen. Marktontwikkelingen en wetgeving hebben invloed op kansen, mogelijkheden en onmogelijkheden. Dat geldt voor nationale en internationale wetgeving, hoe overheden om gaan met marktpartijen en bewoners (Wet Markt en Overheid en gevolgen Omgevingsplan), aanpassing van milieueisen (vuilwaterinzameling / Bal, de gevolgen van elektrisch varen en beschikbare stroom). Omdat dit niet alleen gevolgen heeft voor de jacht- en passantenhavens in Enkhuizen, maar ook voor de andere havens, komen we hierop terug in Bijlagen, Hoofdstuk 5.3. en 7.

3.2. Havens voor de chartervaart

De meeste charterschepen uit Enkhuizen die met passagiers bedrijfsmatig varen ("actieve schepen") gebruiken de *Gependam* als opstapplaats. Parkeervoorzieningen, vuilcontainers en stroom- en wateraansluitingen voor deze schepen zijn afdoende aanwezig. De *Gependam* is primair een wisselplaats voor de thuisvloot, maar wordt ook door schepen van buiten Enkhuizen als wisselplaats of passantenplaats gebruikt. Kleinere schepen liggen in de zomer als passant met passagiers soms in de *Buitenhaven of in "de Rommelhoek"* aan de rechterkant na de haveningang. De *Oude Harlingensteiger* wordt in het zomerseizoen alleen gebruikt door schepen die niet langer zijn dan 55 meter. Soms zijn dit fietscruiseschepen. De stroomvoorzieningen zijn toereikend voor "kleinere" schepen: chartervaart en fietscruise.

¹⁷ Recreatietoervaart in het IJsselmeergebied, de kwaliteit van jachthavens, watersportkernen en bestedingen, de mening van 787 passanten en ligplaatshouders, Waterrecreatie Advies in opdracht van de gemeente Enkhuizen, januari 2014

In de *Oosterhaven 1* hebben een aantal schepen een ligplaats als varend woonschip. Er zijn nog twee percelen water als bedrijfswater verhuurd. Als die vrij komen zullen ze niet meer verhuurd worden en waarschijnlijk ook een woonbestemming krijgen. De oever is dan volledig bezet. Dat geldt ook voor de steiger met recreatievaartuigen aan de overkant achter het Zuiderzeemuseum.

De ligplaatsen achter de brug in de *Oude Haven 2* aan de kant van de Dijk zijn nog niet definitief bestemd. Er liggen een aantal historische (charter)schepen, die niet meer commercieel varen. Om hier ligplaatsen van te maken voor historische schepen waarop gewoond mag worden en die niet of af en toe een keer varen, moet geïnvesteerd worden in water-, riool- en stroomaansluitingen. Achter in de Oude Haven 2 ligt de Sloepenhaven (nr. 6 op de plattegrond) met ligplaatsen voor bewoners. Aan de Paktuinen liggen 3 woonboten en achter de brug (Spoorstraat) een steiger met een aantal ligplaatsen voor kleine boten van de Scouting.

In de *Veerhaven* voor het Dirck Chinaplein bevinden zich steigers voor de veerdienst Medemblik (de Friesland) en de veerdienst Stavoren (Bep Glasius). In het zomerseizoen is de veerdienst Urk actief (Zuiderzee) Af en toe ligt in de Veerhaven langs de kade in overleg met de havenmeester een charterschip dat veerdiensten verzorgd.

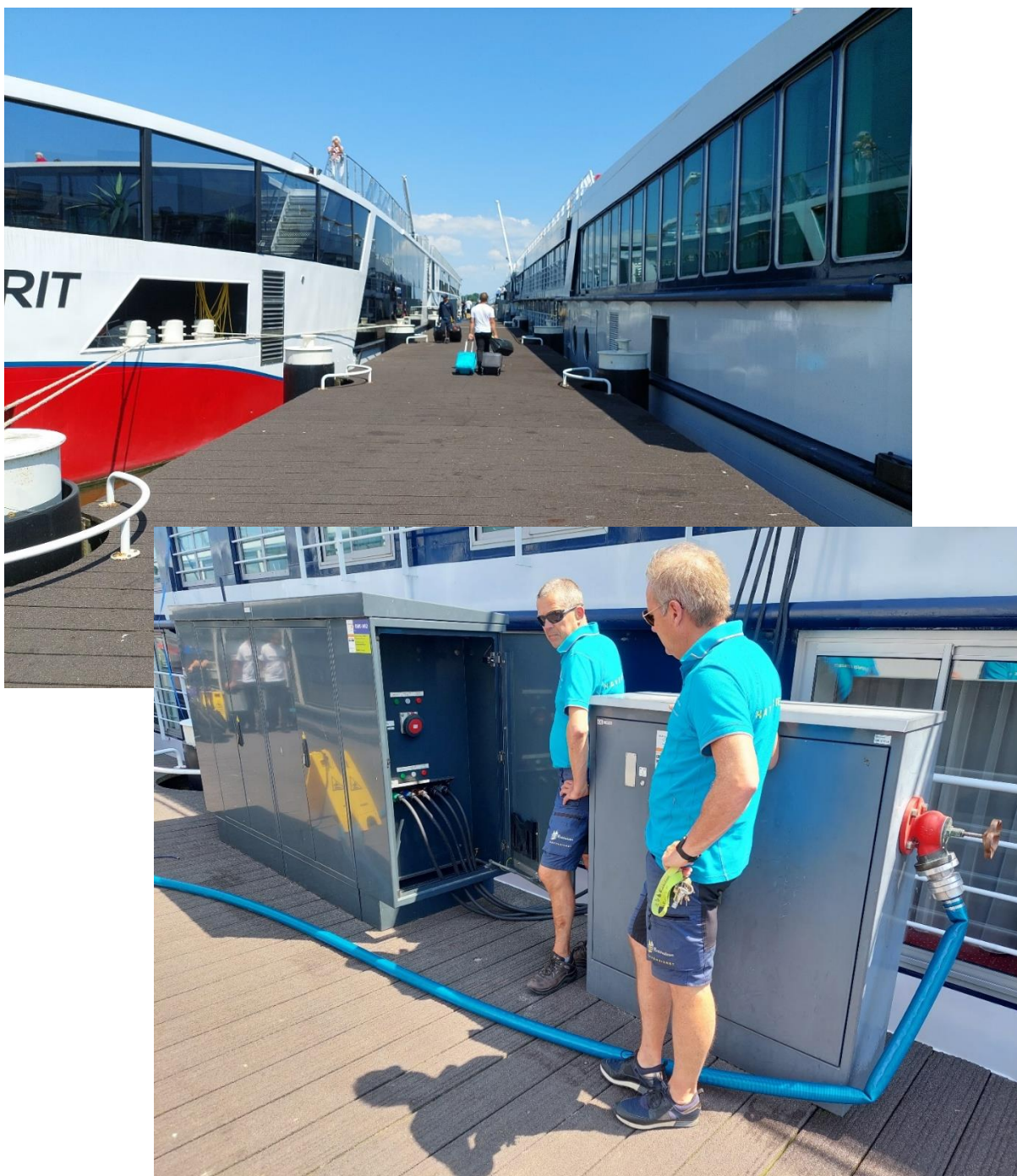
Het bootservice bedrijf naast de Veerhaven verdwijnt per 1 januari 2024. Het bedrijf krijgt een andere bestemming. Groenonderhoud vergt aandacht. Het gebied is voor veel passagiersschepen de entree van Enkhuizen.



Kop van de Gependam

3.3. Ligplaatsen voor de Riviercruisevaart

Voor de riviercruisevaart zijn 5 ligplaatsen beschikbaar, 3 aan de *L(ussenburg)-steiger* en 2 aan de Gependam. Aan de L-steiger is plaats voor grote riviercruiseschepen met een lengte van 110 tot 135 meter. Aan de Gependam zijn 2 plaatsen voor riviercruiseschepen (55 tot 110 meter, max. 135 m). De plaatsen aan de Gependam voor de riviercruisevaart zijn beschikbaar t/m mei, daarna zijn ze bestemd voor charterschepen (zeil- en motorchartervaart waaronder fietscruiseschepen). Op beide plaatsen, de L-steiger en de Gependam zijn afgiftepunten voor vuilwater. De riviercruisevaart pompt zelf af. Telkens meer schepen willen zelf hun vuilwatertank met een eigen pomp op het riool lozen. Voor 2030 moet een oplossing zijn gevonden. Op dit onderwerp komen we, ook voor de recreatievaart, terug in Bijlagen, Hoofdstuk 7.



135 meter riviercruiseschepen en bijbehorende stroom- en watervoorziening aan de L-steiger.

4. Samenvatting en aanbevelingen

4.1. Samenvatting

Enkhuizen is voor de recreatievaart, de chartervaart en de (rivier)cruisevaart een belangrijk knooppunt in het IJsselmeergebied. Dit rapport is een update van de Havenvisie 2017 – 2022. Er is de afgelopen maanden ook een Horecavisie en een Toeristenvisie voor Enkhuizen opgesteld. De 3 visies worden binnenkort besproken met de bewoners van Enkhuizen en dan zullen er keuzes gemaakt moeten worden. Hoe wil Enkhuizen verder de toekomst in?

Hoofdstuk 1 t/m 4 is een compacte rapportage over wat er in de havens van Enkhuizen speelt. Er is gekeken naar de periode voor Corona, tijdens- en na Corona. Om een visie op de toekomst te kunnen maken, is onderzoek gedaan naar marktontwikkelingen en trends. Daarvoor is gebruikt gemaakt van een combinatie van ouder en zeer recent onderzoek uit Nederland en uit het buitenland. Watersport en vooral cruisevaart is een internationaal gebeuren. Veel mensen bezoeken Enkhuizen omdat het een mooie stad is met een breed winkelaanbod, goede voorzieningen, het Zuiderzeemuseum (binnen- en buiten) en Sprookjeswonderland. Ook de omgeving van Enkhuizen is eigenlijk heel aantrekkelijk, maar iedereen is wat bescheiden of voorzichtig. “Het moet wel leuk blijven, wij willen niet overspoeld worden door toeristen zoals Amsterdam, die hier niks uitgeven” is een van de gemaakte opmerkingen. In de bijlagen zijn we daar verder op ingegaan. Wat is vergrijzing, wie komt hier, hoeveel geven ze uit en kan je problemen voorkomen? Dit en alle verdere bijlagen zijn bouwstenen voor het vervolgproces en/of voor mensen die meer achtergronden over de recreatievaart, chartervaart en cruisevaart willen weten.

4.2. Aanbevelingen

Dankzij een bijdrage van Rijkswaterstaat | Water, Verkeer en Leefomgeving (WVL) hebben wij meer onderzoek kunnen doen naar de riviercruisevaart in o.a. Amsterdam, Hoorn, Lelystad en uiteraard in Enkhuizen (Benchmark Riviercruisevaart). Eerder dit jaar is in opdracht van Harlingen ten behoeve van een toekomstvisie voor hun havens een Benchmark Recreatievaart en een Benchmark Chartervaart uitgevoerd waar o.a. Enkhuizen aan meegedaan heeft. In Harlingen speelt een vergelijkbare problematiek, de havens liggen vol, veel chartervaart en “kleine” zeecruiseschepen tot 160 meter die de stad bezoeken. Als het over de toekomst van de havens en de toekomst van de stad gaat, is samenwerking en overleg heel belangrijk. In dit rapport staat genoeg stof tot nadenken.

De SWOT's in hoofdstuk 2 en de gevolgen voor de havens in hoofdstuk 3 zijn voor iedereen uit Enkhuizen hopelijk herkenbaar. Investerings in de toekomst van de stad vergt onderbouwde en breed gedragen keuzes. Wij hopen dat dit rapport bij het maken van die keuzes helpt.

30 jaar onderzoek in de watersport is in dit rapport samengevat, geanalyseerd en toegepast op de havens in Enkhuizen. Er staan veel voetnoten in, die verwijzen naar de oorspronkelijke bronnen. De meeste rapporten kunt u terugvinden als PDF op de website van Waterrecreatie Advies. Trek geen conclusies op gevoel, maar maak voor zover aanwezig gebruik van degelijke onderzoeksgegevens. Complimenten aan Enkhuizen die opdrachtgever is geweest van meerdere onderzoeken waaronder bestedingen in de watersport en de kwaliteit van jachthavens (2014, reacties van 787 passanten en ligplaatshouders). Enkhuizen heeft ook aan de basis gestaan van de ontwikkeling van de Zelfbedieningsovertoom¹⁸. Achter in de Oude Haven is het er niet van gekomen, maar in de regio Westfriesland bestaan meer mogelijkheden om het vaarrouthenetwerk verder te ontwikkelen. Wonen aan doorvaarbaar water is een kans. Zo staan er in dit rapport over Enkhuizen nog veel meer kansen. Niet alles kan, ga met elkaar in overleg en maak keuzes.

¹⁸ www.zelfbedieningsovertoom.nl

Bijlagen

Opdracht was om een rapport te schrijven dat makkelijk leesbaar was. Dat zijn de eerste 4 hoofdstukken, die gaan specifiek over de havens in Enkhuizen.

Navolgende hoofdstukken (en voetnoten) zijn een toelichting op het rapport voor mensen die meer achtergrondinformatie over (de toekomst van) de watersport, de chartervaart en de riviercruisevaart willen weten. Het gaat over dilemma's en kansen waar deze sectoren mee te maken hebben. Zoals verwoord door een van de opdrachtgevers: "Het is weer een mooie schets van de toestand in de waterrecreatiewereld".

Graag gedaan,
Reinier Steensma

5. Gevolgen vergrijzing, waterplanten en overige ontwikkelingen in het IJsselmeergebied

5.1. Gevolgen vergrijzing

Discussies gaan tegenwoordig regelmatig over vergrijzing, pensioenen, arbeidstekorten en arbeidsmigratie. Ook voor de watersport en Recreatie & Toerisme heeft vergrijzing grote gevolgen.

In 2016 werd door Waterrecreatie Advies in opdracht van RWS | Water, Verkeer en Leefomgeving (WVL), voor het eerst een prognose over de ontwikkeling van de recreatievaart in 2030, 2040 en 2050 opgesteld¹⁹. In die rapportage moest rekening worden gehouden met 'de WLO scenario's'. De WLO scenario's stonden in de Toekomstverkenning Welvaart en Leefomgeving (WLO), opgesteld door het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) en het Centraal Planbureau (CPB). In die scenario's werd rekening gehouden met de ontwikkeling van de economie, de woningmarkt, de ontwikkeling van de bevolking en de bevolkingsopbouw, de luchtvaart, de groei van het wagenpark en het milieu. Rijkswaterstaat hield daarvoor rekening met een trendmatige groei van de watersport met 1% per jaar, maar was dat realistisch?

Door de WLO-scenario's te combineren met onderzoekgegevens van Waterrecreatie Advies over de opbouw van de recreatievloot en de leeftijd van de eigenaren ontstond inzicht in de te verwachten effecten van vergrijzing. Uit monitoringonderzoek in het IJsselmeergebied (sinds 1993) bleek dat het aantal boten sinds 2012 niet meer toenam. In 1993 was 35% van de schippers ouder dan 50 jaar, in 2013 was dat toegenomen tot 75%. Er waren allerlei redenen waarom jongeren geen boten kochten, maar deze verschuiving in de gemiddelde leeftijd had primair te maken met vergrijzing, de bevolkingssamenstelling en daling van het aantal geboorten na de introductie van de anticonceptiepil begin jaren '70. De babyboomgeneratie was aan het 'doorschuiven'. Een heel groot deel van de wereld heeft te maken met het fenomeen vergrijzing. De bevolking groeit, maar dat wil niet zeggen dat alle nieuwe Nederlanders ook potentiële watersporters zijn en mogelijk een boot gaan kopen.

In 2015 lagen in Nederland ca. 154.000 boten in 1.365 jachthavens, ca. 50.000 in het water bij woningen en vakantiehuisjes en ca. 200.000 boten, bootjes, surfplanken etc. op de wal en in schuurtjes²⁰. Dit is verwerkt in onderstaande tabel waarbij er van uit werd gegaan dat mensen op ca. 80-jarige leeftijd zouden stoppen met varen en hun boot zouden verkopen.

Leeftijd bootbezitters	Geboren tussen	Leeftijdmix bootbezitters		Aantal boten	Generaties die stoppen met varen			
		2002	2015		2015	2015 - 2025	2025 - 2035	2035 - 2045
jonger dan 30	1985 - 1995	4%	2%	3.950				
30 - 40 jaar	1975 - 1985	11%	5%	9.875				
40 - 50 jaar	1965 - 1975	21%	18%	35.550				stopt
50 - 60 jaar	1955 - 1965	40%	30%	59.250			stopt	
60-70 jaar	1945 - 1955	16%	30%	59.250		stopt		
70 - 80 jaar	1935 - 1945	8%	15%	29.625	stopt			
ouder 80 is gestopt		0%	0%	0				
		100%	100%	197.500				

Babyboomgeneratie en verwachte gevolgen recreatievloot in 2030, 2040 en 2050

¹⁹ Prognose ontwikkeling recreatievaart in 2030, 2040 en 2050, rekening houdend met WLO scenario's, Waterrecreatie Advies, augustus 2016

²⁰ Aantal 'end of life' boten in Nederlanden potentiële afvalstromen, inclusief actualisatie aantal pleziervaartuigen in Nederland 2005 – 2014, Waterrecreatie Advies, januari 2015

In de periode t/m 2025 komt dus 15% van de recreatievloot te koop en in het decennium daarna 30%. In ca. 2050 is de babyboomgeneratie “voorbij geschoven”. Intussen wijzigt de bevolkingssamenstelling en de balans tussen vraag en aanbod.

In 18 Nederlandse steden worden volgens de huidige plannen rond 2025 milieuzones voor boten ingesteld. Brandstofmotoren moeten voor die tijd worden vervangen door elektromotoren. Dat geldt bijvoorbeeld voor een groot deel van de 7.000 bootjes aan diverse kades in Amsterdam. De kans is groot dat zo'n investering niet rendabel is. Een deel verdwijnt naar omliggende gemeenten waar ze als weesboot in grachten of kanalen worden aangetroffen²¹.

Grotere boten in jachthavens die om moeten schakelen naar elektrische of hybride aandrijving, staan voor nog hogere investeringen. Is het de moeite waard? Als de gebruikswaarde en economische waarde nagenoeg nul is, resteert de emotionele waarde. Ook jachthavens staan voor investeringen. De meeste havens hebben 16A stroomaansluitingen, genoeg om de accu's van ligplaatshouders op niveau te houden. Punt van zorg is of er voldoende stroom op het net beschikbaar is als iedereen gaat laden. Zie Hoofdstuk 7.1. en ook de problematiek rond vuilwatertanks, Hoofdstuk 7.2. en een praktijkvoorbeeld.



Lelystad, 'end of life' / weesboten op het opslagterrein van Rijkswaterstaat bij de Houtribsluizen (2023)

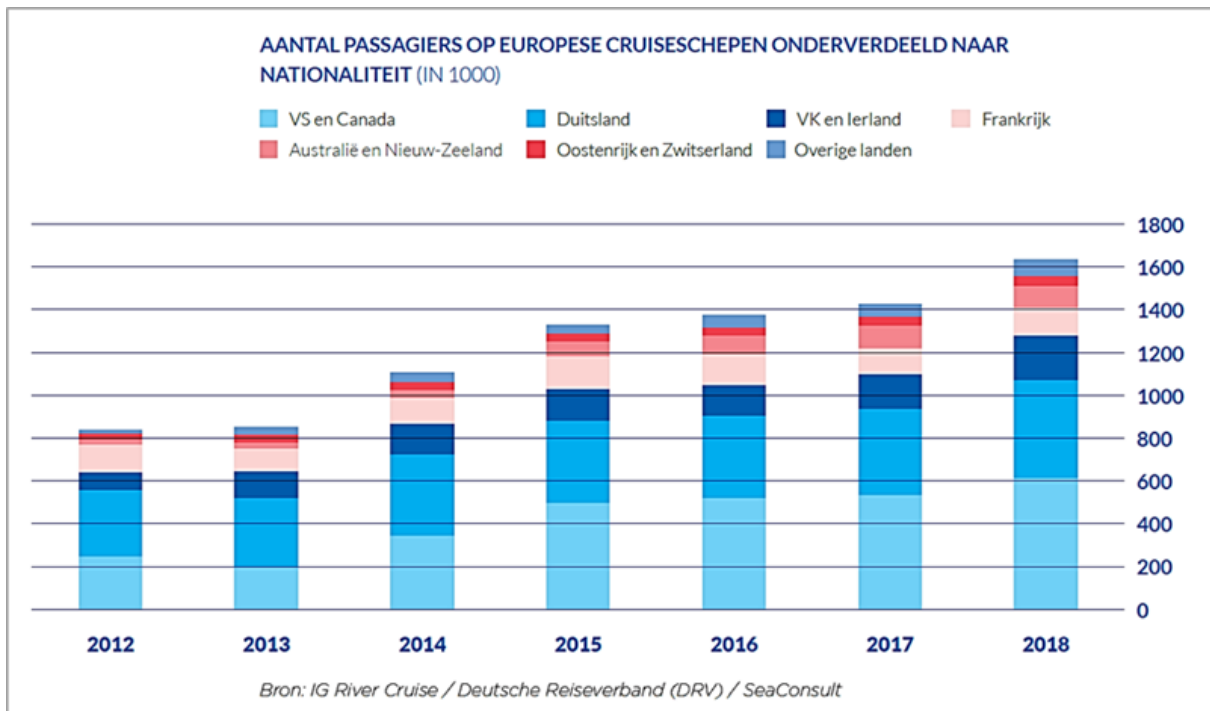
Vergrijzing verklaart ook de verschuiving in soorten recreatievaartuigen, het percentage zeilboten neemt af en het percentage motorboten toe. Per saldo ca. 1% krimp per jaar, los van een bijzondere gebeurtenis zoals de coronapandemie.

Sinds 2012 blijkt het aantal boten in jachthavens gemiddeld inderdaad met 1% per jaar te dalen. Tot 2019. In het begin van de Corona periode werden meer nieuwe boten verkocht en oude schepen opgeknapt. Dat is niet overal hetzelfde in Nederland. Het ene gebied doet het beter dan het andere. Dat ligt aan verschillende factoren zoals gebiedspromotie, betrokkenheid van provincies bij de sector, problemen met de infrastructuur (bruggen en sluizen, zie Noord-Holland), of andersom (resultaten Friese Merenproject), beperking van bevaarbaar water door overlast van waterplanten en de betrokkenheid van de lokale en nationale politiek bij recreatie, toerisme en watersport.

²¹ Flevopost 6 december 2023, overlast bootwrakken langs het Gelderse Diep, registratieplicht en handhavingsactie op komst

Er is geen eigen staatssecretaris of minister voor Recreatie en Vrije Tijd. Recreatie valt onder 4 ministeries (EZ, LNV, I&W en Financiën). Natuur krijgt daardoor meer aandacht (en budget) en het open landschap in het IJsselmeergebied wordt onvoldoende / niet beschermd (zie RES en plannen voor wind- en zonneparken in het IJsselmeergebied op basis RCR-regeling / maatschappelijke noodzaak)²².

Vergrijzing is niet alleen negatief, het scheidt ook kansen. De babyboomgeneratie heeft niet alleen veel boten, ze besteden ook veel geld aan reizen, aan o.a. zee- en riviercruise en vaar-fiets vakanties. Het aantal schepen, passagiers en bezoeken (calls) neemt snel toe, zoals uit onderstaande grafiek bleek.



Toename passagiers op Europese cruiseschepen, de vraag neemt toe, vooral veroorzaakt door de babyboomgeneratie.

Meer over de (rivier)cruisemarkt in Hoofdstuk 6, Benchmark Riviercruise.

5.2. Gevolgen overlast waterplanten, Kornwerderzand en zoutindringing

De druk vanuit het Markermeer op Enkhuizen neemt toe en zal naar verwachting verder toenemen. Dat geldt met name voor de vraag naar vaste ligplaatsen door toenemende vaarbepalingen (o.a. waterplanten) in het Markermeer en het IJmeer. De door Rijkswaterstaat aangelegde boeienlijn om de velden met waterplanten tussen Marken en Hoorn te markeren, is "dynamisch". Als de velden waterplanten uitbreiden omdat het water helderder wordt, zal de boeienlijn naar het oosten opschuiven. Van alle soorten waterplanten veroorzaakt fonteinkruid de meeste hinder. Deze soort kan afhankelijk van de helderheid en het doorzicht van het water, een lengte bereiken van ca. 3 meter. Boten lopen vast tenzij gebieden met waterplanten gemaaid worden. De samenstelling van de bodem speelt daarbij ook een rol. Het water in het Markermeer is "troebeler" dan in het IJsselmeer. Omdat het water in beide meren (en de Randmeren) helderder wordt door allerlei maatregelen (Natura 2000, beperkingen maai-beheer, maatregelen Kaderrichtlijn Water, gevolgen visstand, investeringen in

²² Uitkomst symposium over de toekomst van belangenbehartiging in het IJsselmeergebied met Platform jachthavens IJsselmeergebied (en Waddenzee) en de brancheorganisaties HISWA-Recron, Watersportverbond, BBZ en Sportvisserij Nederland, Lelystad 23 november 2023.

vooroevers via PAGW-projecten, aanleg Marker Wadden etc.) neemt de hoeveelheid waterplanten verder toe. Grote zeilwedstrijden in het Markermeer zijn inmiddels verplaatst naar het IJsselmeer, naar Enkhuizen en Lelystad. Zeilwedstrijden in het IJmeer vinden plaats in gemaaide gebieden en boven een (diep) baggerdepot voor Muiden. De wachtlijsten voor een ligplaats in Enkhuizen lopen hierdoor verder op. Het maaien van waterplanten op basis van de 'Handreiking maaien waterplanten' van Rijkswaterstaat uit het beheerplan is symptoombestrijding. Maaien wordt op termijn onbetaalbaar²³.

In de afgelopen jaren is door regelgeving en veiligheidseisen de gemiddelde lengte van de charterschepen die met gasten varen, toegenomen. Voor kleinere schepen is het niet meer rendabel om aan de eisen te voldoen. Dat heeft effect op het vaargedrag en het vaargebied van 'de bruine vloot'. Waterplanten en plaatsgebrek voor grote(re) schepen leiden in het Markermeer tot beperkingen. Ook voor deze schepen schuift het vaargebied op naar Lelystad en Enkhuizen en verder richting Waddenzee. Complicerende factor is de capaciteit van de sluisen in Den Oever en Kornwerderzand.

De Afsluitdijk wordt verhoogd i.v.m. klimaatverandering en zeespiegelstijging. De spuicapaciteit in de Afsluitdijk wordt vergroot om overtollig regenwater te kunnen blijven afvoeren. Vanaf ca. 2050 zullen in aanvulling pompen worden bijgeplaatst omdat het IJsselmeerpeil niet verder omhoog kan. Verhoging van de Afsluitdijk en noodzakelijk onderhoud betekent dat ook de sluisen en bruggen moeten worden aangepast. Omdat de schepen groter worden moet de sluiscapaciteit in Kornwerderzand worden vergroot. Die werkzaamheden in combinatie met het aanpassen van de bruggen worden nu uitgevoerd en leiden mogelijk tot een sluiting (3 jaar) van de grote zeesluis in Kornwerderzand. Er passen dan slechts ca. 2 charterschepen of 6 recreatievaartuigen per schutting in de kleine (tweede) sluis. Daardoor staan 110.000 bootovernachtingen van passanten per jaar (recreatievaart) in de Waddenzee onder druk. Dat heeft enorme toeristische en financiële gevolgen. De capaciteit aan lig- en passantenplaatsen op de Waddeneilanden en in Harlingen kent grenzen. In Harlingen en Makkum zijn nu al bijna geen vaste ligplaatsen meer beschikbaar.

Verder zijn er problemen met een zouttong die zich via de sluisen in het IJsselmeergebied richting drinkwaterinnamepunt bij Andijk verplaatst. Mogelijk dat dat een argument is om een derde sluis in Kornwerderzand te bouwen. Dat onderzoek loopt nu.

5.3. Tarieven en tariefssystemen, Wet Markt en Overheid

Recreatievaart

De tarieven in jachthavens zijn niet gelijk. De ene haven biedt meer faciliteiten en een hogere kwaliteit dan een ander. Tariefverschillen tussen jachthavens zijn vanuit de exploitatie meestal verklaarbaar. Het kan zijn dat een haven betere faciliteiten heeft, meer service biedt of als commercieel bedrijf een hoger resultaat (winst) moet halen dan een door een vereniging, stichting of gemeente geëxploiteerde haven. De wet Markt en Overheid vraagt transparantie. In opdracht van de gemeente Harlingen is onlangs een *Benchmark tarieven en tariefssystemen recreatievaart en chartervaart* uitgevoerd²⁴. Aan dat onderzoek hebben alle havens in Harlingen meegedaan en verder de havens in Den Helder, Terschelling, Makkum en de gemeentehavens in Enkhuizen (14 deelnemers).

De uitkomsten waren verrassend, zowel in de recreatievaart als in de chartervaart waren flinke onderlinge verschillen, o.a. ten aanzien van Toeristenbelasting, maar ook liggeldtarieven en doorberekende kosten voor faciliteiten. Voor de recreatievaart ging de Benchmark over 1.421 vaste ligplaatsen, 930 specifieke passantenplaatsen en 79.060 bootovernachtingen.

Het jaartarief in het water (recreatievaart, gemiddelde boot 11 x 3,75 m) in Harlingen varieert van

²³ Te verwachten overlast waterplanten IJsselmeergebied, Waterrecreatie Advies, augustus 2017

²⁴ Toekomst van een Havenstad, Harlingen, Waterrecreatie Advies, 27 september 2023

€ 582 tot € 2.512 (incl. BTW). Faciliteiten zoals stroom- en watertappunten waren in alle havens beschikbaar. De havens die passantenplaatsen bieden, hebben allemaal een sanitairgebouw met douches. Het passantentarieef voor een boot van 11 x 3,75 varieert van € 19 tot € 41 per nacht incl. 2,2 volwassen bemanningsleden. De Toeristenbelasting in deze Benchmark varieerde van € 1,20 (Harlingen) tot € 2,60 (Enkhuizen).

De jachthavens in Enkhuizen hebben niet aan het onderzoek in Harlingen meegedaan. Ten behoeve van deze *Toekomstvisie havens Enkhuizen* hebben de Compagnieshaven en de Buyshaven ook hun gegevens en tarieven doorgegeven. Het aantal vaste ligplaatsen recreatievaart in Enkhuizen bedraagt 1.160, het jaartarief in het water voor een boot van 11 x 3,75 m varieert van € 1.645 tot € 2.362, het passantentarieef van € 30 tot € 31 per nacht (incl. 2,2 volwassenen). Ligplaatsen voor kleine bootjes van bewoners zijn niet meegerekend (o.a. Zuiderhavendijk).

De tarieven van 2 exploitanten in Harlingen waren in ieder geval niet marktconform. In Enkhuizen zijn de verschillen veel kleiner.

Chartervaart

Het ging bij de chartervaart (Harlingen, Makkum, Terschelling en Enkhuizen) om 180 plaatsen, 124 jaarabbonementhouders en 7.265 bootovernachtingen. Er is uitgegaan van een 'standaardschip' van 32 x 5 m. De kosten voor een jaarabbonement excl. stroom en water en incl. afvalheffing (Harlingen) variëren van € 1.898 tot € 2.852 (excl. BTW), waarbij Enkhuizen het duurste is. Het Passantentarieef per nacht met 20 gasten varieerde van € 49 tot € 90. Ook hier voert Enkhuizen de lijst aan.

Conclusie

Tariefverschillen tussen havens ontstaan o.a. omdat investeringen of onderhoudskosten niet of slechts deels worden doorberekend. Dat ligt gevoelig in het kader van de Wet Markt en Overheid en 'een eerlijk speelveld'. Soms is het onbedoeld omdat tariefsystemen en havenverordeningen te gecompliceerd in elkaar zitten of een exploitant naar het tarief van de burens kijkt in plaats van naar investeringen, afschrijvingen, kosten en baten.

Een schipper of eigenaar van een charterschip vergelijkt de kosten voor een jaarabbonement met een cocktail aan opties in sommige havenverordeningen en prijslijsten (dag-, week-, maand-, seizoen- en/of wintertarieven). Een jaartarief heeft een hogere "status" dan een cocktail aan tarieven en is normaalgesproken zelfs goedkoper. Als vraag en bezettingsgraad toenemen, heeft een schipper behoefte aan zekerheid en een haven ook. Daarom verdienen jaartarieven of -abbonementen de voorkeur. Terschelling heeft voor passantentarieven al een seizoenabbonement voor charterschepen. Veel jachthavens zijn jaren geleden al overgeschakeld naar jaartarieven en een toeslag voor winterstalling.

Net als de problematiek rond de ochtendspits is iedereen op zoek naar opties, bijvoorbeeld een andere vertrektijd of een andere wisseldag. Men kan ook kiezen voor een andere uitvalsbasis. Dat speelt nu, er loopt een stroom van het IJmeer, het Markermeer en het IJsselmeer richting Waddenzee. Dat heeft te maken met factoren zoals waterplanten, het groter worden van de schepen, met schaarste en onzekerheden zoals beschreven in Hoofdstuk 7.

Over riviercruisevaart in Nederland is relatief weinig bekend. De markt is volop in ontwikkeling zoals eerder aangegeven. Na de Benchmark in Harlingen voor de recreatie- en chartervaart is vanuit Enkhuizen met een bijdrage van RWS | Water, Verkeer en Leefomgeving (WVL) een Benchmark voor de Riviercruisevaart uitgevoerd. Deelnemende havens / plaatsen zijn Enkhuizen, Hoorn, Lelystad en Amsterdam. Details over dat onderzoek hierna in Hoofdstuk 6.

6. Ontwikkeling en Benchmark Riviercruisevaart

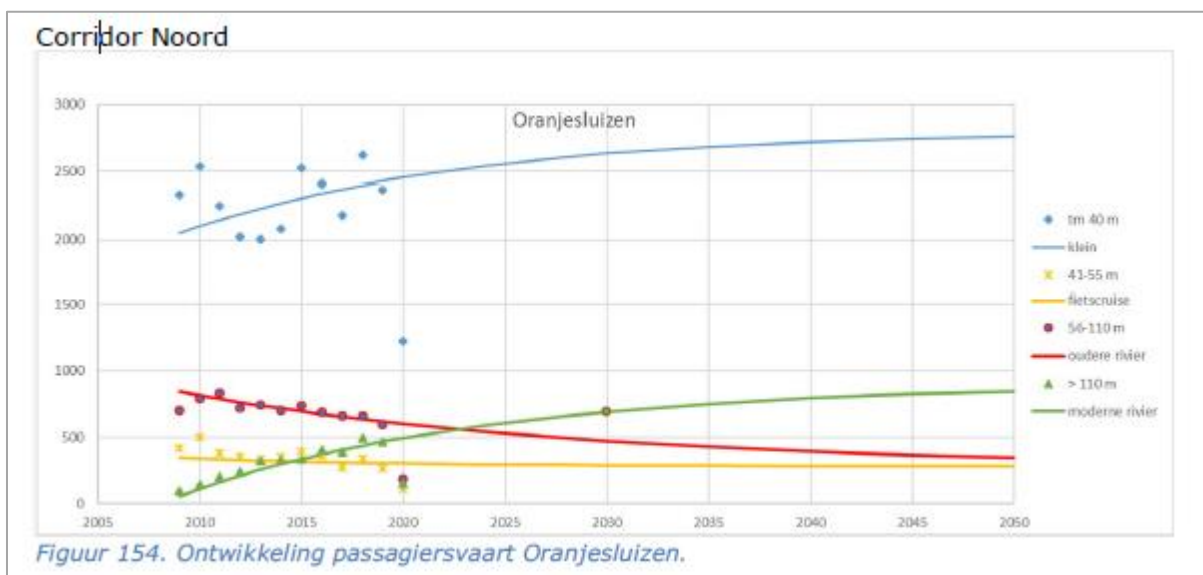
6.1. Integrale Mobiliteitsanalyse Rijkswaterstaat 2021

Rijkswaterstaat heeft in 2021²⁵ een rapport uitgegeven over de verwachte ontwikkeling van de beroepsvaart inclusief de verschillende cruisevaartsegmenten via de sluisen in de Nederlandse hoofdvaarwegen. De Oranjesluizen in Amsterdam en de Houtribsluizen maken daar o.a. deel van uit. Het grootste deel van het onderzoek gaat over de vervoerssegmenten binnenvaart-, spoor- en wegverkeer. Klimaatscenario's en milieumaatregelen veroorzaken bijvoorbeeld verschuivingen in te vervoeren soorten fossiele brandstoffen (kolen, gas en olie) versus biobrandstof. Verwachtingen voor de recreatie- en passagiersvaart zijn mede gebaseerd een rapport van Waterrecreatie Advies uit 2020²⁶.

Rijkswaterstaat maakt gebruik van 4 categorieën schepen binnen de passagiersvaart:

1. Kleine cruisevaart/rondvaart: alle passagiersschepen t/m 40 m lengte. Ook IVS-scheepstype 85 (chartervaart) wordt hierin meegenomen.
2. Fietscruise: lengte 41 tot en met 55 m. Meestal tot passagiersschip verbouwde binnenvaartschepen, vaak met fietsen aan boord voor vaar-fietsvakanties.
3. Oudere riviercruise: lengte 56 tot en met 110 m. De oudere generatie hotelschepen.
4. Moderne riviercruise: lengte groter dan 110 m. Vaak 135m lange hotelschepen die de grote trajecten van Rijn tot Schelde bevaren.

De moderne riviercruise is volgens RWS tot 2019 sterk toegenomen. In 2020 kende de sector een omzetsdaling van 75% door het wegvallen van het internationaal toerisme en de beperkingen door coronaregels. De scenario's van RWS zijn gebaseerd op de veronderstelling dat de stijgende trend na deze onderbreking gewoon wordt doorgezet: De grote schepen (L= > 110 meter) nemen toe, de fietscruise is stabiel en oude riviercruiseschepen dalen in Amsterdam en nemen in Lelystad nog wat toe. In de kleine cruisevaart tot 40 meter zit de chartervaart, maar ook de rondvaart. Dat verklaart waarschijnlijk de toename in Amsterdam.



Bron: Prognose cruisevaart, RWS, sluiscapaciteitsstudie IMA 2021

²⁵ Sluiscapaciteitsstudie en Achtergrondrapportage Integrale Mobiliteitsanalyse 2021, Rijkswaterstaat Water Verkeer en Leefomgeving, 10 mei 2021

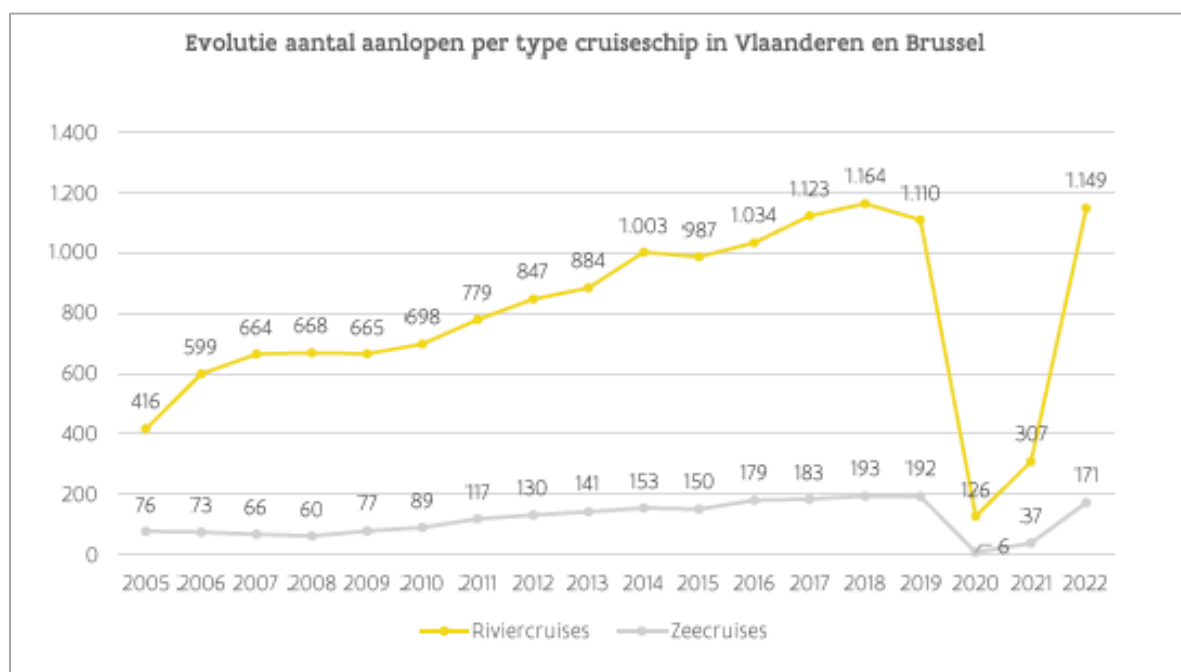
²⁶ Update prognose ontwikkeling recreatievaart in 2030, 2040 en 2050 incl. Passagiersvaart, Waterrecreatie Advies in opdracht van Rijkswaterstaat | Water, Verkeer en Leefomgeving, december 2020

6.2. Onderzoek Cruisetoerisme in Vlaanderen 2023

In Europa zijn een paar organisaties die cijfers verzamelen zoals de Centrale Commissie voor de Rijvaart en IG River Cruise. ACP in Amsterdam heeft tot 2018 gegevens over het aantal calls van riviercruiseschepen in de bij haar aangesloten havens verzameld. Toerisme Vlaanderen is een organisatie die regelmatig grote onderzoeken opzet. In 2023 is een onderzoek over de zee- en riviercruise afgerond en gepubliceerd²⁷. Het bevat veel antwoorden op vragen. Navolgend een samenvatting uit het rapport, met name gericht op de markt van riviercruise en motorcharterschepen. Het onderzoek levert ook veel informatie over de riviercruisevaart in Nederland.

De belangrijkste cruisehavens in België zijn Antwerpen, Zeebrugge (met bestemming Brugge), Gent, Oostende en Brussel. Het onderzoek gaat over zeecruiseschepen, riviercruise en de motorchartervaart. Voor het onderzoek zijn allerlei (internationale) data gebruikt van havenautoriteiten en toeristische organisaties uit de verschillende steden. Verder is onderzoek gedaan onder cruisepassagiers en bewoners van steden waar de cruiseschepen aanmeren.

Omvang en ontwikkeling van de zee- en riviercruisevaart



Het aantal zee- en riviercruises steeg tussen 2005 en 2019 met gemiddeld 8% per jaar. In 2019 werden 1.302 cruiseschepen geteld. 85% van de schepen was in 2019 een riviercruiseschip. In 2022 had de markt zich na 2 jaar Corona hersteld (1.320 calls). Van alle ruim 71.000 zee- en binnenvaartschepen in 2019 in Antwerpen was 1,3% een zee- of een riviercruiseschip. Wat dat betreft zijn de aantallen dus niet groot.

Het aantal passagiers op een riviercruiseschip is sinds 2005 gemiddeld ca. 110 – 120 en vrij stabiel. Zeecruiseschepen zijn gigantisch geworden met gemiddeld meer dan 2.000 passagiers. De piek in april wordt veroorzaakt door de Nederlandse ‘tulpenbloei’. Verder varen de riviercruiseschepen redelijk door, behalve in januari, februari, maart en november. De gemiddelde bezettingsgraad is 80% van het maximum aantal passagiers.

²⁷ Onderzoek naar eigenschappen en impact van cruisetoerisme in Vlaanderen, Toerisme Vlaanderen, 2023

Soorten riviercruisereederijen en passagiers

In 2019 voeren in Vlaanderen en Brussel 41 riviercruisereederijen (incl. motorpassagiersschepen). De kleinere motorpassagiersschepen, 'Barge cruises' zoals de schepen waar Boat Bike Tours veel vaartochten mee maakt, waren goed voor bijna 20% van het totale aantal calls. De meeste van de 41 riviercruisereederijen zijn gevestigd in Duitsland (10), USA (8) en Nederland (6).

Op basis van het aantal bemanningsleden per passagier en de prijs van een cruise per dag zijn de riviercruisereederijen in 3 categorieën verdeeld: budget, middenklasse en luxe. Motorpassagiersschepen varen met minder bemanning per passagier.

Bij Europese havens werd het aantal calls van zeecruiseschepen opgevraagd. Met 118 calls en bijna 287.000 passagiers eindigt Amsterdam in die lijst op de 9^e plaats van 24 havens. Amsterdam was van 15 Europese havens goed voor 1.913 calls van riviercruiseschepen en bijna 460.000 aankomende en vertrekkende passagiers. Daarmee staan Amsterdam en Keulen in Europa bovenaan.

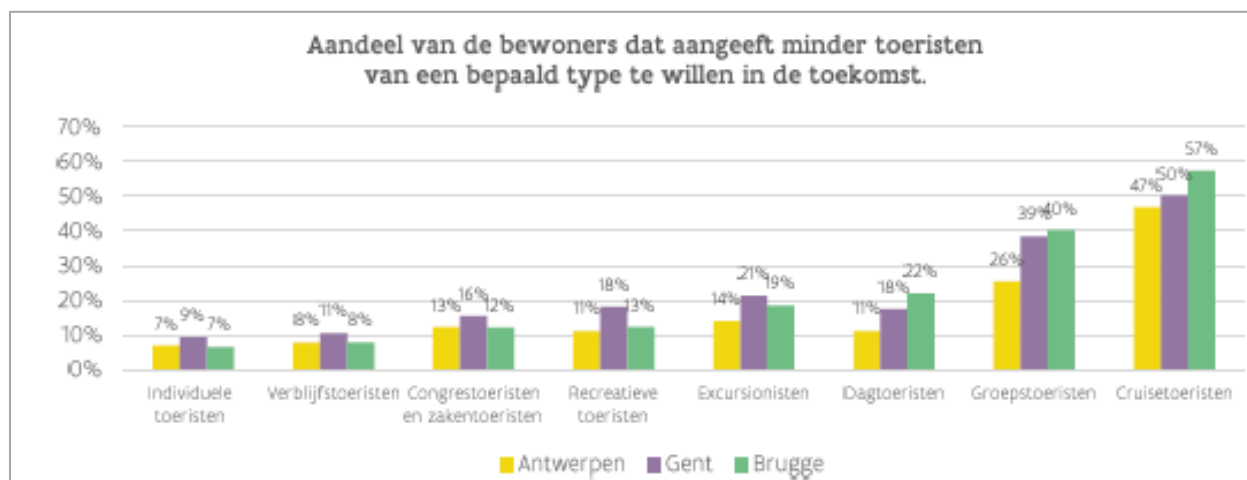
Excursies en programma's

De deelnemende havens zijn onderdeel van een internationaal cruiseprogramma dat door een rederij wordt aangeboden. Elk programma heeft zijn specifieke route, thema en bestemmingen.

In riviercruiseprogramma's worden veelal 2 tot 3 tussenliggende havens bezocht. Het grootste deel van de riviercruise reizen waar Vlaanderen / Brussel deel van uit maakt, begint of eindigt in Amsterdam, op afstand gevolgd door Keulen en Düsseldorf. Passagiers van riviercruiseschepen hebben de kans vooraf of tijdens de reis een excursie te boeken, maar vaak zitten de excursies voor alle passagiers in de prijs.

In de periode april tot september 2022 werden 175 riviercruise passagiers voor ze weer aan boord gingen bevraagd over wie ze zijn en waar ze vandaan komen, ervaringen tijdens de excursie en uitgaven. 51% van de riviercruise passagiers komt uit Duitsland, 27% uit de Verenigde Staten, 9% uit Engeland. 60% van de riviercruise passagiers is 65 jaar of ouder, slechts 11% is jonger dan 50. Riviercruisetoeristen zijn trouw, 74% maakte eerder een cruisereis.

Cruisetoerisme, kan net als andere vormen van toerisme een negatieve sociale impact hebben op een haven, een stad of haar inwoners. Het gedrag van de toerist speelt daarbij een rol. Toerisme Vlaanderen doet in haar kuststeden al langer onderzoek naar het draagvlak voor toerisme onder de bevolking. Omdat het zee- en riviercruisetoerisme in 2019 veel negatieve reacties opriep, zijn in 2021 tussen 15 juni en 31 oktober 3.730 bewoners gevraagd naar hun mening over cruise toerisme en vergeleken met andere vormen van toerisme.



Soorten toeristen en mening over cruise toerisme

Het draagvlak voor cruisetoeisme is in deze Belgische steden in een paar jaar significant gedaald. Het gaat om de perceptie, 31% van de bewoners in Antwerpen vindt het cruisetoeisme te druk terwijl het in werkelijkheid maar om 1% van het totale aantal toeristen gaat. In Brugge is de negatieve perceptie nog hoger omdat de zeecruiseschepen buiten de stad liggen en met een bus of het openbaar vervoer de stad “overvallen”. Cruisetoeeristen worden dus over één kam geschoren, terwijl er wel degelijk verschillen bestaan.

Van de 174 passagiers van riviercruiseschepen zijn 120 in Antwerpen bevestigd. Alle geïnterviewde passagiers bezochten Antwerpen, soms in combinatie met een andere stad. Passagiers uit het luxe en middenklasse segment spenderen meer tijd aan de wal in de stad die ze bezoeken. 30% neemt deel aan een excursie die deel uitmaakt van het cruisepakket en 24% kiest voor nog een andere georganiseerde excursie.

Bij riviercruisetoeeristen is een bezoek aan monumenten, kerken, musea of attracties de populairste activiteit (61%). En riviercruisetoeeristen nemen opvallend vaak deel aan begeleide stadswandelingen, rondritten of rondvaarten die aangeboden worden door de rederij. Riviercruise-passagiers bezoeken minder cafés en terrassen dan zee-cruise passagiers, maar geven meer geld uit aan shoppen. 78% van de riviercruise-passagiers komt graag in contact met lokale bewoners.

Uitgaven door passagiers

Een riviercruise-passagier gaf gemiddeld € 38 in de bestemming uit aan shoppen, bezoeken van monumenten, rondritten en eten en drinken. Er bestaan flinke verschillen tussen soort rederijen, luxe en middenklasse versus budget.

Type uitgave	Gemiddelde uitgave riviercruise-passagier Luxe en middenklasse segment	Gemiddelde uitgave riviercruise-passagier budgetsegment
Excursie aangekocht via rederij	10 €	0 €
Excursie aangekocht via andere aanbieder	3 €	3 €
Vervoer	1 €	1 €
Shoppen	25 €	4 €
Monumenten	4 €	2 €
Begeleide rondritten	2 €	2 €
Eten, gastronomie, terrassen	12 €	8 €
Gemiddelde uitgave	56 €	21 €

Tabel 56: Gemiddelde uitgave per riviercruise-passagier, per segment (Bron: bevestiging cruise-passagiers 2022)

Passagiers uit het luxe en middensegment van een riviercruiseschip geven ongeveer net ze veel uit als een gewone dagtoerist. Uiteraard geeft een verblijfstoerist die in een hotel slaapt meer uit.

Ter vergelijking: In 2013 gaven de opvarenden van 584 boten in 13 havens in het IJsselmeergebied (waaronder Enkhuizen) gemiddeld € 116 per overnachting per boot uit²⁸. Met 2,3 opvarenden gecorrigeerd voor inflatie (CBS) zou dat in 2021 € 130 en in 2022 € 143 zijn (resp. € 57 of € 62 per opvarende).

Een riviercruiserederij gaf in 2019 naar schatting € 17 per excursiepakket uit. 68% daarvan werd uitgegeven aan gidsen. Bemanningsleden van een riviercruiseschip gaven gemiddeld € 15 per dag uit.

²⁸ Recreatietoervaart in het IJsselmeergebied, de kwaliteit van jachthavens, watersportkernen en bestedingen, Waterrecreatie Advies, januari 2014.

CO2 uitstoot

Het Europees parlement heeft in 2022 een wetsvoorstel aangenomen dat voorschrijft dat passagiersschepen vanaf 2030 in een haven verplicht aangesloten moeten zijn op het elektriciteitsnet (walstroom i.p.v. gebruik aggregaten). Amsterdam voert dit vanaf 2025 in en loopt daarmee voorop²⁹.

Over de walstroomproblematiek van de riviercruisevaart in Nederland wordt al langer naar oplossingen gezocht. De behoefte aan stroom wordt door de rederijen ook duidelijk aangegeven en havens proberen daaraan te voldoen. Grotere schepen met meer voorzieningen vragen meer stroom. De problematiek in Nederland ligt vooral bij de infrastructuur, de capaciteit van het stroomnet. Het lijkt volgens het onderzoek 'alsof de berekeningen in Vlaanderen nog nodig zijn om de noodzaak van goede walstroomvoorzieningen aan te tonen'.

Afval

In de Nederlandse havens geldt een lozingsverbod, dus afval moet worden opgespaard of afgevoerd. Volgens dit onderzoek moeten riviercruiseschepen elke 2 of 3 dagen afval afvoeren. Alleen in Brussel werd de afvalafgifte van riviercruiseschepen geregistreerd. Gemiddeld werd 549 kg afval per schip afgegeven.

Samenvatting

Het recente onderzoek naar de zee- en riviercruisevaart in Vlaanderen en Brussel is zeker interessant omdat heel veel onderzoek is samengebracht of aanvullend is uitgevoerd. Uit de totale informatie is in dit hoofdstuk een selectie gemaakt die relevant is voor Enkhuizen en andere havens in o.a. het IJsselmeergebied. Havens hebben te maken met investeringen zoals stroomaansluitingen, water, vuilwaterafvoer en -afvalafgifte en willen graag weten wat de investeringen en opbrengsten zijn. Opbrengsten zijn liggelden, toeristenbelasting en vergoedingen voor diensten. Verder besteden de passagiers van riviercruiseschepen geld in en rond de havensteden waar het schip aanmeert. Navolgende Benchmark Riviercruise geeft inzicht in tarieven van de cruisehavens in het IJsselmeergebied.

²⁹ Visie Schone Scheepvaart, Port of Amsterdam, 2022

6.3. Benchmark Riviercruise

Met de Havendienst in Enkhuizen en gegevens op de website van Cruise Port Amsterdam³⁰ is een vragenformulier opgesteld ten behoeve van de Benchmark Riviercruisevaart. Behalve Enkhuizen en Amsterdam, hebben ook de havens van Hoorn en Lelystad de vragenlijst ingevuld. Tussentijds zijn sommige vragen toegevoegd of aangepast om tariefsystemen vergelijkbaar te maken.

Er zijn vragen gesteld over de periode 2018 t/m een vooruitblik voor 2024:

- A. Indeling, capaciteit en aantal calls, periode 2018 t/m verwachting 2024
- B. Faciliteiten en Tarieven
- C. Kosten per overnachting van een schip met passagiers

A. *Indeling, capaciteit en aantal calls, periode 2018 t/m verwachting 2024*

Voor het berekenen van de capaciteit aan cruiseschepen is uitgegaan van de indeling die Rijkswaterstaat hanteert in IVS Next³¹. IVS Next is ontleend aan het Europese BICS-systeem en is voor een belangrijk deel uitwisselbaar. De tellingen van ACP zijn niet onlogisch, maar de havens hadden moeite deze indeling aan te houden. Oorzaak daarvan zijn o.a. huidige havenadministratiesystemen (verbeterpunt: CruiseDock, e-mail, ...?).

Rijkswaterstaat telt (nog) niet op alle sluizen, maar in ieder geval wel op haar hoofdvaarwegen. Die gegevens zijn o.a. nodig voor de Integrale Mobiliteitsanalyse (zie hoofdstuk 6.1.). Daarom is voorgesteld de indeling van RWS aan te houden i.p.v. de indeling van ACP. Met de telgegevens van de Krabbersgatsluis kan worden onderzocht hoeveel passagiersschepen tot 125 meter lengte die sluis passeren.

Indeling cruisevaart in categorieën: RWS aanhouden (IVS Next / BICS)	
Sluistellingen geautomatiseerd, lengte en soort boten incl. aantal passagiers (veiligheid)	
Categorieën RWS (sluistellingen Integrale Mobiliteitsanalyse 2021)	
Kleine cruisevaart / rondvaart, incl. chartervaart (IVS type 85)	t/m 40 m
Fietscruise	41-55 m
Oudere riviercruise (oudere generatie hotelschepen)	56 - 110 m
Moderne riviercruise (> 110 m, vaak 135 m)	> 110 m
Categorieën ACP (Cruise Statistieken ACP-Regio 2018)	
Motorchartervaart	55-80 m
Riviercruise	81-90 m
Riviercruise	91-110 m
Riviercruise	111-135 m

Het aantal plaatsen voor riviercruiseschepen is in aantal nog overzichtelijk. Amsterdam werd in 2018 bezocht door ca. 2.000 schepen. In de categorie passagiersschepen van 55 tot 135 meter zit de chartervaart en de fietscruise in principe niet. Er zijn in Europa al wel fietscruiseschepen die langer zijn dan 100 meter, maar dat zijn (nog) uitzonderingen.

Dat betekent dat de Benchmark Riviercruisevaart gaat over passagiersschepen die langer zijn dan 56 meter. Enkhuizen rekent aan de Gependam bijvoorbeeld met 'vakken' van ca. 50 meter. Door 2 of 3 vakken te combineren ontstaat plaats voor een groter cruiseschip tot bijvoorbeeld 135 meter. Omdat de schepen geen aggregaten mogen gebruiken als ze afgemeerd liggen, moet de stroomvoorziening wel toereikend zijn. Daar zit bij sommige havens een probleem. Is er voldoende walstroom bij piekbelasting? Voor de charter en fietscruiseschepen (tot 56 meter) is dit meestal geen probleem.

³⁰ <https://rivier.cruiseportamsterdam.nl/>

³¹ <https://www.rijkswaterstaat.nl/water/scheepvaart/scheepvaartverkeersbegeleiding/ivs-next>

Benchmark Riviercruise: Enkhuizen, Lelystad, Hoorn, Amsterdam, Harlingen					
Tarieven excl. BTW	Enkhuizen	Lelystad	Hoorn	Amsterdam	Totaal
Capaciteit					
Motorchartervaart (Fietscruise) en zeilende chartervaart tot 55 m.	div.	30	div.	div.	
Kleine riviercruise / passagiersschepen (55 tot 110 m)	2	9	4	3	18
Moderne riviercruise 110 en 135 m	3	9	2	12	26
Totaal	5	9	4	15	33
Calls Riviercruise 2018, totaal (bron ACP)	289	123	398	2007	2.817
Calls 2019	277	153	371	1.913	2.714
Calls 2022	363	304	540	2.290	3.497
Calls 2023, ca.	350	263	389	2.122	3.124
Verwachting 2024: reserveringen d.d.	360 / 25-10-2023	260 / 14-11-2023	417 / 21-11-2023	2.199 / 12-12-2023	3.236

Bovenstaande tabel geeft inzicht in het aantal calls in de deelnemende havens, vanaf 2018 t/m de verwachting voor 2024. Achter de verwachting 2024 staat de datum waarop de verwachting is opgegeven. In de 4 havens zijn in totaal dus 33 geschikte ligplaatsen voor riviercruiseschepen. Het is ook zichtbaar hoe het aantal calls in de afgelopen jaren is veranderd.

Lelystad is in 2022 van strategie veranderd en gaat een meer faciliterende positie in het gebied innemen. Minder calls, minder passagiers (en opbrengst Toeristenbelasting), maar langere ligtijden per boot en meer omzet vanuit voorzieningen omdat de schepen langer in Lelystad blijven liggen. Lelystad als "turning point" i.p.v. Amsterdam. Aan het aantal calls in Amsterdam is te zien dat de maximumcapaciteit bereikt lijkt, het aantal calls stabiliseert.

B. *Faciliteiten en Tarieven*

De belangrijkste faciliteit is de beschikbare walspanning. Behalve de zekerheid van een ligplaats en een adequaat reserveringssysteem, worden reisprogramma's minstens een jaar van te voren vastgelegd. Voldoende walspanning is voorwaardelijk. Riviercruiseschepen hebben veel voorzieningen aan boord en daarvoor is veel stroom nodig.

Locatie	Capaciteit	Stroom		
		Aant. plaatsen	125A	400A of 630A
Enkhuizen				
Oude Harlingensteiger, lengte tot 55 m.				
L-steiger, lengte tot 135 m.		3	3 x 125A	3 x 630A
Gependam, (vakken H, I, J t/m mei): lengte 55 tot (2x) 135 m		2	2 x 125A	2 x 630A
Lelystad				
Bataviyahaven (binnen)		3	2 x 125A	3 x 400A
Bataviyahaven (kade buiten)		9		6 x 400A
Hoorn				
Visserseiland			2 x 125A	4 x 630A
Amsterdam (Centrum, per 4 uur)				
Ruijterkade Oost en West	4(135), 5(110), 1(90)	10	2 x 125A	3 x 400A
Westerdoksdiijk	2(135)	2		2 x 800A
Veemkade (achter de brug in de IJhaven, lengte tot ca. 50m)	div.			
Javakade	1(135)	1		1 x 400A
Amsterdam (Centrum - klein)				
Tolhuis (t.o. station bij Sixhaven)	2(80)	2	3 x 125A	
Minervahaven (achter de Houhavens, 6 plaatsen, vrachtschepen)	div.			
Turnaround				
Coenhaven (industrialhaven, vrachtschepen)	div.			

In bovenstaande tabel staat de beschikbare stroom per locatie. Uit de tabel blijkt dat een 125A aansluiting beschouwd wordt als een aanvulling op een 400A Powerlock aansluiting of hoger (tot 800A). De zeilende- en motorchartervaart (incl. fietscruiseschepen) kunnen toe met 125A of minder (bijvoorbeeld 16A, 3 x 25A, 32A of 63A). De meeste jachthavens hebben 16A aansluitingen.



Een 630A Powerlockaansluiting in Enkhuizen, bestaande uit 5 kabels die i.v.m. veiligheid en optredende spanningen meestal door de havenmeester(s) worden aangesloten.

Verder hebben riviercruiseschepen drinkwater nodig en de mogelijkheid om vuilwater (toiletten, douches, spoelwater keukens, etc.) kwijt te raken. Vuilafgifte (scheepsafval) wordt gewaardeerd. Als een haven deze voorzieningen niet heeft, is de rederij aangewezen op een andere haven die wel de noodzakelijke faciliteiten kan bieden.

In Amsterdam wordt het drinkwater in nagenoeg het hele havengebied gebracht met 'De Waterboot'. Op de steigers is dus geen mogelijkheid om water te bunkeren. Ook vuilwater en scheepsafval wordt door een gespecialiseerd bedrijf met een (bunker)schip afgehaald. De hoeveelheden zijn zo groot en verspreid over het havengebied dat voorzieningen per steiger niet rendabel zijn. Binnenvaart, zeevaart en cruisevaart trekken hierin samen op. Bunkerschepen voor brandstof zijn ook gebruikelijk. In de Bataviahaven in Lelystad ligt een bunkerschip.

Stroom, water, reservering- of annuleringskosten, afvalheffing en vuilwater worden meestal betaald via www.walstroom.eu. Net als bij de Benchmark Chartervaart blijken tarieven in de Benchmark Riviercruisevaart bij de verschillende havens onderling nogal te verschillen. Het grootste verschil zit in de per passagier in rekening gebracht Toeristenbelasting. Lelystad rekent € 1 per persoon per overnachting (vanaf 16 jaar). Amsterdam rekende dit jaar € 8 per persoon en dit tarief wordt in 2024 verhoogd naar € 14 (+ 75%).

C. Kosten per overnachting

Voor een call, een bezoek aan een stad, rekent men in de riviercruisesector met prijzen voor een dagdeel. Soms worden in zo'n dagdeel bemanningen of passagiers gewisseld ("turn around"). Het kan ook zijn dat een schip een nacht (of langer) met passagiers blijft liggen en excursies maakt in de stad of de omgeving, al dan niet georganiseerd door de rederij. In de watersport heet dat een passant. Om tarieven vergelijkbaar te maken, zijn we net als bij recreatievaart en de chartervaart uitgegaan van 'een gemiddeld riviercruiseschip'. Er is gekozen voor een gemiddeld schip van 110 meter lang en 110

passagiers. De prijzen voor een periode van 24 uur excl. stroomverbruik, water en andere doorbelaste voorzieningen varieert in de 4 havens van € 447 (Enkhuizen) tot € 1.731 (Amsterdam).

6.4. Conclusie

Tijdens een Informatieavond van de raad in Enkhuizen op 18 september 2023 over deze visie is gevraagd naar o.a. de financiële gevolgen, kosten en baten van verdere, gewenste of noodzakelijke investeringen in de riviercruisevaart. Aan de orde kwam o.a. een verschil in de aan de riviercruiseschepen in rekening gebrachte Toeristenbelasting. In Amsterdam betaalt een rederij € 8 per opvarende, in Enkhuizen € 2,60. Opvarenden van de zeilende chartervaart en recreatievaartuigen betalen in Enkhuizen ook € 2,60 per opvarende waarmee Enkhuizen voor de recreatie- en chartervaart tot de duurdere havens in Nederland behoort. Kan onderscheid gemaakt worden tussen soorten toeristenbelasting, tussen bijvoorbeeld recreatievaart, chartervaart en riviercruisevaart?

Vraag en aanbod op het gebied van toeristische mogelijkheden afstemmen is uiteraard belangrijk. Schepen zijn niet gelijk, doelgroepen zijn verschillend en het toeristisch product is divers. De havens zijn de toegangspoorten naar onze Nederlandse attracties en bezienswaardigheden. Zonder havens geen cruisevaart. Het belang daarvan wordt door de rederijen wel ingezien. De zekerheid van een ligplaats op een bepaalde dag is cruciaal omdat het hele toeristische programma daarom heen wordt georganiseerd. Daarbij stelt het schip eisen aan voorzieningen. Als de voorzieningen niet aan de eisen voldoen, is het programma niet haalbaar en de bestemming niet (meer) interessant.

Voorgesteld werd een Benchmark Riviercruisevaart uit te voeren en meer marktinformatie voor zover aanwezig, te achterhalen. Dat is gedaan in samenwerking tussen de havens in Enkhuizen, Amsterdam, Hoorn en Lelystad. Het is een uitbreiding van de in Harlingen eerder dit jaar uitgevoerde Benchmark Recreatievaart en Benchmark Chartervaart die nu als bouwsteen dient voor een Toekomstvisie over de havens in Harlingen.

Marktontwikkelingen, trends en verwachtingen binnen de sector zijn in dit hoofdstuk beschreven. Het onderzoek levert inzicht in te verwachten noodzakelijke investeringen, baten, kansen en bedreigingen. Het is een opstap naar verder overleg tussen de havens die belangrijk zijn voor de riviercruisevaart en bereid zijn van elkaar te leren.

Deze rapportage en zeker de informatie over de Riviercruisevaart in dit hoofdstuk is mede mogelijk gemaakt door een bijdrage van RWS | Water, Verkeer en Leefomgeving (WVL) in Rijswijk, tevens opdrachtgever van de Prognose (augustus 2016) en de Update prognose ontwikkeling recreatievaart en passagiersvaart in 2030, 2040 en 2050 (december 2020).

7. Vuilwater / rioolaansluitingen en stroom (Liander)

7.1. Riool- en vuilwateraansluitingen

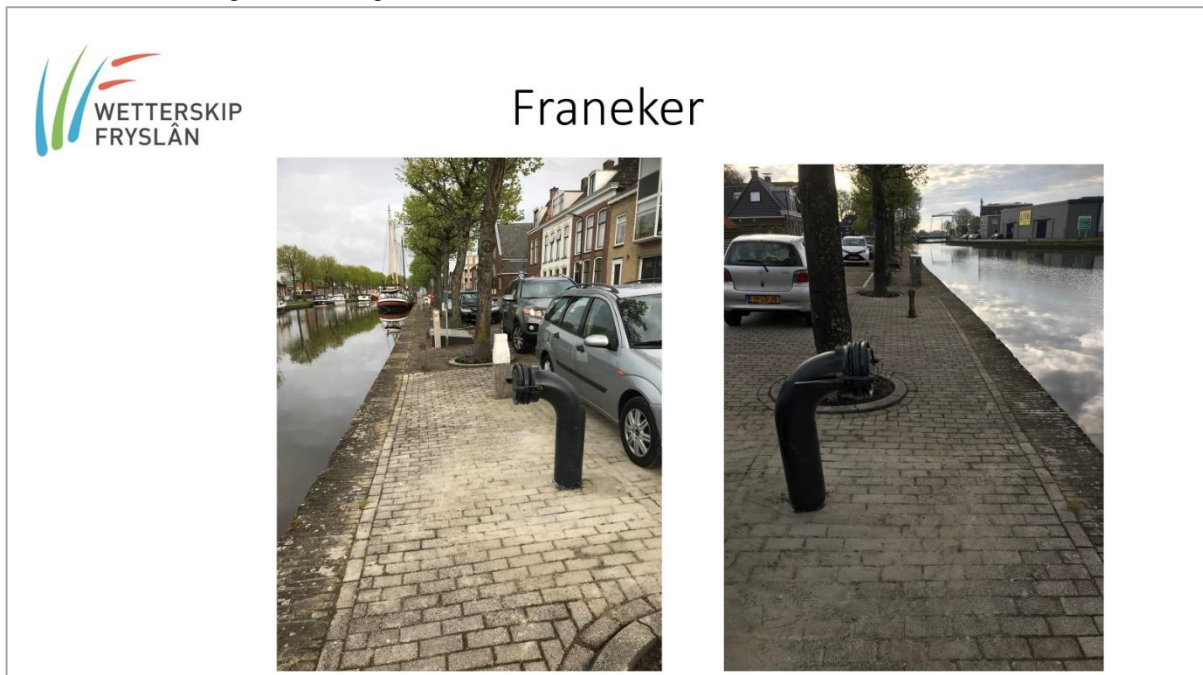
Charter- en motorchartervaart

Met de BBZ is overleg gepleegd over faciliteiten voor charterschepen in Enkhuizen. Aan de Gependam en de Buitenhaven in Enkhuizen (incl. "Rommelhoek") waar 'actieve charterschepen' liggen, zijn de voorzieningen voor stroom en drinkwater over het algemeen goed. Een probleem dat op de chartervaart afkomt is de verplichting om vuilwater, toilet- en ander ("grijs") afvalwater, vanaf 2030 te lozen op het riool of zelf aan boord te zuiveren. Tussen 2025 en 2030 geldt een overgangperiode.

In 2022 heeft de BBZ onderzoek gedaan naar de huidige situatie, de gevolgen en oplossingen³².

Een gemiddelde vuilwatertank op een zeilend charterschip heeft een inhoud van ca. 2.000 liter, op een motorcharterschip gemiddeld 6.000 liter. Het leegpompen van zo'n tankt duurt op een zeilend charterschip 12 minuten, op een motorcharterschip 17 minuten. Om aan het lozingsverbod te voldoen geven veel ondernemers aan de vuilwatertank te willen uitbreiden om minder vaak te hoeven afpompen. Bijna 80% van de schepen pompt dagelijks de tank leeg. In 150 havens in Nederland waar de schepen overnachten is dus behoefte aan vuilwaterafgiftepunten. Het aantal is afhankelijk van het aantal ligplaatsen en de gemiddelde "afpomptijd". De gemiddelde opbrengst van een vuilwaterpomp op een zeilschip is 352 liter / min., op een motorschip 476 liter / min.

Op 81% van de zeilschepen moeten nog aanpassingen worden gedaan om aan het lozingsverbod te voldoen (motorschepen 65%). Het vergroten van de capaciteit gaat soms ten koste van de capaciteit van de watertank, het aantal passagiers of een hut. Soms zijn de toiletten aangesloten op de vuilwatertank, maar nog niet de douches, wasbakjes, keuken of het privé gedeelte (verblijf schipper en bemanning). De geschatte of resterende kosten per boot variëren in de enquête van minder dan € 10.000 tot € 30.000, mede afhankelijk van hoe vaak men af kan pompen en het beschikbare aantal aansluitingen in de havens. Er zijn deelnemers die files verwachten bij vuilwaterafvoerplaatsen en meer zien in een eigen zuiveringsinstallatie aan boord.



Aansluiting afvoer inhoud vuilwatertank charterschepen op het riool (via Camlock 50 koppeling).

³² Resultaten enquêtes BBZ vuilwater, juli / augustus 2022

Recreatievaart

Sinds 1997 zijn jachtwerven verplicht op nieuwe recreatievaartuigen met een toilet een vuilwatertank in te bouwen. Sinds 2009 geldt een lozingsverbod, onderwatertoiletten mogen niet meer op het oppervlaktewater lozen. Havens met meer dan 50 ligplaatsen moeten een 'vuilwaterinzamelstation' op hun haven installeren. Een aantal grotere havens hebben daaraan voldaan, maar de praktijk is weerbarstig. Er wordt te weinig gebruik van de voorzieningen gemaakt omdat één centrale voorziening per haven niet voldoet en de installaties kwetsbaar zijn. Na een weekend varen wil iedereen rond dezelfde tijd zijn tank leeg (laten) pompen. Dat werkt niet en het gevolg is dat eigenaren van oudere schepen geen vuilwatertank in laten bouwen (als er al ruimte is) en wacht tot er een werkbare of betere oplossing komt.

Om de impasse te doorbreken heeft de Tweede Kamer in 2022 een wetsvoorstel aangenomen om in 2026 de afsluiter van onderwatertoiletten op pleziervaartuigen te verzegelen. De wet is aangenomen³³, maar er is geen overheid bereid de wet (aan boord) te controleren. Het is een kip-ei discussie. Veel inzamelstations in Nederland functioneren niet, of niet meer. Dat geldt ook voor sommige inzamelstations op de Gependam. Als alle schepen met een boordtoilet, een vuilwatertank moeten installeren en gebruiken, dan is een veelvoud aan vuilwaterstations nodig. Het enige alternatief is een centraal (en kostbaar) afzuigstelsysteem op de steigers met individuele aansluitingen zoals op de foto hieronder.



Centraal afzuigstelsysteem voor zwart- en grijswater bij Jachthaven de Eemhof in Zeewolde

³³ <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/beleidsnotas/2022/11/04/bijlage-onderliggende-beslisnota-verzegeling-van-de-afvoerleiding-van-een-toilet-op-een-pleziervaartuig>

Op dit moment kan een sloopseigenaar kiezen uit een paar alternatieven: een droogtoilet, zelf zuiveren, of geen toilet aan boord. Zuiveringsinstallaties voor recreatievaartuigen zijn onlangs in Nederland goedgekeurd. Prijs van zo'n installatie wordt geschat op € 4.000 tot € 8.000. excl. inbouw. Het is de vraag of er ruimte genoeg is voor een eigen zuiveringsinstallatie en of de eigenaar de prijs acceptabel vindt. Een centraal afzuigstelsel zoals hiervoor getoond is anderzijds voor de haven zeer kostbaar (ca. € 200.000).

Havens, sloopseigenaren, brancheorganisaties en overheden zitten met deze wetgeving in hun maag. Havens investeren in keurige en schone toilet- en douchegebouwen, zodat ligplaatshouders en passanten zoveel mogelijk gebruik van de voorzieningen maken. Je mag in een haven niet zwemmen, iedereen wil schoon water en elke oplossing is kostbaar. Is de voorgestelde wetgeving uitvoerbaar en betaalbaar? Zijn de investeringen proportioneel ten opzichte van de te behalen milieuwinst als je als recreatievaartuig (gemiddeld) maar 20 vaardagen per jaar maakt?

7.2. Stroom, capaciteit en oplaadpunten

De wetgeving rond vuilwatertanks vertoont wat dat betreft overeenkomsten met (de gevolgen van) het verplicht elektrificeren van de recreatievloot in o.a. Amsterdam vanaf 2025 - 2030. 17 andere gemeenten, steden of gebieden zijn inmiddels ook met een verplichte overgang bezig. Het vervangen van een brandstofmotor of wijzigen in een hybride stelsel is kostbaar. Er zijn onvoldoende oplaadpunten en er is een tekort aan capaciteit op het stroomnet voor de gewenste energietransitie. Is de wetgeving uitvoerbaar? Zijn de investeringen in een elektromotor proportioneel ten opzichte van de te behalen milieuwinst? Waar ligt het omslagpunt? Uit onderzoek van Waterrecreatie Advies in opdracht van de gemeente Amsterdam (in 2013) blijkt dat het rendabel is om huursloepen en rondvaartboten te elektrificeren³⁴.

Uit een groot onderzoek in de Verenigde Staten om de CO₂-uitstoot van de watersportindustrie zoveel mogelijk te beperken, blijkt dat het milieutechnisch onverstandig is als alle boten elektrisch gaan varen. Voor huur- en rondvaartboten is het aantal vaardagen zo hoog dat elektrificeren inderdaad de beste oplossing is. Particuliere recreatievaartuigen varen echter veel minder, gemiddeld ca. 20 dagen per jaar. Motorboten (toervaart) varen per vaardag een beperkt aantal uren. Zeilboten gebruiken de motor alleen voor het in- en uitvaren van de haven. Normale recreatievaartuigen kunnen volgens het onderzoek beter omschakelen naar HVO, fossielvrije diesel die de CO₂ uitstoot al met 90% reduceert. Als de waterverplaatsing toeneemt nader je een moment waarop waterstof als brandstof milieutechnisch beter is. Een opzienbarend onderzoek, gepresenteerd door de voorzitters van ICOMIA, de organisatie die wereldwijd de belangen van de watersportindustrie vertegenwoordigt en de voorzitter van de NNMA, de National Marine Manufacturers Association (vgl. HISWA in USA).



Presentatie 'Ricardo-onderzoek' tijdens de Mets in Amsterdam, 15 november 2023³⁵

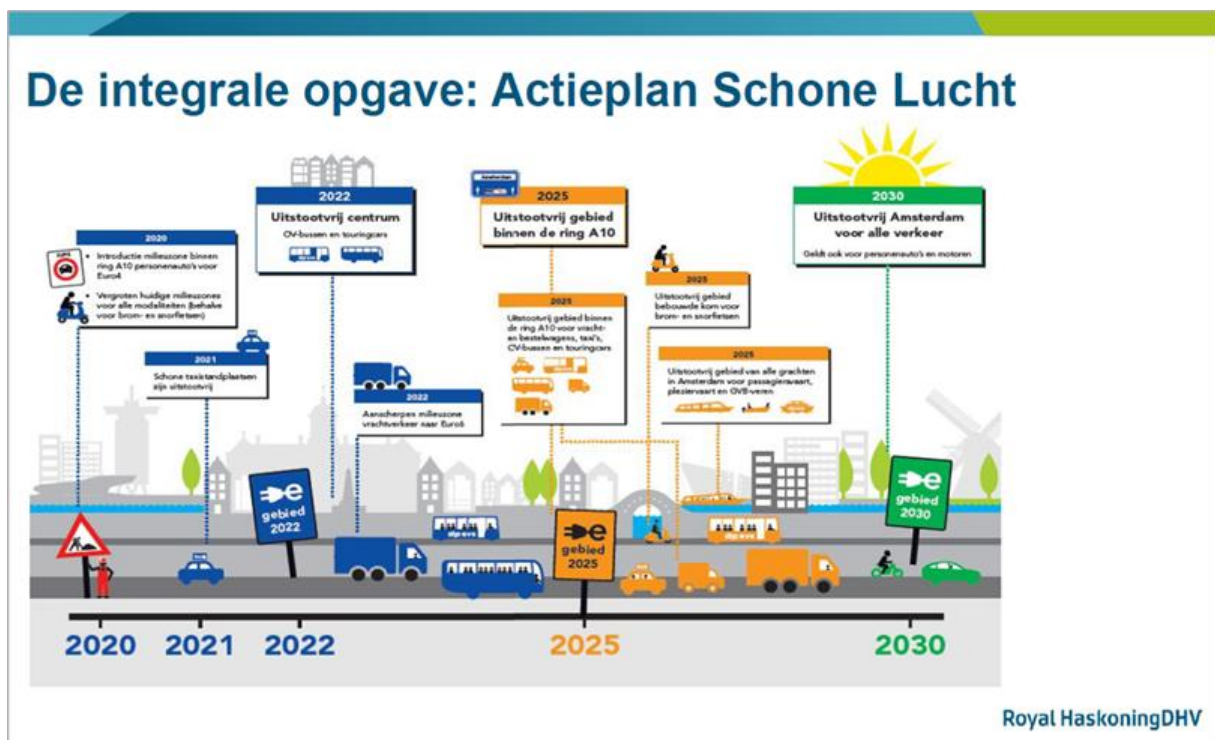
³⁴ Elektrisch varen in de Amsterdamse rondvaart, Interreg-project E-harbours, Waterrecreatie Advies, september 2013 (<https://www.waterrecreatieadvies.nl/nl/projecten/elektrisch-varen-amsterdam.html>)

³⁵ <https://www.nmma.org/press/article/24531>

Is elektrisch varen verstandig behalve voor huur- en rondvaartboten? Als je milieutechnisch beter HVO kunt tanken als niet fossiele brandstof, zijn de investeringen in een (kostbare) elektrische aandrijving dan logisch? Overlast door golfslag los je met elektrisch varen niet op, dat gaat over handhaving. Een brandstofmotor maakt bij een laag toerental minder lawaai dan de verdere omgeving en/of de bemanning. Gelet op de gevolgen van een verplichte transitie, incl. het verplaatsen van boten (en weesboten) naar gemeenten in de omgeving, is verder onderzoek naar de beschikbaarheid en leverbaarheid van HVO in Nederland belangrijk.

7.3. Een praktijkvoorbeeld, IJburg (Amsterdam) en de gevolgen voor Enkhuizen

In 2021 heeft Waterrecreatie Advies in opdracht van de gemeente Amsterdam onderzoek gedaan naar de watersportbehoefte en recreatiemogelijkheden in de nieuwe woonwijk IJburg (en het Zeeburgereiland)³⁶. IJburg is een stad in het IJmeer met op termijn 38.000 woningen en ca. 90.000 inwoners. De enige jachthaven, Watersportvereniging IJburg, heeft 120 ligplaatsen waarvan ca. 80 zeiljachten die hoofdzakelijk op het IJmeer varen. In de haven en de grachten binnen de eilanden van IJburg liggen inmiddels nog ca. 1.500 kleine bootjes aan kades. In de Watervisie Amsterdam 2040 staat de 'ambitie om IJburg te ontwikkelen tot hét stedelijk watersport en waterrecreatiecluster van Amsterdam'. In 2025 wordt elektrisch varen in het centrum van Amsterdam verplicht, in 2030 in de hele gemeente Amsterdam, dus ook op IJburg.



De 1.500 open bootjes en de zeiljachten op IJburg moeten dus vanaf 2030 (volgens de huidige plannen) voorzien zijn van een elektromotor en voor zover men een onderwatertoilet aan boord heeft, investeren in een eigen zuiveringsinstallatie, een droogtoilet of een toilet die aangesloten is op een werkende vuilwatertank (waarbij de afsluiter naar buiten verzegeld is). Als je deze regelgeving (stroom) en wetgeving (vuilwater) niet volgt, mag je niet meer in Amsterdam varen (excl. doorgaande routes, zoals het Noordzeekanaal en "de staande mastroute". De kans is groot dat niet alle booteigenaren op IJburg (en in Amsterdam) deze transitie betaalbaar vinden. Zij verlaten de stad richting buurgemeenten of verkopen hun boot. Enkhuizen ligt in ieder geval vol....

³⁶ <https://www.waterrecreatieadvies.nl/nl/nieuws/amsterdam-en-het-ijmeer.html>

Epiloog:

Watersport blijft een interessant vak, er is altijd wat te beleven. Door meer en degelijk onderzoek te doen binnen de sector, komt iedereen tot betere besluiten. In deze rapportage is gebruik gemaakt van onderzoekgegevens van Waterrecreatie Advies vanaf 1993 t/m 2023 en kennis uit bijna 250 rapporten en projecten in Nederland. De in Nederland opgedane watersportkennis is door Waterrecreatie Advies toegepast tijdens projecten in China, Rusland, India, het Midden Oosten, Afrika, Griekenland, Montenegro en in 2022 in Zuid-Korea (www.wa-yachtingconsultants.com).

Kennis ontstaat door de bereidheid en vooral de wil om met elkaar samen te werken!